



Bebauungsplan 844 (Bahnhofsviertel)

Grundzüge der Planung

- ☒ Ämterbeteiligung,
- ☒ Beteiligung Träger öffentlicher Belange (TÖB-Beteiligung),
- ☒ Ausschuss für Stadtplanung und Bauen (ASB): 19.02.2026
- ☒ Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung,



Inhaltsverzeichnis

1. Anlass und Ziele der Planung	3
2. Planungsrechtliche Situation und informelle Planungen	4
2.1 Flächennutzungsplan	4
2.2 Bebauungspläne	4
2.3 Informelle Planungen.....	4
3. Bestandsbeschreibung	6
3.1 Lage im Plangebiet/Geltungsbereich.....	6
3.2 Erschließung	6
3.3 Städtebau	6
3.4 Gebäudenutzung.....	7
3.5 Unbebaute Flächen/Grünflächen.....	7
3.6 Ver- und Entsorgung	7
3.7 Immissionen	7
3.8 Denkmalschutz.....	8
3.9 Klimaschutz und Klimaanpassung.....	8
4. Voraussichtliche Planinhalte	8
4.1 Art baulicher Nutzung.....	8
4.1 Maß baulicher Nutzung - Entsiegelung.....	9
4.2 Wohnen im Erdgeschoss.....	10
4.3 Einzelhandel.....	10
4.4 Vergnügungsstätten	10
4.1 Freiflächen/Pocket Parks.....	10
4.2 Klimagerechte Festsetzungen	10
5. Städtebauliche Daten.....	11

1. Anlass und Ziele der Planung

Am 31. Mai 2021 wurde die Neuaufstellung des Bebauungsplanes 844 Bahnhofsviertel gefasst, um eine planungsrechtliche Grundlage für ein verträgliches Miteinander von Kultur, Wohnen und gewerblicher Nutzung und für die Schaffung und den Erhalt von zentral gelegenen Arbeitsplätzen für das gesamte Bahnhofsviertel zu sichern. Am 23. Februar 2026 wurde der Bebauungsplan erneut aufgestellt und durch die Themen Klimaanpassung / Klimaschutz, Entsiegelung und Steuerung von Einzelhandel und Vergnügungsstätten ergänzt.

Die heutige Nutzungsmischung, die den Reiz des Bahnhofsviertels ausmacht, soll erhalten und weiterentwickelt werden, gleichzeitig jedoch nicht durch konkurrierende Nutzungen gefährdet werden. Insbesondere aus dem Wohnen erwachsen Schutzansprüche, die nicht zu Einschränkungen im Betrieb von Kultur, Kunst und begleitender Gastronomie führen dürfen. Das bedeutet, dass Wohnen künftig nur in definierten Bereichen und in klar umrissenem Maß zulässig sein soll.

Weitere wichtige Zielsetzungen liegen in den städtebaulichen Akzenten. Im Gegensatz zu den heutigen Bebauungsplänen soll in Teilbereichen eine gemäßigte Begrenzung der Höhenentwicklung festgeschrieben werden. In der Regel werden sich die Festsetzungen an der bestehenden Bebauung orientieren, jedoch kann in besonderen, städtebaulich bedeutsamen Fällen von dieser Maßgabe abgewichen werden.

Die Verdichtung des Bahnhofsviertels insgesamt ist sehr hoch, teilweise sind die Grundstücke vollversiegelt, sodass insbesondere die Grundflächenzahl (GRZ) II reduziert werden soll. Dadurch sollen Grünstrukturen, die derzeit im Bahnhofsviertel kaum vorhanden sind, geschaffen werden. Eine Vollversiegelung soll bis auf Kleinstgrundstücke im Bestand weitgehend vermieden werden. Durch den Ausschluss ebenerdiger Stellplätze sollen zudem gezielt Flächen entsiegelt und parkähnlich angelegt werden.

Während die derzeit noch rechtsverbindlichen Bebauungspläne eine Aufweitung der Straßen im Sinne der autogerechten Stadt ermöglichen, sollen künftig nur die tatsächlich bereits bestehenden Straßen planungsrechtlich als Straßenverkehrsfläche festgesetzt werden. Darüber hinaus ist in Planung, einzelne Straßenbereiche zurück zu bauen und zu begrünen.

Aufgrund der starken Versiegelung und hohen Bebauung werden die Folgen des Klimawandels im Bahnhofsviertel besonders spürbar. Insbesondere haben die letzten Starkregenereignisse als auch die Hitzeperioden dem Viertel besonders zu schaffen gemacht. Der Muster-Festsetzungskatalog zur Einarbeitung klimagerechter Festsetzungen in Bebauungspläne der Stadt Oldenburg soll entsprechende Anwendung finden.

Das Bahnhofsviertel ist durch eine Vielzahl an Nutzungen geprägt, allerdings fehlt es an einem Nahversorger. Entsprechend der Maßgaben des Einzelhandelsentwicklungskonzepts der Stadt Oldenburg (EEK) sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Ansiedlung geschaffen werden. Aufgrund der verkehrsgünstigen Lage ist das Bahnhofsviertel für Vergnügungsstätten besonders attraktiv. Um einen Trading Down Effekt, insbesondere nach den aufwendig durchgeführten Sanierungsmaßnahmen, zu vermeiden, soll die Ansiedlung von Vergnügungsstätten gemäß des Vergnügungsstättenkonzeptes der Stadt Oldenburg gesteuert werden.

2. Planungsrechtliche Situation und informelle Planungen

2.1 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan 1996, in der Fassung der Neubekanntmachung vom 6. Juni 2014, stellt für das vorliegende Plangebiet überwiegend gemischte Bauflächen (Kerngebiet und Mischgebiet) dar. Für einen kleinen Bereich zwischen Rosenstraße und Osterstraße ist eine Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung Schule dargestellt. Hierzu wird in Teilbereichen gegebenenfalls auch eine Änderung des Flächennutzungsplanes im Parallelverfahren erforderlich.

2.2 Bebauungspläne

Planungsrechtlich wird die Zulässigkeit von Vorhaben in den meisten Bereichen des Bahnhofsviertels über Bebauungspläne gesteuert, die etwa 50 Jahre alt sind. Das Plangebiet ist aktuell durch die rechtskräftigen Bebauungspläne 248, 248 I, 283, 283 III, 283 1. Änderung, 283 2. Änderung und 413 überplant. Kleinere Teile im Bereich Stau und Klävemannstraße werden nach § 34 Baugesetzbuch beurteilt.

Die Bebauungspläne setzen eine Kerngebietsnutzung fest. Es sind nach Baunutzungsverordnung von 1968 alle allgemein zulässigen Nutzungen sowie Stellplätze und Garagen, Räume für freie Berufe sowie Nebenanlagen allgemein zulässig. Ausnahmsweise sind sonstige Wohnungen, und Tankstellen zulässig.

Entlang der Straßen Staugraben, Stau und Moslestraße sind maximal acht Vollgeschosse bei einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 und einer Geschossflächenzahl (GFZ) bis 3,0 zulässig. Am Bahnhofplatz sind sieben Vollgeschosse bei einer GRZ von 1,0 und einer GFZ von 5,0 zulässig. In den inneren Bereichen sind überwiegend vier Vollgeschosse bei einer GRZ von 0,6 und einer GFZ von 2,4 zulässig. Ausnahmsweise darf das Maß baulicher Nutzung überschritten werden, sodass die GRZ maximal 1,0 und die GFZ maximal 4,0 bzw. 5,0 betragen darf.

Aktuell befinden sich im Bahnhofsviertel Planungen im Verfahren, die über vorhabenbezogene Bebauungspläne realisiert werden. Dies sind die vorhabenbezogenen Bebauungspläne 68 (Kaiserstraße/Bleicherstraße) und 69 (Moslestraße/Osterstraße).

Das Verfahren wird im Vollverfahren inklusive der Umweltprüfung beziehungsweise der Erstellung eines Umweltberichtes durchgeführt. Sofern erforderlich, wird im Parallelverfahren die Änderung des Flächennutzungsplanes durchgeführt.

2.3 Informelle Planungen

Sanierungsgebiet

Das Bahnhofsviertel war in den Jahren 2007 bis 2017 Sanierungsgebiet, worüber zahlreiche Maßnahmen gefördert und umgesetzt werden konnten.

Der nordwestliche Teil des Planungsgebietes ist als Sanierungsgebiet „Nördliche Innenstadt“ in das Förderprogramm des Landes Niedersachsen „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne“ aufgenommen worden. Die Sanierungsziele sind zu beachten.

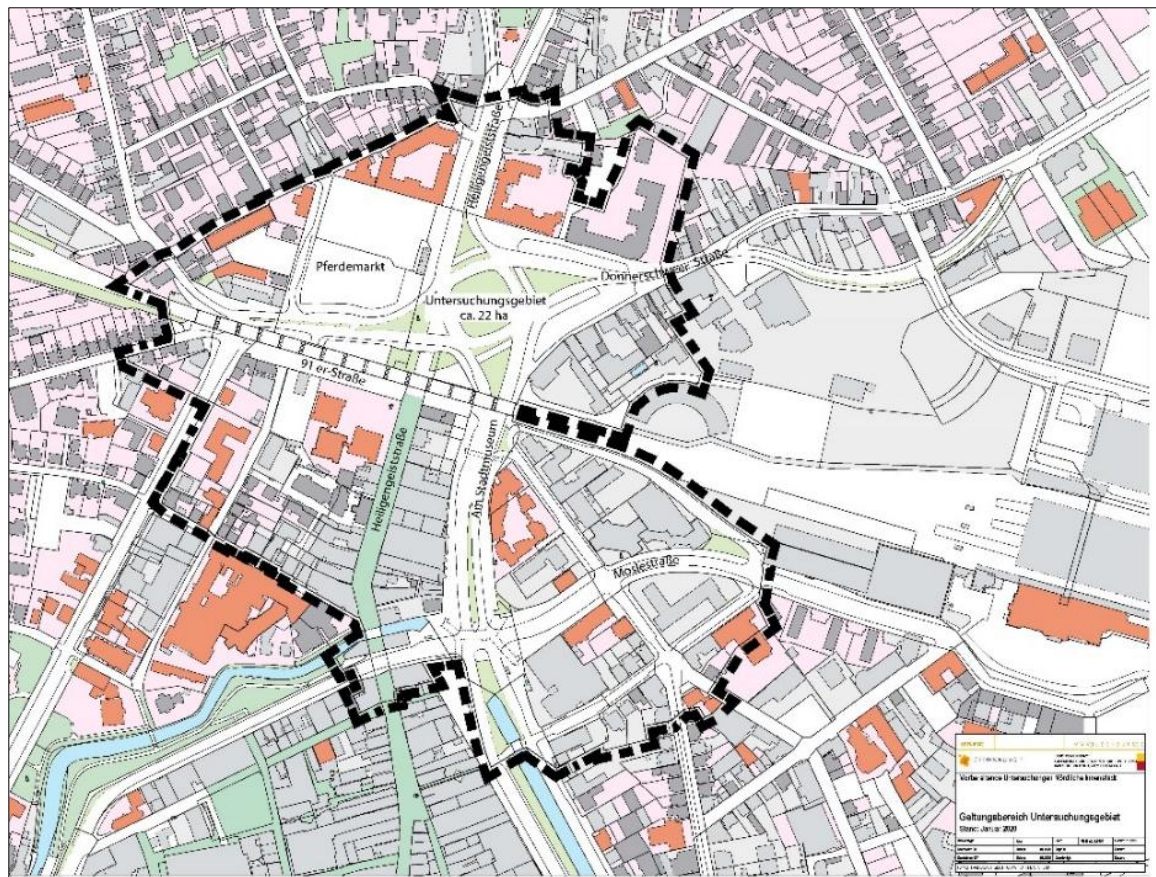


Abbildung 1: Geltungsbereich „Nördliche Innenstadt“

Rahmenplanung

Die Ziele und Maßnahmen aus dem Sanierungsgebiet wurden auch in der Rahmenplanung aufgegriffen und entsprechend fortgeführt. Die Rahmenplanung bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung des Bahnhofsviertels. Grundsätzliches Ziel ist die Entwicklung des Bahnhofsviertels zu einem urbanen und vielfältigen Quartier mit besonderer Eigenart. Es wird eine ausgewogene Mischung von Kultur, Wohnen, Dienstleistungseinrichtungen, nicht-störenden Handwerk, die einer innenstadtnahen Nutzungsvielfalt gerecht wird, angestrebt. Monostrukturen sollen dabei verhindert werden.

Konkret sollen Bereiche für Nutzungen zum Wohnen, urbane Schwerpunktsetzungen und kulturelle Areale definiert werden sowie die schon in der Vergangenheit geforderte wohnortnahe Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs und eine Freiraumversorgung/-aufwertung und die Durchlässigkeit sichergestellt werden.

3. Bestandsbeschreibung

3.1 Lage im Plangebiet/Geltungsbereich

Das Plangebiet des Bebauungsplanes 844 Bahnhofsviertel befindet sich im zentralen Bereich der Stadt Oldenburg. Als Bahnhofsviertel wird der Bereich zwischen Hauptbahnhof und dem Alten Stadthafen bezeichnet. Dieser liegt in ausgezeichneter Lage im innerstädtischen Gefüge und stellt einen bedeutenden Verknüpfungsraum zwischen der historischen Innenstadt, dem Bahnhof, dem Hafengebiet mit einer zunehmenden Freizeitfunktion und dem Mischgebiet „Alter Stadthafen“ dar. Ebenso ist es als wichtiger Übergangsbereich zur nördlichen Innenstadt sowie Stadtteil Donnerschwee einzuordnen.

Der räumliche Geltungsbereich umfasst die Bereiche zwischen den Straßen Moslestraße, Bahnhofplatz, Güterstraße, Ankerstraße, Alter Stadthafen, Stau und Staugraben. Die genaue Abgrenzung des Geltungsbereiches ist der Planzeichnung zu entnehmen. Für diesen Geltungsbereich wurde der Aufstellungsbeschluss gefasst.

3.2 Erschließung

Verkehrlich wird das Plangebiet kreisförmig über die Hauptverkehrsstraßen Moslestraße, Bahnhofplatz, Güterstraße, Stau und Staugraben (Landesstraße 865) erschlossen. Der Staugraben mündet in den Kreisverkehren am Pferdemarkt und im Stau, sodass eine Anbindung in alle Himmelsrichtungen gegeben ist. Die nächsten Autobahnauffahrten des Stadtrings der Autobahn 28 befinden sich in etwas mehr als zwei Kilometern Entfernung.

Der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) sowie der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) - Knotenpunkt Lappan grenzen unmittelbar an das Plangebiet an. Von hier aus verkehren die Busse mehrmals die Stunde in alle Stadtteile. Auch der Bahnhof grenzt unmittelbar an das Plangebiet an, sodass eine überregionale Anbindung ebenfalls gegeben ist.

Eine zusätzliche fußläufige Wegeverbindung zur Innenstadt über die Gottorpstraße wurde im Rahmenplan zwar vorgesehen, konnte bislang aber noch nicht umgesetzt werden.

3.3 Städtebau

Das Bahnhofsviertel ist sehr zentral in der Stadt Oldenburg gelegen und weist eine sehr hohe Verdichtung sowie eine Vielzahl unterschiedlicher Nutzungen auf.

Die städtebauliche Struktur im Bahnhofsviertel ist sehr heterogen. In den Innenbereichen mit der überwiegend historischen Bebauung dominieren zwei- bis viergeschossige Gebäude. Diese finden sich ebenfalls in einem Cluster am Staugraben. In den Randbereichen, insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen gelegenen Grundstücken dominieren die in den 60er- bis 80er-Jahren entstandenen höheren Gebäude mit fünf bis zum Teil über acht Geschossen.

Die Eingruppierung von Geschossigkeiten korrespondiert hierbei jedoch häufig nicht mit den Gebäudehöhen von moderneren Gebäuden, da die historischen Gebäude im

Gegensatz zu den Bauten der Moderne Sockelgeschosse, sehr große Raumhöhen und hohe Dachaufbauten aufweisen.

3.4 Gebäudenutzung

Für die Rahmenplanung erfolgte 2021 eine Erhebung der Gebäudenutzung. Demnach ist das Bahnhofsviertel durch eine Vielzahl unterschiedlicher Nutzungen charakterisiert:

Der überwiegende Anteil der Gebäude wird ausschließlich für Dienstleistungen, Handelsbetriebe, Verbände, Bildungseinrichtungen, etcetera genutzt. Stark vertreten sind ebenfalls Betriebe der Gesundheitsförderung, des Bereiches Gastronomie/Hotel, Kultur, der Bildung sowie der öffentlichen Verwaltung. Läden und Vergnügungsstätten sind nur vereinzelt vertreten.

Wohnnutzungen sind untergeordnet anzufinden und konzentrieren sich auf mehrere Insellagen (Kaiserstraße, Bahnhofplatz, Gottorstraße und Rosenstraße). Reine Wohnhäuser gibt es nur wenige, sodass sich die meisten Wohnungen in Gebäuden befinden, in denen auch andere Nutzungen vorhanden sind. Ein nicht zu vernachlässigender Teil der Wohnungen wird gewerblich genutzt (zum Beispiel Boarding Häuser oder Ferienwohnungen), Tendenz steigend.

3.5 Unbebaute Flächen/Grünflächen

Im Plangebiet sind kaum Grünstrukturen zu finden. Nur an der Moslestraße im Bereich der Wohnbebauung und im Innenbereich westlich des Staugrabens gibt es kleinere unversiegelte Flächen. Öffentliche Grünflächen oder Parkanlagen gibt es in dem Gebiet nicht. Es fehlen lineare Grünstrukturen beziehungsweise nennenswerte Vernetzungselemente.

Hingegen sind zahlreiche Grundstücksflächen, die als großflächige Stellplatzanlagen genutzt werden, vollversiegelt und weisen kaum Vegetation auf.

3.6 Ver- und Entsorgung

Das Plangebiet ist bereits vollständig über alle erforderlichen technischen Ver- und Entsorgungsanlagen erschlossen.

Aufgrund der starken Versiegelung des Plangebiets, des hohen Grundwasserstandes sowie punktuellen Bodenkontaminationen bedarf die Oberflächenentwässerung individuelle Lösungen. Im weiteren Verfahren wird ein entsprechendes Entwässerungskonzept erarbeitet.

3.7 Immissionen

Aufgrund der Entwicklung zu einem multifunktionalen Quartier ist die Abwägung der einzelnen Nutzungsansprüche untereinander und insbesondere hinsichtlich des Wohnens erforderlich. So haben sich in den vergangenen Jahren im Bahnhofsviertel neue Veranstaltungsorte mit zum Teil Freiluftveranstaltungen entwickelt. Dabei ist

eventuell auftretenden Lärmemissionen der Kulturnutzung der Vorrang zu geben und dies bei anderen Bauvorhaben zu berücksichtigen. Zudem ist aufgrund der stark befahrenen Erschließungsstraßen mit Verkehrsmmissionen zu rechnen. Die Verträglichkeit, insbesondere in Bezug auf die Wohnnutzung, ist im weiteren Verfahren zu ermitteln und abzuwägen. Entsprechende Schutzmaßnahmen sind festzusetzen.

3.8 Denkmalschutz

Im Plangebiet befinden sich zahlreiche Denkmäler. Insbesondere ist hier die historische Bebauung, die vor dem zweiten Weltkrieg wie zum Beispiel am Staugraben oder in der Gottorpstraße entstanden ist, zu nennen.

Die Denkmäler werden im weiteren Verfahren in die Planzeichnung übernommen, sodass deren Schutzstatus sichergestellt werden kann.

3.9 Klimaschutz und Klimaanpassung

Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades des Plangebiets ist dieses bei Starkregenereignissen und Hitzeperioden besonders vulnerabel. Laut Hotspotkarte gibt es drei größere Bereiche, die bei Starkregen besonders überflutungsgefährdet sind. Zudem ist fast der gesamte Geltungsbereich einer besonderen Hitzebelastung sowohl am Tag, als auch in der Nacht ausgesetzt.

4. Voraussichtliche Planinhalte

Mit der Neuaufstellung des Bebauungsplanes 844 soll eine planungsrechtliche Grundlage für ein verträgliches Miteinander von Kultur, Wohnen und gewerblicher Nutzung geschaffen werden. Zudem haben die Themen Klimaanpassung / Klimaschutz, Entsiegelung und Steuerung von Einzelhandel und Vergnügungsstätten an Bedeutung gewonnen und sollen bei der zukünftigen Planung ebenfalls berücksichtigt werden.

4.1 Art baulicher Nutzung

Die derzeit rechtskräftigen Bebauungspläne setzen fast ausschließlich eine Kerngebietsnutzung fest, in der nach Baunutzungsverordnung von 1968 alle allgemein zulässigen Nutzungen zulässig sind. Die Bestandsaufnahme der Rahmenplanung hat gezeigt, dass die einzelnen Bereiche sich verschieden entwickelt haben, beziehungsweise heute unterschiedliche Funktionen aufweisen, sodass diese, insbesondere durch die Novellierungen der Baunutzungsverordnung in den letzten 50 Jahren, nicht mehr alle Bereiche einem Kerngebiet entsprechen. In der Vergangenheit hat eher eine Entwicklung zu einem Verwaltungs- und Dienstleistungsquartier stattgefunden, was deutlich an der Nutzungsstruktur abzulesen ist. Durch Veränderungen der Arbeitswelt hin zu einer zunehmenden Anzahl an Homeofficeplätzen ist fraglich, ob der hohe Anteil an Büroflächen zukünftig noch nachgefragt werden wird. Insbesondere

spielt der unterschiedliche Umfang und die Anordnung des Wohnens eine ausschlaggebende Rolle. Um diese Entwicklung behutsam zu steuern, untergliedert sich das Plangebiet in Kerngebiete gem. § 7 Baunutzungsverordnung (BauNVO) und in Urbane Gebiete gemäß § 6a BauNVO.

Urbane Gebiete:

Urbane Gebiete dienen dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Die Nutzungsmischung muss nicht gleichgewichtig sein.

Diese sind punktuell an mehreren Stellen des Plangebiets, wie an der Moslestraße, an der Rosenstraße oder an der Gottorpstraße zu finden.

Kerngebiete

Kerngebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Diese nehmen nach wie vor den überwiegenden Teil des Plangebiets ein

Für den Bahnhofplatz sowie entlang der Kaiserstraße sind weitere Erhebungen bezüglich der Festsetzung der Art der baulichen Nutzung erforderlich. Im Zuge weiterer Entwicklungen werden grundsätzlich Nutzungsmischungen entsprechend der übergeordneten Ziele angestrebt.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt ist die Sicherung der vorhandenen Kultureinrichtungen, wie die Kulturetage, Theater Wrede, Theater hof19. Die ursprünglich als Zwischennutzung geplante Eventfläche („Gleispark“) im Bereich der Flächen am Bundesbahnweg hat sich mittlerweile etabliert und soll weiter verfestigt werden. Diese dauerhafte und eher alternative, niedrighschwellige kulturelle Nutzung ist zu begrüßen, da sich im direkten Umfeld keine lärmsensible Nutzung befindet.

4.1 Maß baulicher Nutzung - Entsiegelung

Das Maß baulicher Nutzung ist sehr hoch. Ziel ist es jedoch weiterhin, das Bahnhofsviertel zu entsiegeln. Die Überschreitung der Grundflächenzahl durch Nebenanlagen sollte 0,8 dabei grundsätzlich nicht übersteigen. Es sollen rückwärtige Grundstücksbereiche entstehen, die von Bebauung freigehalten und gärtnerisch angelegt werden. Wo möglich sollen größere zusammenhängende Freiflächen entstehen.

Um den Grad der Versiegelung weiter zu reduzieren, sollen ebenerdige Stellplatzflächen ausgeschlossen werden. Dennoch gilt der Stellplatznachweis. Über Mobilitätskonzepte kann der Anteil nachzuweisender Stellplätze ggf. reduziert werden.

Zusätzlich soll im Zuge des Sanierungsgebiets „Nördliche Innenstadt“ der Straßenquerschnitt in der Osterstraße reduziert und begrünt werden (Stadtsanierung). Dadurch erfolgt eine deutliche Aufwertung des Straßenraumes.

4.2 Wohnen im Erdgeschoss

Zur Stärkung zentraler Lagen für eine gewerbliche Nutzung, aber auch zum Schutz von Wohnnutzungen vor Immissionen wurden Bereiche identifiziert, in denen sich eine Wohnnutzung im Erdgeschoss an der Straßenseite nicht eignet. Aufgrund des hohen Durchgangsverkehrs (alle Verkehrsteilnehmer) sind hiervon fast alle Bereiche (Ausnahme Schifferstraße) betroffen. Der südliche Bereich der Bahnhofstraße sowie die Gottorpstraße müssen noch genauer auf eine Verträglichkeit geprüft werden.

4.3 Einzelhandel

Das Bahnhofsviertel ist derzeit im Sortiment Nahrungs-/Genussmittel unterversorgt. Ziel ist es, einen Nahversorger im Plangebiet entsprechend des Einzelhandelskonzeptes anzusiedeln. Geeignete Standorte befinden sich aufgrund der Lage sowie der Grundstücksstrukturen entlang der Haupterschließungsstraßen (Moslestraße, Bahnhofplatz, Staugraben (nördlicher Bereich), Stau und Güterstraße).

4.4 Vergnügungsstätten

Im Rahmen des Vergnügungsstättenkonzeptes wurde für das Bahnhofsviertel keine Ansiedlungsempfehlung für Vergnügungsstätten der Unterart Spiel ausgesprochen. Vergnügungsstätten der Unterart Spiel sind somit konsequent auszuschließen.

Für Vergnügungsstätten der Unterart Erotik und Freizeit ist die Entscheidung des Einzelfalls erforderlich. Eine Einzelfallentscheidung ist insofern zu begründen, als durch die Festlegung konkreter Positivbereiche das Ansiedlungsinteresse entsprechender Vergnügungsstättenbetreiber geweckt werden könnte.

4.1 Freiflächen/Pocket Parks

Um die Entsiegelung weiter voranzutreiben und qualitative Aufenthaltsmöglichkeiten im Bahnhofsviertel zu schaffen, sollen zwei städtische Stellplatzflächen entsiegelt und in einen Pocket Park verwandelt werden. In enger Absprache mit dem OOWV wird derzeit untersucht, inwiefern sich diese Flächen gleichzeitig für eine Regenrückhaltung eignen. Aufgrund des hohen Grundwasserspiegels sowie möglicher Bodenkontaminationen ist eine Tiefenversickerung jedoch nahezu ausgeschlossen.

4.2 Klimagerechte Festsetzungen

2022 wurde durch den Rat der Stadt Oldenburg ein Grundsatzbeschluss für einen Muster-Festsetzungskatalog zur Einarbeitung klimagerechter Festsetzung in Bebauungsplänen beschlossen. Bei der vorliegenden Planung sind insbesondere die nachfolgenden Festsetzungen umzusetzen:

- Solardachpflicht (50 Prozent der Dachfläche) bei mehr als 50 Quadratmeter Dachfläche
- Dachflächen von Haupt- und Nebengebäuden mit einer Dachneigung von weniger als 15 Grad sind zu begrünen

-
- Parkplätze (offen oder Parkdecks) mit mehr als 50 Einstellplätzen müssen mit Photovoltaikanlagen überbaut werden.
 - Die als zu erhalten festgesetzten Bäume dürfen nicht beschädigt oder beseitigt werden. Es ist ein Schutzabstand von 1,50 Meter zu gewähren
 - Bei Neubauten sind technische Maßnahmen zur Rückhaltung von Regenwasser umzusetzen.
 - Bei Bauvorhaben ist die örtliche Rückstauenebene zu beachten.
 - Einfriedungen entlang der Verkehrsflächen und Einfriedungen zu den öffentlichen Grünflächen sind nur durch mindestens einreihige Hecken aus Sträuchern zulässig.
 - Nicht überbaute Grundstücksflächen sind ausschließlich gärtnerisch zu gestalten.
 - Pro 250 Quadratmeter Baugrundstück ist ein Laubbaum oder Obstbaum als Hochstamm zu pflanzen.
 - Mindestens (20 Prozent) der Fassaden von Haupt- und Nebengebäuden sind mit Rankpflanzen dauerhaft zu begrünen.
 - Stellplätze sind gemäß § 9 Absatz 4 Niedersächsische Bauordnung zu mindestens 50 % aus wasserdurchlässigem Material (Fugenpflaster, Rasengitterstein) herzustellen.

5. Städtebauliche Daten

Plangebietsgröße

22,9 ha