

# **Anmerkungen zum Bebauungsplan Nr. 143 „Aslage II“**

## **Art der baulichen Nutzung (WA1-WA4)**

### **Aufteilung der Nutzungen im Bebauungsplan**

Zur Steuerung einer geordneten Gebietsentwicklung wurden die unterschiedlichen Nutzungen in abgestufter Anordnung unterteilt. Zu Hauptverkehrsstraßen sind Nutzungen WA3 und WA4 angeordnet, innenliegend WA1 und WA2. Unserer Meinung nach ist an einigen Plätzen die Feinsteuerung/Abstufung der Nutzungen inkonsequent und nicht nachvollziehbar.

### **Begründung:**

#### **Juiststraße**

Wir fordern die Stadt auf, die Juiststraße einheitlich zu betrachten und beidseitig eine Nutzung von WA1 vorzusehen. In dieser Straße stehen überwiegend Einfamilienhäuser, die von ihren Eigentümern bewohnt werden. Die Historie und die Gegenwart entsprechen beidseitig der Nutzung WA1. Nach WA2 könnten hier nun Häuser entstehen, die mit einer Firsthöhe (FH) von bis zu 11,5 m deutlich höher wären als der Altbestand und damit das gewachsene Gefüge zerstören. In der südlichen Juiststraße stehen keine großen Objekte.

#### **Westerlandstraße**

Die beiden ersten Stichstraßen auf der linken Seite sind als WA 1 klassifiziert, die vorderen Grundstücke bis zur Kreuzung Am Rennplatz als WA3. Die Abstufung der Nutzungen von WA1 auf WA3 ist abwegig. Hier ist WA2 absolut empfehlenswert, da in diesem Bereich ausschließlich Einfamilienhäuser stehen.

#### **Am Rennplatz**

Für diese Straße sollte für den Abschnitt zwischen den Straßen Borkumstraße und Helgolandstraße maximal WA2 erlaubt werden. In diesem Bereich steht bisher nur ein größeres Gebäude. Für die Bewohner hier angrenzender Grundstücke der südlichen Juiststraße würde WA3 an der Straße eine unzumutbare Beeinträchtigung bedeuten.

Im beigefügten skizzenhaften Plan ist die Nutzungsabstufung farblich dargestellt. Zur Orientierung ist der Plan mit den gewünschten Änderungen farblich gekennzeichnet. In der Skizze kann man deutlich erkennen, wie sich die Abstufungen besser einfügen, wenn die o.g. Änderungen umgesetzt werden. Bei den Rundgängen vor der Wahl haben Vertreter der CDU, SPD, UWG und Grünen diese Einschätzung der Anwohner geteilt. Wir sind nicht generell gegen eine maßvolle Verdichtung der Siedlung. Die Art der Verdichtung muss es aber weiterhin Familien ermöglichen, im Inselviertel Immobilien zu erwerben bzw. zu bauen und sie auch bezahlen zu können.

## Untersuchung der einzelnen Nutzungen

Weiterhin werden die einzelnen Nutzungen untersucht. Auffällig ist, dass WA2 und WA3 sich lediglich in der Anzahl der WE unterscheiden. Dabei ist der Unterschied der Nutzungen WA1 und WA2 in Bereichen TH, FH, OK und WE enorm. Wünschenswert ist eine behutsamere Abstufung zwischen den Nutzungen.

### aktueller B-Plan

| WA1<br>max. 2 WO |     | WA2<br>max. 6 WO |     | WA3<br>max. 8 WO |     | WA4          |     | MI           |     |
|------------------|-----|------------------|-----|------------------|-----|--------------|-----|--------------|-----|
| 0,4              | 0,8 | 0,4              | 0,8 | 0,4              | 0,8 | 0,4          | 0,8 | 0,6          | 1,0 |
| ll               | a   | ll               | a   | ll               | a   | ll           | o   | ll           | 0   |
| TH ≤ 6,50 m      |     | TH ≤ 7,50 m      |     | TH ≤ 7,50 m      |     | TH ≤ 7,50 m  |     | TH ≤ 9,00 m  |     |
| FH ≤ 9,50 m      |     | FH ≤ 11,50 m     |     | FH ≤ 11,50 m     |     | FH ≤ 11,50 m |     | FH ≤ 13,00 m |     |
| OK ≤ 7,50 m      |     | OK ≤ 9,50 m      |     | OK ≤ 9,50 m      |     | OK ≤ 9,50 m  |     | OK ≤ 10,50 m |     |

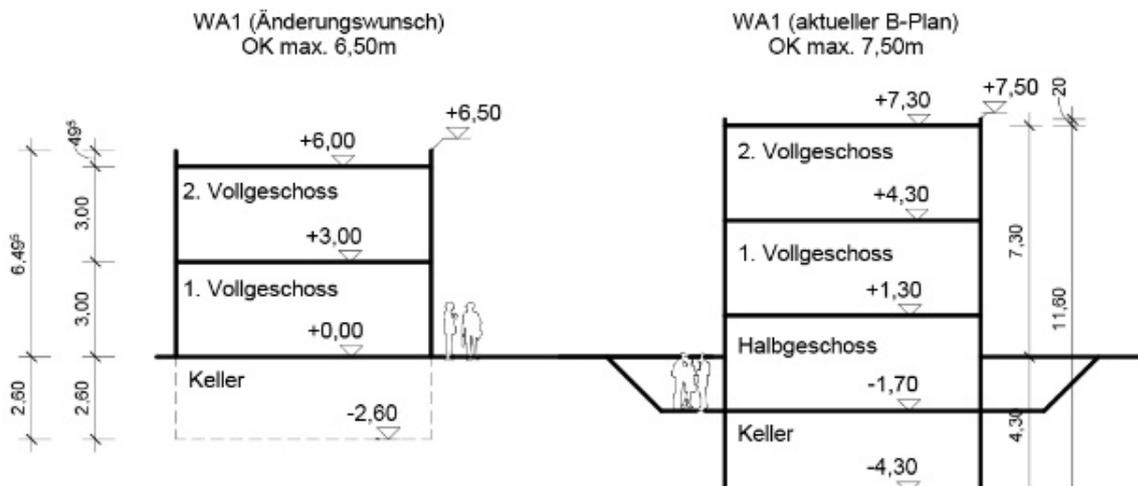
### Änderungswunsch

| WA1<br>max. 2 WO |     | WA2<br>max. 6 WO |     | WA3<br>max. 8 WO |     | WA4          |     | MI           |     |
|------------------|-----|------------------|-----|------------------|-----|--------------|-----|--------------|-----|
| 0,4              | 0,8 | 0,4              | 0,8 | 0,4              | 0,8 | 0,4          | 0,8 | 0,6          | 1,0 |
| ll               | a   | ll               | a   | ll               | a   | ll           | o   | ll           | 0   |
| TH ≤ 6,50 m      |     | TH ≤ 6,50 m      |     | TH ≤ 7,50 m      |     | TH ≤ 7,50 m  |     | TH ≤ 9,00 m  |     |
| FH ≤ 9,50 m      |     | FH ≤ 11,50 m     |     | FH ≤ 11,50 m     |     | FH ≤ 11,50 m |     | FH ≤ 13,00 m |     |
| OK ≤ 6,50 m      |     | OK ≤ 9,50 m      |     | OK ≤ 9,50 m      |     | OK ≤ 9,50 m  |     | OK ≤ 10,50 m |     |

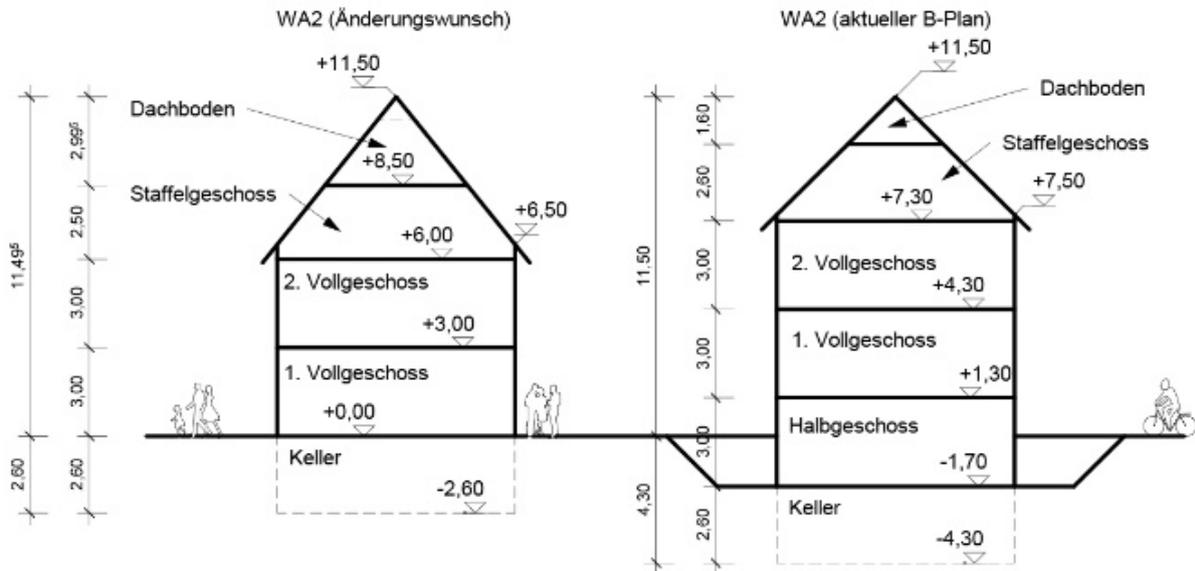
Vergleich der aktuellen Nutzungen und Änderungswünsche für den B-Plan:

Begründung und ausführliche Darstellung in der Skizze (hierfür hat uns ein Architekturbüro beraten)

WA1: Mit einem Flachdach können drei Geschosse zum Wohnen und ein Kellergeschoss geschaffen werden. Senkt man die OK auf 6,50 m, ist das Halbggeschoss nicht mehr ausführbar.



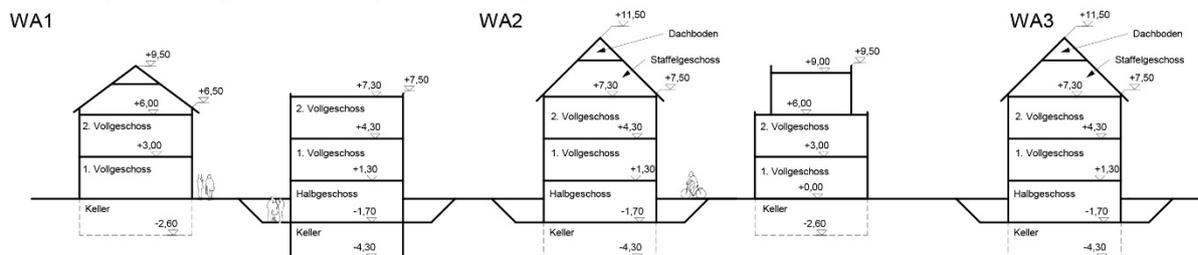
WA2: Mit einem Satteldach sind bei WA2 sogar vier Geschosse möglich. Senkt man die TH auf 6,50 m, kann das nicht mehr erreicht werden.



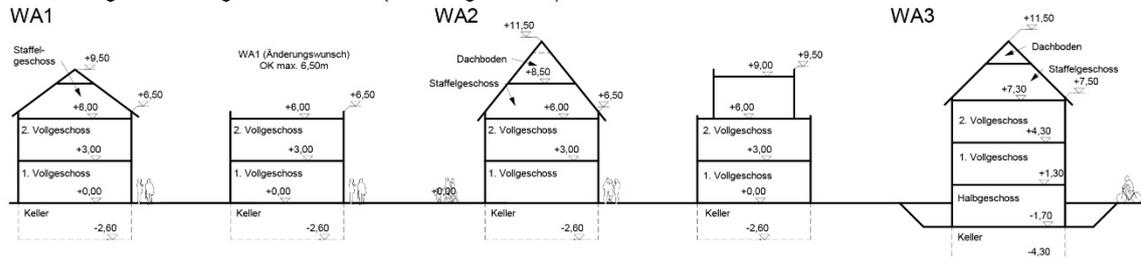
**Wir fordern die Stadt auf, die vorgegebenen Höhen in den Nutzungen WA1 und WA2 entsprechend unserer Vorschläge anzupassen.**

In den Skizzen kann man gut vergleichen, welche max. Bebauung geschaffen werden kann. Im aktuellen B-Plan sind die erlaubten maximalen Gebäude nicht gleichmäßig ansteigend je aufsteigende Nutzungsänderung. Flachdachgebäude können in WA1 und WA2 die gleiche Wohnfläche schaffen.

Entwicklung der Nutzung von WA1-WA3 (aktueller B-Plan)



Entwicklung der Nutzung von WA1-WA3 (Änderungswunsch)



Der Größenunterschied bei geneigten Dächern ist in WA1 und WA2 enorm. Grenzen WA1 und WA2 aneinander, kann die Größe der Gebäude in WA2 kleine Gebäude (Bungalows, kleine EFH) regelrecht einmauern. Dabei muss man bedenken, dass auch in WA2 überwiegend Bestandgebäude als Bungalow und kleine Einfamilienhäuser errichtet wurden und nun von Mehrfamilienhäuser überschattet werden können.

Ganz anders der ansteigende Verlauf der Nutzungen bei dem Änderungswunsch, hier ist je WA ein angenehmerer Anstieg der Gebäude in First- und Traufhöhe gegeben.

## **Tiefgaragen**

In WA2 und WA 3 kann die Zahl der WE um jeweils 2 erhöht werden, wenn Tiefgaragen angelegt werden. Wir sprechen uns deutlich gegen die mit Tiefgaragen verbundenen Erweiterungsmöglichkeiten für die Anzahl der Wohnungen aus. Sie erhöhen die Zahl der Autos, den allgemeinen Verkehr und parkenden Besucherverkehr in der Straße. Dabei muss berücksichtigt werden, dass die Straßen im Kernbereich des Inselviertels nur über eine Fahrbahnbreite von ca. 3,40 Metern verfügen.

## **Interessen der Anwohner vs. Investoren**

Im Gegensatz zu Wohnvierteln, die erst in den 1980/90er Jahren oder später angelegt wurden und über öffentliches Grün und Wasserflächen verfügen, befindet sich das Grün im Inselviertel überwiegend im privaten Bereich. Je mehr diese Gärten im Rahmen der Verdichtungen verschwinden, umso mehr nimmt die Lebensqualität für das ganze Wohnviertel ab.

Bisher vermissen wir noch Ideen und Planungen zu einer zukunftsorientierten Quartiersentwicklung. Mit diesem Plan soll allein Rechtsicherheit geschaffen werden, aber es gibt keinerlei Ideen, wie ein Stadtviertel fit für die Zukunft gemacht wird. Hierzu gehören Konzepte zur Mobilitäts- oder Verkehrsvermeidung (Einbahnstraßen zur Verkehrsberuhigung), Ausgleichsmaßnahmen für Bodenversiegelungen (s. Starkregenereignisse) und eine lebenswerte und attraktive Bauplanung sowohl für Alteingesessene als auch für junge Neubürger.

Als Flächen eignen sich hierzu besonders die drei großen, aber nicht mehr zeitgemäß angelegten Spielplätze an der Westerlandstraße, Inselstraße und Norderneystraße. Sie könnten zu kleinen grünen Oasen umgestaltet werden und Angebote für Jung und Alt bieten:

- Beachvolleyballflächen für Jugendliche u. Erwachsene
- Spielgeräte für Kleinkinder
- Boule-Flächen für Ältere
- 

Im Randbereich könnten z.B. errichtet werden:

- Ladestationen für E-Autos
- Stellflächen für Carsharing
- eine Packstation

Anwohner und Investoren haben berechnete Interessen, die es zu berücksichtigen gilt. Wir hoffen, Sie mit unseren Beispielen und Skizzen verständlich überzeugen zu können, dass die Siedlungsdichte trotz und mit funktionierendem Siedlungscharakter gesteigert werden kann.

---

## **Keine Schadensersatzforderungen gegen die Stadt möglich!**

Das Schreiben von RA Dr. Martin Höft (s. Anlage) zeigt unmissverständlich, dass die Stadt aufgrund der Einschränkungen eines neuen B-Plans **keine** Schadensersatzforderungen von Investoren oder Bauherren zu befürchten hat.

Wir bitten die Stadt dringend, die oben aufgeführten Anregungen zu berücksichtigen und die Rechte und Sorgen der Anwohner ernst zu nehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Ludger Heuer, Prof. Bernhard Wesenick, Olaf Clausen, Gabriele Aumüller, Martina Freude,  
Dorothea Abeln und Bernd Diekmann

Vorstand

**„Verein zum Erhalt gewachsener Wohn- und Siedlungsstrukturen in Cloppenburg“**

Cloppenburg, 23.02.2022

---

**Verein zum Erhalt gewachsener Wohn- und Siedlungsstrukturen in Cloppenburg**

Dr. Ludger Heuer, Borkumstr. 17, 49661 Cloppenburg, [nellinghof@posteo.de](mailto:nellinghof@posteo.de), Tel. 0151/41602368