

## **Mitteilung des Senats vom 16. November 2004**

### **Bebauungsplan 2291 für ein Gebiet in Bremen-Gröpelingen zwischen Piepengraben, Bundesautobahn (A 27), den Grundstücken Schragestraße Hausnummern 12 und 17, Eisenbahnstrecke Bremen-Bremerhaven und Ritterhuder Heerstraße**

Als Grundlage der städtebaulichen Ordnung für das oben näher bezeichnete Gebiet wird der Bebauungsplan 2291 vorgelegt.

Die Deputation für Bau und Verkehr hat hierzu am 28. Oktober 2004 den als Anlage beigefügten Bericht erstattet.

Dem Bericht der Deputation für Bau und Verkehr ist eine Anlage beigefügt, in der die eingegangenen datengeschützten Anregungen einschließlich der hierzu abgegebenen Stellungnahmen enthalten sind.\*)

Der Bericht der Deputation für Bau und Verkehr wird der Stadtbürgerschaft hiermit vorgelegt.

**Der Senat** schließt sich dem Bericht der Deputation für Bau und Verkehr einschließlich Anlage zum Bericht an und **bittet die Stadtbürgerschaft, den Bebauungsplan 2291 in Kenntnis der eingegangenen Anregungen zu beschließen.**

### **Bericht der Deputation für Bau und Verkehr**

#### **Bebauungsplan 2291 für ein Gebiet in Bremen-Gröpelingen zwischen Piepengraben, Bundesautobahn (A 27), den Grundstücken Schragestraße Hausnummern 12 und 17, Eisenbahnstrecke Bremen-Bremerhaven und Ritterhuder Heerstraße**

Die Deputation für Bau und Verkehr legt den Bebauungsplan 2291 und die Begründung zum Bebauungsplan 2291 (Neufassung) vor.

Eine Aufstellung „Städtebauliche Daten zum Bebauungsplan 2291“ ist beigefügt.

#### **A) Verfahren nach dem Baugesetzbuch (BauGB)**

##### 1. Europarechtsanpassungsgesetz Bau (EAG Bau)

Vor Abschluss dieses Verfahrens ist das Europarechtsanpassungsgesetz Bau am 20. Juli 2004 in Kraft getreten. Für das vorliegende Bauleitplanverfahren ergeben sich daraus keine Änderungen, da das Verfahren auf Grundlage der Überleitungsvorschrift (§ 244 Abs. 2 BauGB) nach den bisherigen Vorschriften des Baugesetzbuches abgeschlossen werden soll.

##### 2. Planaufstellungsbeschluss

Die Deputation für Bau hat am 7. März 2002 einen Planaufstellungsbeschluss gefasst. Dieser Beschluss ist am 21. März 2002 öffentlich bekannt gemacht worden.

\*) Die Anlage zu dem Bericht der Deputation für Bau und Verkehr ist nur den Abgeordneten der Stadtbürgerschaft zugänglich.

3. Frühzeitige Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB

Zum Bebauungsplan 2291 ist am 12. Juni 2002 vom Ortsamt West eine frühzeitige Beteiligung der Bürger an der Bauleitplanung in einer öffentlichen Einwohnerversammlung durchgeführt worden. Das Ergebnis dieser Bürgerbeteiligung ist von der Deputation für Bau und Verkehr vor Beschluss der öffentlichen Auslegung behandelt worden.

4. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 4 BauGB

Gemäß § 4 Abs. 1 BauGB sind die zuständigen Träger öffentlicher Belange einschließlich des Stadtteilbeirates Gröpelingen bei der Aufstellung der Planung beteiligt worden. Über das Ergebnis dieser Beteiligung ist die Deputation für Bau und Verkehr vor Beschluss der öffentlichen Auslegung informiert worden. Die Träger öffentlicher Belange sind über die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB unterrichtet worden.

5. Öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB

Die Deputation für Bau und Verkehr hat am 29. April 2004 beschlossen, dass der Entwurf des Bebauungsplanes 2291 mit Begründung öffentlich auszulegen ist.

Der Planentwurf mit Begründung hat vom 28. Mai 2004 bis 28. Juni 2004 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB beim Senator für Bau, Umwelt und Verkehr öffentlich ausgelegt. In der gleichen Zeit hat Gelegenheit bestanden, vom Entwurf des Planes mit Begründung im Ortsamt West Kenntnis zu nehmen.

5. Ergebnis der öffentlichen Auslegung

5.1 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange

Anlässlich der erneuten Trägerbeteiligung im Rahmen der öffentlichen Auslegung ist von der Handelskammer Bremen mit Schreiben vom 8. Juni 2004 folgende Stellungnahme eingegangen:

„Bereits mit Schreiben vom 12. September 2003 (siehe Anlage) hat sich die Handelskammer zum Entwurf der 58. Flächennutzungsplanänderung sowie des darauf aufbauenden Bebauungsplans 2291 geäußert.

Zu unserem Bedauern müssen wir feststellen, dass die von uns vorgebrachten Bedenken und Einwendungen in den nunmehr vorliegenden Entwurfsfassungen (Stand: 29. April 2004) keine Berücksichtigung gefunden haben. Hiermit sind wir nicht einverstanden. Wir teilen Ihnen daher mit, dass wir unsere früheren Bedenken und Einwendungen – die sich im Wesentlichen auf das westliche Plangebiet beziehen – in vollem Umfang aufrecht erhalten. Wir bitten darum, die Argumentation der Handelskammer im weiteren Verfahren weitestgehend zu berücksichtigen.“

Nachfolgend wird das zuvor erwähnte Schreiben der Handelskammer vom 12. September 2003 wiederholt (bereits in der Sitzung der Deputation für Bau und Verkehr am 29. April 2004 behandelt):

„Aus Sicht der Handelskammer ist es zu begrüßen, dass die Stadtgemeinde Bremen für ein Gebiet wie das vorgenannte im Stadtteil Gröpelingen/Oslebshausen neue stadtentwicklungspolitische Ansätze initiiert und definiert. Daher ist es nur konsequent, dass diese Vorstellungen in Folge auch planungsrechtlich umgesetzt werden. Hierzu dienen die uns überlassenen Entwürfe der oben genannten 58. Flächennutzungsplanänderung sowie des darauf aufbauenden oben genannten Bebauungsplans 2291.

Als wesentliches Planungsziel nennen Sie für das westliche Plangebiet die Verbindung weiterer Einzelhandelsansiedlungen für den Verkauf von Waren des täglichen Bedarfs. Aus Sicht der Handelskammer bestehen gegen die vorgesehenen Nutzungseinschränkungen dieses Areals Bedenken.

Mit den vorliegenden Planungen werden zwei ansässige Unternehmen in ihrer Entwicklung und der Erreichung ihrer Unternehmensziele maßgeblich behindert. Dabei handelt es sich um die Fa. Schimmler sowie um die Aldi-Filiale, die sich räumlich um nur wenige Meter von ihrem jetzigen Standort (auf dem Gelände des Sander-Centers) in Richtung Südwesten zu verändern beabsichtigt.

Der entsprechende Bauantrag der Fa. Schimmler für das eigene Grundstück wurde zu einem Zeitpunkt gestellt, an dem das Planungsrecht eine solche Nutzung zugelassen hätte. Darauf basierend wurde zwischen den Firmen Schimmler und Aldi ein rechtskäftiger Pachtvertrag geschlossen, dessen Erfüllung der Fa. Schimmler durch den vorliegenden Bebauungsplanentwurf unmöglich gemacht würde. Im Ergebnis sehen wir die Unternehmensfreiheit der Fa. Schimmler, ein eigenes Grundstück in einem Gewerbegebiet nach eigenen Vorstellungen gewerblich entwickeln zu können, verletzt. Es ist aus unserer Sicht unerheblich, ob sich vorgenannter Aldi-Markt nun auf dem Grundstück der Fa. Schimmler ansiedelt oder aber im Sander-Center verbleibt. Die Möglichkeit, dass sich im ersten Fall ein weiterer Supermarkt im Sander-Center niederlässt, ist hypothetisch. Schädliche Auswirkungen auf etwaige Planungsziele südlich der Bahngleise sehen wir in der befürchteten Konsequenz nicht. Dementsprechend ist auch kein übergeordnetes wirtschaftliches Interesse darin zu erkennen, die Entwicklungsabsichten der Fa. Schimmler nördlich der Bahn planungsrechtlich zu unterbinden.

In Abwägung aller Sachargumente hält die Handelskammer den Verkauf von Waren des täglichen Bedarfs auf dem Grundstück der Fa. Schimmler durchaus für vereinbar mit den Zielen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung sowohl im Plangebiet als auch im näheren Umfeld. Auf die Definition eines Sondergebietes SO\*-EH sollte daher verzichtet werden.

Darüber hinaus ist aus Sicht der Handelskammer nicht nachvollziehbar, dass der Straßenraum parallel zum Piepengraben durch Festsetzung einer Baulinie angemessen räumlich gefasst werden muss. Es handelt sich hier letztlich nur um einen Autobahnzubringer, der auch durch Grünpflanzungen oder Ähnliches räumlich gefasst werden kann. Dieses Ziel sollte aber nicht durch eine streng vorgegebene Baulinie erreicht werden. Vielmehr sollten die Grundstücke am Piepengraben frei von solchen Restriktionen und im Sinne der Grundstückseigentümer entwickelt werden können.“

Die Deputation für Bau und Verkehr gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:

Die Handelskammer Bremen verweist anlässlich der öffentlichen Auslegung mit Schreiben vom 8. Juni 2004 auf ihre im Rahmen der Trägeranhörung abgegebene Stellungnahme vom 12. September 2003.

Die Deputation für Bau und Verkehr hat sich mit der Stellungnahme der Handelskammer Bremen vom 12. September 2003 sowie mit dem Vorschlag für deren Behandlung bereits am 29. April 2004 im Zusammenhang mit der Beschlussfassung über die öffentliche Auslegung befasst und beschlossen, den Planentwurf unverändert öffentlich auszulegen. Neue Argumente haben sich seither nicht ergeben. Insofern wird die von der Deputation für Bau und Verkehr beschlossene Stellungnahme der Verwaltung zu dem Schreiben der Handelskammer Bremen vom 12. September 2003 wiederholt:

Planungsziel des vorliegenden Bebauungsplanes 2291 – soweit er Regelungen zur zukünftigen Einzelhandelsentwicklung trifft – ist es, städtebaulichen Fehlentwicklungen entgegenzuwirken, die mit einer weiteren Verlagerung von Einzelhandelsbetrieben für die Versorgung der Oslebshäuser Bevölkerung mit Waren des täglichen Bedarfs an den Rand des Ortsteils verbunden wären. Keineswegs ist vorgesehen, mit dem Bebauungsplan Konkurrenzschutz für einzelne Betriebe zu betreiben. Vielmehr geht es darum, in die „Konkurrenz der Standorte“ im Ortsteil Oslebshausen nach stadtplanerischen Kriterien ordnend einzugreifen. Hierzu soll der Bebauungsplan 2291 für seinen Bereich im Zusammenwirken mit anderen Planungen im Ortsteil einen Beitrag leisten.

Während früher die Einzelhandelsbetriebe in Oslebshausen hauptsächlich an der Oslebshäuser Heerstraße und Oslebshäuser Landstraße angesiedelt waren, hat in den 90er Jahren eine Verlagerung an den Nordrand dazu geführt, dass zwar wegen der dort besseren Verfügbarkeit von Grundstücksflächen die Ausstattung mit Kundenstellplätzen besser als am früheren Standort gestaltet werden konnte, die fußläufige Erreichbarkeit insbesondere für die Wohnbevölkerung aus dem südlichen Teil Oslebshausens sich erheblich verschlechterte.

Mit dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan 2181 für den Bereich südlich des Bahnhofs wird das Ziel verfolgt, für die Versorgung der örtlichen Bevölkerung an relativ zentraler Stelle eine neue Mitte zu schaffen, die ausreichende Verfügbarkeit von Einzelhandelsflächen und Kundenstellplätzen mit einer noch akzeptablen fußläufigen Erreichbarkeit verbindet. Für die fußläufige Erreichbarkeit können bereits Entfernungsunterschiede in der Größenordnung von ca. 100 m ausschlaggebend sein. Zwischen dem geplanten Zentrum südlich des Bahnhofs und dem Grundstück Schimmler beträgt der Abstand aber ca. 300 m. Der Standort südlich des Bahnhofs profitiert darüber hinaus von der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof, der gleichzeitig mit der Entwicklung dieses Zentrums baulich aufgewertet werden soll.

Mit dem Bebauungsplan 2291 wird das Ziel verfolgt, die geplanten Einzelhandelsflächen südlich des Bahnhofs mit den vorhandenen und den z. B. im Sinne einer „Fachmarkt-Agglomeration“ noch zusätzlich möglichen nördlich des Bahnhofs in einen städtebaulichen Zusammenhang zu stellen, von dem alle Grundstücke und Betriebe in diesem Bereich profitieren können. Dem soll ein fußläufiger „Boulevard“ zwischen einem geplanten Durchstich des Bahndamms im Bereich des Bahnhofs und dem Sander-Center dienen, an den die Kundenstellplätze auf den einzelnen Grundstücken anschließen und auf den sich die Zugänge aller Betriebe ausrichten. Dieser durch den Boulevard verstärkte Agglomerationseffekt wird allen Anliegern zugute kommen. Durch die Festsetzung einer Baulinie entlang der Straße Piepengraben soll zum einen die räumliche Fassung des geplanten Autobahnzubringers erreicht werden, zum anderen aber auch auf die Anordnung der Kundenstellplätze und demzufolge auch auf die Ausrichtung der Zugänge zu den Einzelhandelsbetrieben auf den geplanten „Boulevard“ hingewirkt werden.

Um die geschilderten Planungsziele zu realisieren, ist u. a. vorgesehen, im Bereich des vorliegenden Bebauungsplans 2291 den Bestand der vorhandenen Einzelhandelsbetriebe planungsrechtlich zu sichern, zusätzliche Einzelhandelsflächen für Betriebe, in denen Waren des täglichen Bedarfs verkauft werden, aber nicht mehr zuzulassen.

Auch ohne ihren Bestand sichernde Festsetzungen würden die vorhandenen baurechtlich genehmigten Betriebe Bestandsschutz genießen. Dies gilt auch bei Pächterwechsel. Würde beispielsweise der Umzug des derzeit im Sander-Center ansässigen Aldi-Marktes auf das Grundstück Schimmler zugelassen, hätte das zur Folge, dass sich in dem bisherigen Ladenlokal jederzeit ein anderer Betreiber ansiedeln könnte, ohne dass darauf planungsrechtlich Einfluss genommen werden könnte. Das Ziel, im Plangebiet die Verkaufsflächen für Waren des täglichen Bedarfs auf das vorhandene Maß zu begrenzen, würde damit verfehlt.

Die Deputation für Bau und Verkehr empfiehlt, den Planentwurf unverändert zu lassen.

## 5.2 Stellungnahmen der übrigen Träger öffentlicher Belange

Die übrigen beteiligten Träger öffentlicher Belange haben nach Klärung bestimmter Fragen bzw. nach Berücksichtigung ihrer Belange gegen die Planung keine Einwendungen.

## 5.3 Anregungen von privaten Einwendenden

Anlässlich der öffentlichen Auslegung sind Anregungen eingegangen. Diese Anregungen sowie die dazu abgegebenen Stellungnahmen der Deputation für Bau und Verkehr sind in der Anlage zum Bericht der Deputation für Bau und Verkehr aufgeführt.

## 6. Redaktionelle Änderungen und Ergänzungen der Begründung nach der öffentlichen Auslegung

Die Begründung zum Bebauungsplan 2291 ist redaktionell u. a. im Hinblick auf das Europarechtsanpassungsgesetz Bau (EAG Bau) unter dem Gliederungspunkt D) überarbeitet worden sowie zu den „Finanziellen Auswirkungen“ unter dem neuen Gliederungspunkt E) aktualisiert worden.

Die beigelegte Neufassung der Begründung zum Bebauungsplan 2291 enthält den neuen Text.

7. Ortsgesetz über eine Veränderungssperre

Für das im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfes 2291 gelegene Grundstück Kalmsweg 2 A (Flurstücke 28/2, 28/4) liegt ein Bauantrag für die Errichtung eines Verbrauchermarktes vor.

Das beantragte Bauvorhaben widerspricht jedoch den oben genannten Planungszielen des Bebauungsplanentwurfes 2291 für den betreffenden Bereich und läuft damit der hier geplanten städtebaulichen Zielsetzung zuwider. Die Neuplanung würde damit vereitelt oder zumindest wesentlich erschwert werden.

Zur Sicherung dieser Neuplanung hat die Stadtbürgerschaft am 18. Februar 2003 das 146. Ortsgesetz über eine Veränderungssperre nach dem Baugesetzbuch sowie am 25. Februar 2004 die Verlängerung der Geltungsdauer des vorgenannten Ortsgesetzes um ein Jahr beschlossen.

Die Veränderungssperre tritt in jedem Fall außer Kraft, sobald und soweit die Bauleitplanung rechtsverbindlich abgeschlossen ist.

**B) Stellungnahme des Beirates**

Anlässlich der Beiratssitzung des Stadtteilbeirates Gröpelingen am 9. Oktober 2003 wurde der Bebauungsplan 2291 dem Beirat als Träger öffentlicher Belange vorgestellt. Der Beirat hat dem Bebauungsplanentwurf zugestimmt.

Dem Ortsamt West wurde die Deputationsvorlage gemäß Ziffer 2.4 der Richtlinie über die Zusammenarbeit der Beiräte und Ortsämter mit dem Senator für Bau und Umwelt in Bauangelegenheiten vom 1. Mai 2003 (Neufassung) übersandt.

**C) Beschluss**

Die Deputation für Bau und Verkehr bittet den Senat und die Stadtbürgerschaft, den Bebauungsplan 2291 für ein Gebiet in Bremen-Gröpelingen zwischen Piepengraben, Bundesautobahn (A 27), den Grundstücken Schragestraße Hausnummern 12 und 17, Eisenbahnstrecke Bremen–Bremerhaven und Ritterhuder Heerstraße in Kenntnis der eingegangenen Stellungnahmen und ihrer empfohlenen Behandlung (Anlage zum Bericht) zu beschließen.

Jens Eckhoff  
(Vorsitzender)

Dr. Carsten Sieling  
(Sprecher)

<b>A) Städtebauliche Daten zum Bebauungsplan</b>		<b>2291</b>	
<b>Stand: 12.02. 2004</b>			
<b>I. Allgemeine Flächenbilanz</b>		<b>ha</b>	
1. Gesamtfläche des Plangebietes		<b>17,60</b>	
1.1 davon bereits erschlossene Fläche		<b>voll erschlossen</b>	
		<b>ha</b>	<b>%</b>
1.2. neu zu erschließende Fläche, davon			
<b>a) Baugebietsflächen (Netto)</b>			
b) Verkehrsflächen	öffentlich (Ritterhuder Heerstraße bis zum geplanten öffentl. Grünzug)	<b>0,065</b>	
	privat	-	-
c) Grünflächen	öffentlich (Grünzug am Bahndamm)	<b>0,40</b>	
	privat	-	-
d) Ausgleichsflächen	intern	-	-
	extern	-	-
e) sonstige Flächen		-	-
	(z.B. Versorgungsflächen, Gemeinbedarfsflächen)	-	-
<b>II. Baugebiete</b>		<b>ha</b>	<b>%</b>
Baugebietsflächen (Netto), davon		<b>16,85</b>	
a)	Gewerbliche Bauflächen (GE)	<b>7,90</b>	<b>47</b>
b)	Sonderbauflächen, Einzelhandel (SO-EH)	<b>8,95</b>	<b>53</b>

**Begründung (Neufassung) zum Bebauungsplan 2291 für ein Gebiet in Bremen-Gröpelingen zwischen Piepengraben, Bundesautobahn (A 27), den Grundstücken Schragestraße Hausnummern 12 und 17, Eisenbahnstrecke Bremen–Bremerhaven und Ritterhuder Heerstraße**

**A) Plangebiet**

Das Plangebiet liegt im Stadtteil Gröpelingen und hier im Ortsteil Oslebshausen östlich der Straße Piepengraben zwischen dem Oslebshauser Bahnhof und der Autobahn A 27.

**B) Ziele, Zwecke und Erforderlichkeit des Bebauungsplanes**

1. Entwicklung und Zustand

Das Plangebiet ist überwiegend gewerblich genutzt. In seinem nördlichen Teil befinden sich ein Möbelhaus mit darin integrierten weiteren Läden und der Bremer Schlachthof. Im südlichen Teil des Plangebietes gibt es einen SB-Lebensmittelmarkt. Die Freiflächen im Geltungsbereich sind weitestgehend versiegelt.

Die ursprüngliche Geländehöhe des Plangebietes lag bei 0,7 m bis 1,1 m NN. Nach 1955 sind flächendeckend Auffüllungen aufgebracht worden, die zwischen 1,0 m und 1,5 m mächtig sind. Im Zentrum des Planungsgebietes können diese Auffüllungen zwischen 2,0 m und 2,5 m mächtig sein. Sie bestehen in der Regel aus Sand, die geringe Mengen an Bauschutt und Schlacke enthalten. Vereinzelt sind in den Bohrungsschichtenverzeichnissen allerdings auch größere Anteile an Schutt und Schlacke vorhanden. Durch diese Auffüllungen ist die heutige Geländehöhe teilweise bis auf über 2 m NN aufgehöhht worden.

Als jüngste geologische Schicht stehen zunächst Torfe, Schluffe und Tone in Mächtigkeiten von 0,20 m bis 5,2 m an. Darunter lagern Dünensande in Mächtigkeiten von 1,0 m bis 2,0 m. Unter den Dünensanden stehen erneut Weichschichten an (Basis der tieferen Weichschichtenlage zwischen - 3,0 m NN und - 4,0 m NN; in Einzelfällen bis - 5,5 m NN). Die Mächtigkeit der oberen Weichschichtenlage nimmt von Westen nach Osten beständig an Stärke zu; im Westen des Planungsgebietes treten ca. 0,2 m bis 1,0 m holozäne Weichschichten auf, im Zentrum des Gebietes zwischen 2,0 m und 3,0 m und im Osten bis zu 5,2 m. An Stellen mit hohen Mächtigkeiten dieser Weichschichten im östlichen Teil des Planungsgebietes fehlen z. T. die zwischengelagerten Sandschichten, so dass es keine Trennung zwischen oberer und unterer Weichschichtenlage gibt. Wegen dieser heterogen aufgebauten Weichschichtenlagen muss der Untergrund als stark setzungsempfindlich eingestuft werden.

Unter den holozänen Weichschichten folgen die Mittel- und Grobsande der Weichsel- und Saale-Kaltzeit. Diese Wesersande bilden den oberen Grundwasserleiter. Ihre Basis wird in Tiefen ab - 9,5 m NN (= tiefer als 11 m unter GOF) durch die bindigen Lauenburger Schichten gebildet.

Entsprechend der jahreszeitlichen Verhältnisse treten unterschiedliche Grundwasserstandshöhen auf. Stichtagsmessungen (7. April 1976) ergaben Grundwasserstände um 0,50 m NN (ab 1,0 m unter GOF); Höchststände sind bei 1,50 m NN (teilweise entsprechend der Geländehöhe) zu erwarten. Somit können die Höchststände in das Gründungsniveau hineinreichen, was bei zukünftigen Planungen berücksichtigt werden muss. Das Grundwasser fließt nach Nordosten.

Aufgrund der hydrogeologischen Situation ist eine Versickerung von Niederschlagswasser aus Oberflächen- und Dachentwässerungen nicht möglich.

Das Grundwasser ist nach DIN 4030 als schwach betonangreifend einzustufen (pH: 6,0 - 7,0; Gesamteisen: 1 - 25 mg/l; Chloride: 50 - 250 mg/l; Sulfate: 80 - 300 mg/l; Magnesium: 10 - 20 mg/l; Calcium: 50 - 100 mg/l).

Historische Recherchen und anschließend durchgeführte technische Bodenuntersuchungen haben bestätigt, dass der gesamte Geltungsbereich

aufgefüllt worden ist. Das Grundstück Kalmsweg Nr. 6 ist in Teilbereichen erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet.

## 2. Geltendes Planungsrecht

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfes gelten bisher folgende planungsrechtliche Festsetzungen:

Der Bebauungsplan 406 vom 28. Mai 1959 setzt als Maß der baulichen Nutzung die Baustaffel 2 sowie die überbaubaren Grundstücksflächen und die örtlichen Verkehrsflächen fest. Der Bebauungsplan 1161 vom 22. September 1976 setzt als Maß der baulichen Nutzung die Grundflächenzahl 0,8 und die Geschossflächenzahl 1,6 sowie überbaubare Grundstücksflächen und örtliche Verkehrsflächen fest.

Der Bebauungsplan 1845 vom 1. Juni 1987 setzt als Art der baulichen Nutzung ausschließlich Gewerbegebiet (GE) fest.

Der Flächennutzungsplan Bremen stellt für die Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes gewerbliche Bauflächen dar. Für den westlichen Teil des Geltungsbereiches ist mit der im Verfahren befindlichen 58. Änderung des Flächennutzungsplanes die Darstellung von Sonderbauflächen (Einzelhandel) vorgesehen.

## 3. Planungsziele und Erforderlichkeit des Bebauungsplanes

In dem östlichen Teil des Planbereiches soll die gewerbliche Nutzung durch die Festsetzung von Gewerbegebiet gesichert werden. In dem westlichen Teilbereich zwischen dem Oslebshauer Bahnhof und der Bundesautobahn A 27 parallel zum Piepengraben soll durch Festsetzung von Sondergebiet die Tendenz zur Entwicklung weiterer Einzelhandelseinrichtungen planungsrechtlich dahingehend geregelt werden, dass sich auch großflächiger Einzelhandel entwickeln kann, über das bereits vorhandene Maß hinaus jedoch im Plangebiet keine weiteren Flächen für den Verkauf von Waren des täglichen Bedarfs zugelassen werden. Planungsziel des vorliegenden Bebauungsplanes 2291 – soweit er Regelungen zur zukünftigen Einzelhandelsentwicklung trifft – ist es insoweit, städtebaulichen Fehlentwicklungen entgegenzuwirken, die mit einer weiteren Verlagerung von Einzelhandelsbetrieben für die Versorgung der Oslebshauer Bevölkerung mit Waren des täglichen Bedarfs an den Rand des Ortsteils verbunden wären.

Während früher die Einzelhandelsbetriebe in Oslebshausen hauptsächlich an der Oslebshauer Heerstraße und Oslebshauer Landstraße angesiedelt waren, hat in den 90er Jahren eine Verlagerung an den Nordrand dazu geführt, dass zwar wegen der dort besseren Verfügbarkeit von Grundstücksflächen die Ausstattung mit Kundenstellplätzen besser als am früheren Standort gestaltet werden konnte, die fußläufige Erreichbarkeit insbesondere für die Wohnbevölkerung aus dem südlichen Teil Oslebshausens sich aber erheblich verschlechterte.

Mit dem bereits rechtsverbindlichen Bebauungsplan 2181 für den Bereich südlich des Bahnhofs, der für diesen Bereich Kerngebiet festsetzt, wird das Ziel verfolgt, für die Versorgung der örtlichen Bevölkerung an relativ zentraler Stelle eine neue Mitte zu schaffen, die ausreichende Verfügbarkeit von Einzelhandelsflächen und Kundenstellplätzen mit einer noch akzeptablen fußläufigen Erreichbarkeit verbindet. Dieser Standort südlich des Bahnhofs profitiert darüber hinaus von der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof, der gleichzeitig mit der Entwicklung dieses Zentrums baulich aufgewertet werden soll.

Mit dem Bebauungsplan 2291 wird das Ziel verfolgt, die geplanten Einzelhandelsflächen südlich des Bahnhofs mit den im nördlichen Teil des Planbereiches vorhandenen im Sinne einer „Fachmarkt-Agglomeration“ mit nicht zentrenschädigender Sortimentierung in einen städtebaulichen Zusammenhang zu stellen, von dem alle Grundstücke und Betriebe in diesem Bereich profitieren können. Dem soll ein fußläufiger „Boulevard“ zwischen einem geplanten Durchstich des Bahndamms im Bereich des Bahnhofs und dem an der Schragestraße vorhandenen Einkaufszentrum dienen, an den die Kundenstellplätze auf den einzelnen Grundstücken

anschließen und auf den sich die Zugänge aller Betriebe ausrichten. Dieser durch den Boulevard verstärkte Agglomerationseffekt wird der Attraktivitätssteigerung aller anliegenden Grundstücke zugute kommen.

Die vorgenannten Planungsziele können durch die für den Geltungsbereich bisher geltenden Festsetzungen nicht hinreichend gesichert werden. Die Aufstellung eines Bebauungsplanes nach dem Baugesetzbuch ist daher erforderlich.

### C) Planinhalt

#### 1. Art der baulichen Nutzung

Der Bebauungsplan 2291 weist als Art der baulichen Nutzung

- Sondergebiet – Einzelhandel – (SO-EH) und
- Gewerbegebiet (GE) aus.

Das Sondergebiet – Einzelhandel – (SO-EH) soll vorwiegend der Unterbringung von Einzelhandelsbetrieben dienen. Im Sondergebiet Einzelhandel (SO-EH) sind Einzelhandelsbetriebe, in denen keine Waren des täglichen Bedarfs – insbesondere Lebensmittel, Wasch- und Putzmittel, Körperpflegeartikel, Tabakwaren, Zeitschriften, Backwaren, Getränke – verkauft werden, Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Anlagen für kirchliche, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe, Vergnügungsstätten und Tankstellen allgemein zulässig.

An den im Sondergebiet Einzelhandel (SO-EH) bereits vorhandenen Einzelhandelsanlagen, in denen Waren des täglichen Bedarfs verkauft werden, sollen weiterhin Änderungen und Erneuerungen sowie ausnahmsweise auch Nutzungsänderungen zugelassen werden. Erweiterungen dieser Betriebe sollen aber ebensowenig zugelassen werden, wie Neuan-siedlungen.

Die Festsetzung von Gewerbegebiet (GE) im östlichen Teil des Plangebietes entspricht der hier bereits vorhandenen Nutzung. In diesem Gewerbegebiet sollen aus den gleichen Gründen, aus denen im geplanten Sondergebiet der Einzelhandel mit Waren des täglichen Bedarfs auf das vorhandene Maß beschränkt bleiben soll, derartige Betriebe unabhängig von der Größe ihrer Verkaufsfläche, nicht zugelassen werden.

Sowohl im Gewerbegebiet als auch im Sondergebiet – Einzelhandel – (SO – EH –) können Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter ausnahmsweise zugelassen werden.

#### 2. Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung im Plangebiet wird gemäß § 16 Abs. 3 Ziffer 1 und 2 durch die Festsetzung einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 und durch unterschiedliche Gebäudehöhen (GH) bestimmt. Da vorhandene und geplante Gebäude in Sondergebieten und Gewerbegebieten großenteils keine Geschossstrukturen aufweisen, ist es hier sinnvoll die Gebäudehöhen als Höchstwerte in Metern über angrenzender Straßenoberkante festzusetzen.

Mit Rücksicht auf die vorhandene Wohnbebauung am Piepengraben und in Anlehnung an die vorhandenen Gebäude- und Grundstücksstrukturen im Planbereich sollen die Gebäude zum überwiegenden Teil die Höhe der 12,0 m nicht überschreiten. Lediglich in bestimmten Teilen des Sondergebietes ist eine maximale Gebäudehöhe von 20,0 m unter Berücksichtigung der Höhe des bereits vorhandenen Möbelmarktes festgesetzt worden. Eine Beeinträchtigung angrenzender Nutzungen und sonstiger Belange ist damit nicht verbunden.

#### 3. Baugrenzen, Baulinien

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden überwiegend durch Baugrenzen festgesetzt und können nach dem jeweils festgesetzten Maß der

baulichen Nutzung überbaut werden. Für die im westlichen Teil des Plangebietes vorgesehene Bebauung ist jedoch parallel zum Piepengraben bzw. zu dem nach den Festsetzungen des Bebauungsplanes 2071 geplanten neuen Autobahnzubringer eine Baulinie festgesetzt worden. Dadurch wird sichergestellt, dass der Straßenraum durch parallel zur Straße verlaufende Gebäudekanten angemessen räumlich gefasst wird und der angrenzende Bereich von Stellplatzflächen freigehalten wird.

Soweit gestalterische und städtebauliche Gründe dies rechtfertigen, ist ein Vortreten von untergeordneten Gebäudeteilen um bis zu 1,0 m vor die festgesetzte Baugrenze oder Baulinie ausnahmsweise zulässig.

Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind im Bereich zwischen Straßenbegrenzungslinie und Baugrenze Nebenanlagen, soweit sie Gebäude im Sinne der Bremischen Landesbauordnung (BremLBO) sind, nicht zulässig. Stellplätze sind auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen nur zulässig, wenn sie besonders festgesetzt sind. Mit diesen Festsetzungen können die parallel zur Straßenbegrenzungslinie verlaufenden Vorgärten einheitlich begrünt und von jeglicher Nutzung freigehalten werden.

Im zentralen Bereich des Sondergebietes ist eine nicht bebaubare Fläche festgesetzt, die als Achse in Verlängerung des geplanten Bahnhofsdurchstichs in Nordsüdrichtung verläuft. Diese, im Privateigentum verbleibende Fläche, wird mit der Allgemeinheit dienenden Gehrechten zu Gunsten der Stadtgemeinde Bremen belastet. Diese fußläufige Achse soll das Bindeglied sein zwischen dem Bahnhof Oslebshausen und dem geplanten Ortsteilzentrum südlich des Bahnhofs, der geplanten Fachmarkt-Agglomeration beiderseits der Achse und dem Möbelmarkt einschließlich der weiteren Einzelhandelsflächen an der Schragestraße. Dadurch wird der gewünschte öffentliche Charakter dieses Bereiches mit der Möglichkeit zum Flanieren gewährleistet. Die mit „St“ bezeichneten und an die Achse angrenzenden Stellplatzflächen für Kundenparkplätze können durch weitere Stellplatzanlagen innerhalb der angrenzenden überbaubaren Grundstücksflächen ergänzt werden. Durch die am Piepengraben festgesetzte Baulinie wird erreicht, dass sich die Betriebe auf die fußläufige Achse orientieren.

Auf die Festsetzung der Bauweise wird verzichtet, weil aufgrund der geplanten Nutzungen sowohl das Anbauen an die Grundstücksgrenze als auch ein Zurückweichen städtebaulich vertretbar ist.

#### 4. Verkehrsflächen

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes 2291 ist weitestgehend erschlossen. Schragestraße und Kalmsweg sind für die Erschließung des Gebietes erforderlich, und werden als Verkehrsflächen festgesetzt.

Der unmittelbar am Bahndamm verlaufende Weg wird zwischen der Ritterhuder Heerstraße und dem geplanten Tunneldurchstich als Straßenverkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Bereich für Fußgänger und Radfahrer“ festgesetzt. Er befindet sich im Eigentum der Stadtgemeinde Bremen. Der Bereich vor dem Tunneldurchstich bildet den Auftakt der Verbindung zwischen dem Bahnhof und Bahnhofsvorplatz und der zentralen Erschließungsachse in der Fachmarkt-Agglomeration.

Um den Verkehr zwischen Bahnanlage und Bundesautobahn innerhalb des Piepengraben und im Eingangsbereich der Schragestraße und des Kalmsweges möglichst wenig durch Grundstücksüberfahrten zu beeinträchtigen, ist für diese Bereiche ein Zu- und Ausfahrtsverbot festgesetzt worden. Davon ausgenommen sind einzelne, nach dem Gesichtspunkt von Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bestimmte Bereiche.

#### 5. Hauptversorgungsleitungen

Innerhalb des Plangebietes verlaufen unterirdische Abwasserleitungen, die zur Entsorgung des Gebietes erforderlich sind. Sie verlaufen innerhalb der geplanten öffentlichen Grünanlage bzw. innerhalb nicht überbaubarer Grundstücksflächen.

## 6. Grünflächen

Der weitere Verlauf des Weges am Fuß des Bahndamms soll als „öffentliche Parkanlage“ festgesetzt werden und eine Anbindung an die östlich des Geltungsbereiches vorhandene, zur Carl-Krone-Straße führende Fuß- und Radwegverbindung sicher stellen. Dadurch wird eine großräumige Verbindung zwischen Oslebshausen und den benachbarten Kleingartengebieten hergestellt.

## D) Umweltprüfung

Das Bebauungsplanverfahren ist vor In-Kraft-Treten des Europarechtsanpassungsgesetzes Bau (EAG Bau) eingeleitet worden. Die Umweltprüfung soll deshalb auf der Grundlage des § 244 Abs. 2 BauGB nach den bis zum 20. Juli 2004 geltenden Vorschriften weitergeführt werden.

Durch den Bebauungsplan wird die Zulässigkeit für die Änderung eines Städtebauprojektes gemäß Nr. 18.8 in Verbindung mit Nr. 18.7 der Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung begründet. Ebenso wird die Zulässigkeit für die Änderung eines Einkaufszentrums gemäß Nr. 18.8 in Verbindung mit Nr. 18.6 der Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) begründet.

Es ist jedoch eine Vorprüfung des Einzelfalles durchzuführen. Dabei ist unter Berücksichtigung der Kriterien nach Anlage 2 des UVPG zu prüfen, ob die Änderungen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben können.

Durch die Festsetzungen soll eine bereits vorhandene gewerbliche Nutzung gesichert und Einzelhandelseinrichtungen planungsrechtlich geregelt werden. Mit erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ist nicht zu rechnen. Die Durchführung einer förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne des UVPG ist somit hier nicht erforderlich.

### 1. Auswirkungen auf Natur und Landschaft

Der gesamte Planbereich wird zurzeit gewerblich genutzt und ist weitestgehend versiegelt. Eingriffe in den Naturhaushalt, die nicht bereits erfolgt sind oder nach bisherigem Planungsrecht zulässig waren, sind aufgrund der Planung nicht zu erwarten. Ein Ausgleich ist gemäß § 1 a Abs. 3 Satz 4 Baugesetzbuch (BauGB) nicht erforderlich.

### 2. Verkehrsbedingte Auswirkungen

Das Plangebiet grenzt im Nordosten an die Bundesautobahn A 27 und im Süden an die Eisenbahnlinie Bremen–Bremerhaven. Es ist somit Verkehrslärm ausgesetzt. Bei den im Bebauungsplan festgesetzten Nutzungen (Gewerbegebiet, Sondergebiet – Einzelhandel –) handelt es sich jedoch um lärmunempfindliche Nutzungen, so dass Maßnahmen oder Vorkehrungen zum Schutz vor Verkehrslärm hier nicht erforderlich werden.

Von den geplanten Nutzungen im Plangebiet selbst gehen keine höheren Lärmemissionen aus als von den bereits dort vorhandenen.

Außerhalb des Planbereiches ist der Bau eines neuen Autobahnzubringers im Zuge der Straße „Piepengraben“ geplant. Im Rahmen dieser Planung ist zum Schutz des benachbarten Wohngebietes westlich des Piepengrabens vor Verkehrslärm eine Lärmschutzwand mit einer Höhe zwischen 2,5 m und 4,5 m vorgesehen. Die Dimensionierung dieser Lärmschutzwand basiert auf Verkehrsmengen, die für das Prognosejahr 2005 ermittelt worden sind.

Aufgrund der durch die Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplans ermöglichten Entwicklungen wird für das Gesamtverkehrsaufkommen des Gewerbegebietes Schragestraße mit einer Zunahme der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) um ca. 1.000 Kfz/24 h auf dann insgesamt rund 5.470 Kfz/24 h gerechnet. Hierin sind neben den Beschäftigtenverkehren auch die Liefer- und Kundenverkehre enthalten.

Andererseits ist auf der Grundlage aktueller Prognosen für das Jahr 2015 eine allgemeine Tendenz der Verkehrsreduzierung für den Bereich Piepengraben und die angrenzenden Wohngebiete zu erkennen. Insgesamt kann

aufgrund dieser Tatsache davon ausgegangen werden, das sich das Gesamtverkehrsaufkommen nicht erhöht.

Infolgedessen ist auch nicht mit zusätzlichen Lärmemissionen und/oder einer Erhöhung der Luftschadstoffbelastung zu rechnen.

Der Schutz des benachbarten Wohngebietes vor Verkehrslärmmissionen ist durch die im Zuge des Baus des neuen Autobahnzubringers ohnehin vorgesehene Lärmschutzwand ausreichend gesichert.

3. Auswirkungen auf den Boden und das Grundwasser aufgrund vorhandener Altlasten

Im Plangebiet sind als Ergebnis der historischen Recherche Grundstücke mit altlastenrelevanten Nutzungen festgestellt worden. Technische Untersuchungen sind durchgeführt worden. Der gesamte Planbereich ist in früheren Jahren mit Asche, Trümmerschutt, Sanden, Schlacken und partiell Hausmüll aufgefüllt worden. Auf dem Grundstück Kalmsweg 6 sind bestimmte Flächen erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen (Chrom und Mineralölkohlenwasserstoffe) belastet. Diese Flächen sind im Bebauungsplan mit (A) und (B) bezeichnet und entsprechend kenntlich gemacht worden.

Durch folgende festgesetzte technische Vorkehrungen wird sichergestellt, dass die geplanten Nutzungen möglich sind:

Im Bereich der gekennzeichneten Flächen (A) und (B) und darüber hinaus im gesamten übrigen Geltungsbereich ist durch geeignete technische Vorkehrungen (z. B. Herstellung und Erhalt einer Deckschicht von mindestens 0,3 m oder Versiegelung, Bodenaustausch usw.) dauerhaft sicherzustellen, dass ein Kontakt mit umweltgefährdenden Stoffen im Boden ausgeschlossen wird (textliche Festsetzung Nr. 9).

4. Kampfmittel

Der Planbereich ist im Hinblick auf Kampfmittel untersucht worden. Die Untersuchung hat ergeben, dass im Boden mit Kampfmitteln zu rechnen ist.

Vor Realisierung der Planung sind diese Kampfmittel zu beseitigen. Zur Sicherstellung, dass dies beachtet wird, ist die Aufnahme eines entsprechenden Hinweises in den Bebauungsplan 2291 erfolgt.

Mit sonstigen Umweltauswirkungen einschließlich Wechselwirkungen ist nicht zu rechnen.

**E) Finanzielle Auswirkungen**

Bei Realisierung der Planung entstehen der Stadtgemeinde Bremen folgende überschlägig ermittelte Kosten (brutto/netto):

Grunderwerb ca.	6.300,- €
Öffentliche Grünanlage	121.200,- €
Straßenbau	190.000,- €

Wegen der Kampfmittelbeseitigung ist nicht auszuschließen, dass der Stadtgemeinde Bremen Kosten entstehen könnten.

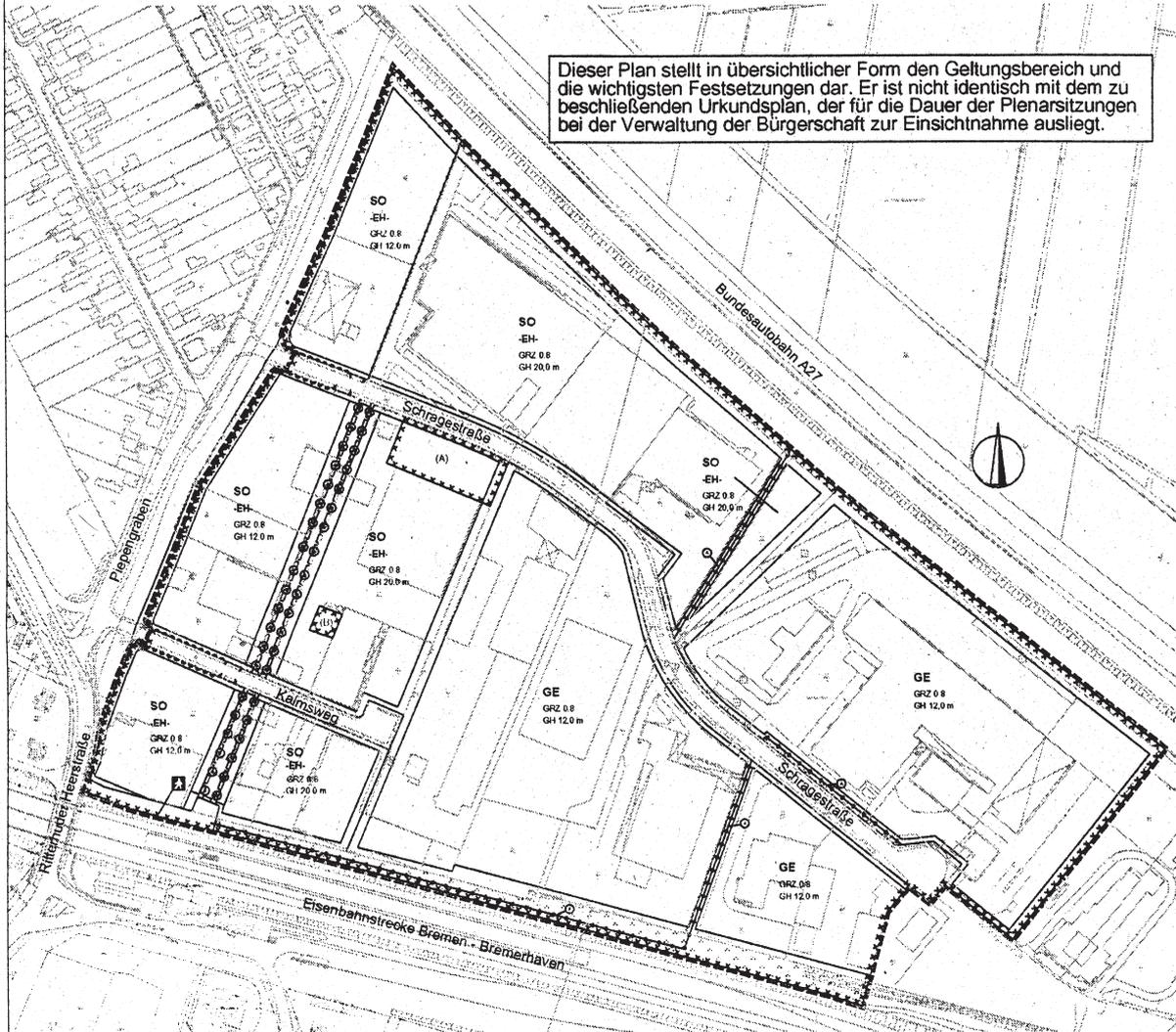
Soweit der Stadtgemeinde Bremen im Bereich der für gewerbliche Nutzung vorgesehenen Gebiete Kosten für die Sondierung und Räumung von Kampfmitteln entstehen, werden sie entsprechend der bestehenden Regelung vom Senator für Wirtschaft und Häfen übernommen.

Die erforderlichen Mittel werden – soweit Dritte nicht zur vollständigen Finanzierung der Kosten herangezogen werden können – entsprechend den zur Verfügung gestellten Haushaltsmitteln in Anspruch genommen, über die die Bürgerschaft im Rahmen der Haushaltsaufstellung zu beschließen hat.

# BEBAUUNGSPLAN 2291

für ein Gebiet in Bremen - Gröpelingen  
zwischen Piepengraben, Bundesautobahn (A27), den Grundstücken  
Schragestraße Hausnummern 12 und 17, Eisenbahnstrecke Bremen -  
Bremerhaven und Ritterhuder Heerstraße

Dieser Plan stellt in übersichtlicher Form den Geltungsbereich und die wichtigsten Festsetzungen dar. Er ist nicht identisch mit dem zu beschließenden Urkundsplan, der für die Dauer der Plenarsitzungen bei der Verwaltung der Bürgerschaft zur Einsichtnahme ausliegt.



## ZEICHNERISCHE FESTSETZUNGEN

-  Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans
-  Gewerbegebiet
-  Sondergebiet - Einzelhandel
- GRZ Grundflächenzahl
- GH Gebäudehöhe in Metern über angrenzender Straßenoberkante (Hochstmaß)
-  Bereich für Fußgänger und Radfahrer
-  Bereich ohne Ein- und Ausfahrt
-  Ein- und Ausfahrtbereich
-  Öffentliche Parkanlagen
-  Abwasserleitung unterirdisch
-  Stellplätze
-  Mit der Allgemeinheit dienenden Gehrechten zugunsten der Stadtgemeinde Bremen zu belastende Flächen
-  Bäume zu pflanzen
-  Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung