

Mitteilung des Senats vom 5. Juli 2005

Bebauungsplan 2247 für ein Gebiet in Bremen-Neustadt zwischen Neuenlander Straße, Hünefeldstraße (einschließlich), Flughafendamm (einschließlich, zum Teil beiderseits) und Georg-Wulf-Straße (beiderseits) (Airport Stadt Süd-Ost)

(Bearbeitungsstand: 18. Mai 2005)

Als Grundlage der städtebaulichen Ordnung für das oben näher bezeichnete Gebiet wird der Bebauungsplan 2247 (Bearbeitungsstand: 18. Mai 2005) vorgelegt.

Die Deputation für Bau und Verkehr hat hierzu am 16. Juni 2005 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 2247 (Bearbeitungsstand: 18. Mai 2005) in Kenntnis der eingegangenen Anregungen zu beschließen.**

Bericht der Deputation für Bau und Verkehr

Bebauungsplan 2247 für ein Gebiet in Bremen-Neustadt zwischen Neuenlander Straße, Hünefeldstraße (einschließlich), Flughafendamm (einschließlich, zum Teil beiderseits) und Georg-Wulf-Straße (beiderseits) (Airport-Stadt Süd-Ost)

(Bearbeitungsstand: 18. Mai 2005)

Die Deputation für Bau und Verkehr legt den Bebauungsplan 2247 (Bearbeitungsstand: 18. Mai 2005) und die Begründung zum Bebauungsplan 2247 (Bearbeitungsstand: 18. Mai 2005) vor.

Eine Aufstellung „Städtebauliche Daten zum Bebauungsplan 2247“ 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 2004) nach den bisherigen Vorschriften des Baugesetzbuches abgeschlossen werden soll.

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

2. Planaufstellungsbeschluss

Die Deputation für Bau hat am 28. Juni 2001 einen Planaufstellungsbeschluss gefasst. Dieser Beschluss ist am 12. Juli 2001 öffentlich bekannt gemacht worden.

Am 2. Oktober 2003 hat die Deputation für Bau und Verkehr die Reduzierung des Geltungsbereiches des Planaufstellungsbeschlusses vom 28. Juni 2001 beschlossen. Dieser Beschluss ist am 28. Oktober 2003 öffentlich bekannt gemacht worden.

3. Veränderungssperre

Für das im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfes 2247 gelegene Grundstück Paul-Feller-Straße 24 liegt eine Bauvoranfrage für eine geplante Hallenerweiterung vor. Das beantragte Bauvorhaben widerspricht jedoch den Planungszielen des Bebauungsplanentwurfes 2247 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 2. Juni 2004 das 150. Ortsgesetz über eine Veränderungssperre nach dem Baugesetzbuch sowie am 27. April 2005 die Verlängerung der Geltungsdauer des vorgenannten Ortsgesetzes um ein Jahr beschlossen. Das Ortsgesetz gilt bis 2. Juli 2006, tritt aber gemäß § 17 Abs. 5 BauGB außer Kraft, sobald und soweit die Bauleitplanung rechtsverbindlich abgeschlossen ist.

4. Frühzeitige Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB

Zum Bebauungsplanentwurf 2247 ist am 27. November 2001 vom Ortsamt Neustadt/Woltmershausen 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.

5. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 4 BauGB

Gemäß § 4 Abs. 1 BauGB sind die zuständigen Träger öffentlicher Belange einschließlich des Beirates Neustadt 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.

6. Öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB

Die Deputation für Bau und Verkehr hat am 2. Oktober 2003 beschlossen, dass der Entwurf des Bebauungsplanes mit Begründung öffentlich auszulegen ist. Der Planentwurf mit Begründung hat vom 10. November bis 10. Dezember 2003 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 Neustadt/Woltmershausen Kenntnis zu nehmen.

7. Ergebnis der öffentlichen Auslegung

7.1 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange

Anlässlich der erneuten Trägerbeteiligung im Rahmen der öffentlichen Auslegung sind folgende Stellungnahmen eingegangen:

7.1.1 Handelskammer Bremen mit Schreiben vom 9. Dezember 2003:

„Mit Schreiben vom 28. Oktober 2003 erhielten wir im Rahmen der öffentlichen Auslegung den Entwurf des Bebauungsplans 2247 für den Bereich Airportstadt Süd-Ost.

Bereits mit Schreiben vom 15. und 20. Mai 2003 hat die Handelskammer im Rahmen der Trägeranhörung umfänglich zu diesem Planentwurf Stellung genommen. Zu Ihrer Information fügen wir dieses Schreiben der Anlage bei. In vorgenannten Stellungnahmen haben wir Bedenken und Anregungen an Sie weitergeleitet, wie sie uns von den Unternehmen im Plangebiet – insbesondere Airbus, Astrium, Lufthansa-Verkehrsfliegerschule und Opel-Bergmann – mitgeteilt wurden. Darüber hinaus haben wir einen eigenen Vorschlag zur Verkehrsführung unterbreitet.

Von Herrn Senatsbaudirektor Bodemann haben wir zwischenzeitlich erfahren, dass alle wesentlichen Planungsdetails mit den oben genannten Unternehmen erörtert und weitgehend abgestimmt seien. Die Handelskammer begrüßt dieses Vorgehen.

Da wir in dem nunmehr vorliegenden Bebauungsplanentwurf (vom 2. Oktober 2003) jedoch die Mehrzahl unserer Einwendungen nicht berücksichtigt erkennen, erlauben wir uns – ergänzend zu unseren in Kopie beiliegenden Schreiben – die wesentlichen Inhalte unserer damaligen Stellungnahmen in Kurzform zu wiederholen:

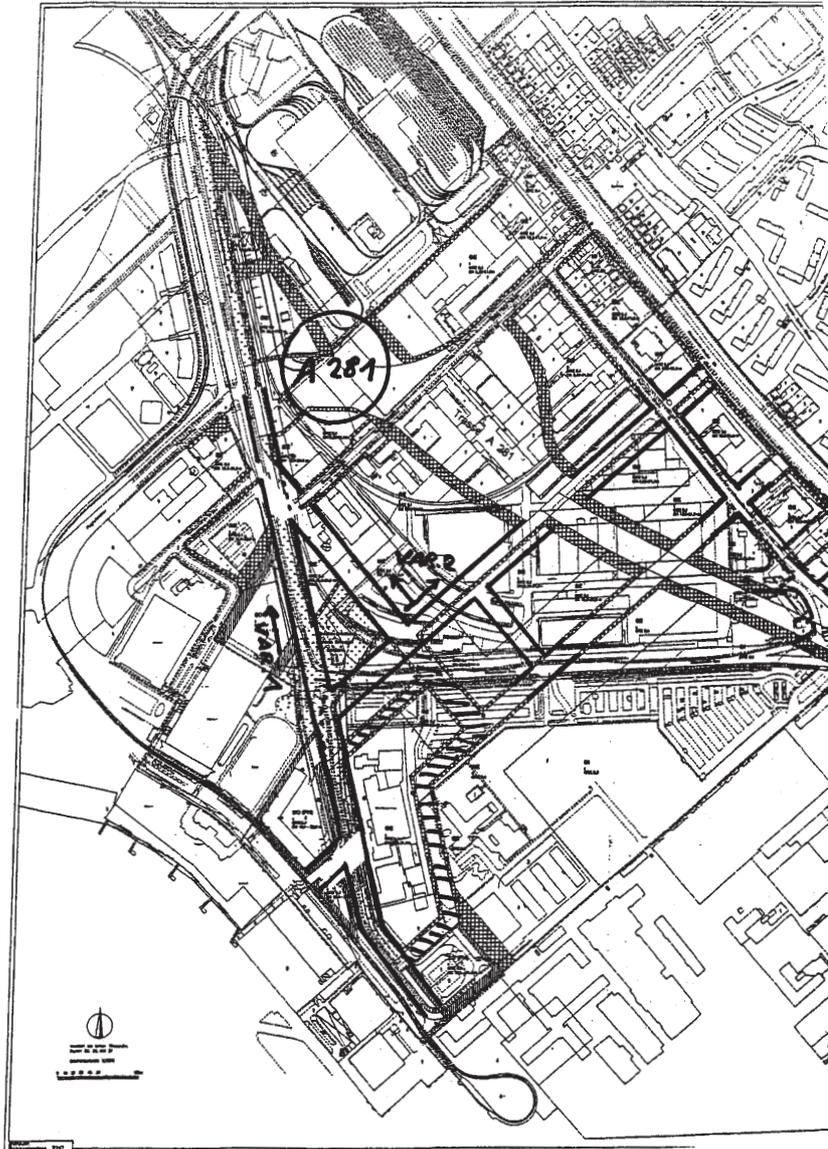
- Bei der Straßenplanung ist zu berücksichtigen, dass Astrium Großbauteile der Ariane-5-Träger-Rakete mit über sechs Meter Breite und Höhe herstellt, die per Straßentransport in die bremischen Häfen gebracht werden.
- Zwischen Verkehrsfliegerschule und Astrium/Airbus werden als Aufzufangeinrichtung zur Niederschlagswassereinleitung genutzte Flächen überplant. Ähnliche Einrichtungen entlang der Werks-Parkplätze am Neuenlander Ring gehen ebenfalls verloren. Hierfür ist ein äquivalenter Ersatz vorzusehen und herzurichten.
- Ein solcher Ersatz wird auch für die Vielzahl heute vorhandener Parkmöglichkeiten vorzusehen sein, die überwiegend von Airbus- und Astrium-Werksangehörigen genutzt werden. Diese Bedürfnisse müssen umfänglich planerisch berücksichtigt und im Detail mit den betroffenen Unternehmen abgestimmt werden.
- An den Kern des als GI ausgewiesenen Airbus-Werksgebietes schließt sich im Nordwesten eine GE-Randzone an. Aufgrund sich in diese Richtung konkretisierender erweiternder Werksplanungen sollte auch dieser Bereich gänzlich die Nutzungsintensität GI aufweisen.
- Kritisch wird die zukünftige Straßenführung im Planbereich gesehen, die die Verkehrsfliegerschule vollständig umschließt. Hier sind aus Sicht der Handelskammer durchaus andere Straßenführungen möglich. Ziel muss es dabei sein, den von den Flughafenterminal abfließenden Verkehr möglichst direkt auf den zentralen Knoten zur A 281 zu lenken. Die Anbindung an die dann zurückgebaute Neuenlander Straße hat dementsprechend nur zweite Priorität. Wir können uns daher sehr gut vorstellen, dass die heutige Verkehrsführung entlang des Flughafendamms bis zum Beginn der Flughafenallee beibehalten werden könnte.
- Eine Alternative bzw. Ergänzung zu diesem Vorschlag wäre der Ausbau der in den jetzigen Plänen etwa zwischen dem Neuenlander Ring und der Georg-Wulf-Straße vorgesehenen Straße zur Haupterschließungsachse zwischen Neuenlander Straße und Flughafen. Beide Varianten finden Sie als Skizze in der Anlage.

Unseren die Firma Opel-Bergmann betreffenden Ausführungen vom 20. Mai 2003 ist Ihrerseits damit begegnet worden, dass die aktuellen Grenzen des Bebauungsplans das Opel-Bergmann-Gelände inzwischen ausklammern.

Da aus Sicht der Handelskammer nicht zu erkennen ist, in welchem Umfang unsere Bedenken und Anregungen berücksichtigt wurden, und welche Übereinstimmungen Ihrerseits durch direkte Gespräche mit den Unternehmen erzielt wurden, bieten wir erforderlichenfalls an, bei nächstmöglicher Gelegenheit – in jedem Fall aber vor einer

Beschlussfassung – zusammen mit uns und gegebenenfalls den die Planungen kritisierenden Unternehmen ein klärendes Gespräch zu führen. Hierfür sind wir jederzeit auch sehr kurzfristig bereit.

Zugleich erneuern wir unsere Forderung, dass bei der Beplanung und Entwicklung des Gebietes Airportstadt Süd-Ost grundsätzlich und ohne Ausnahme sicherzustellen ist, dass sämtliche planungsrechtlichen Festsetzungen in keinem Fall zu Lasten der bestehenden Gewerbeansiedlungen gehen. Hier ist Bestandsschutz zu gewährleisten, der keinerlei Einschränkungen in Art und Umfang der derzeitigen gewerblichen Nutzungen zulässt sowie den Unternehmen die Möglichkeit der Erweiterung auch am bisherigen Standort erhält.“



Die in dem vorstehenden Schreiben der Handelskammer zitierten Schreiben haben folgenden Wortlaut:

Schreiben vom 15. Mai 2003

„Mit Schreiben vom 6. Februar 2003 erhielten wir den Entwurf des Bebauungsplanes 2247 für den Bereich Airportstadt Süd-Ost.

Wie Sie wissen, hat die Handelskammer den Bau der A 281 und die städtebauliche Entwicklung im Umfeld von Flughafen und Airportstadt stets mitgetragen und maßgeblich gefördert. Die Realisierung des zweiten Bauabschnittes der A 281 wird von uns daher ebenso im Grundsatz begrüßt wie die sich konkretisierenden Planungen für die neuen Erschließungsgebiete, entlang der feststehenden Autobahntrasse.

Dennoch haben wir nach Prüfung des Entwurfs im Detail einige Einwände gegen von Ihnen vorgesehene Planinhalte vorzubringen. Dabei stützen wir uns zu einem guten Teil auf die Rückäußerungen von uns befragter und den Planungen unmittelbar betroffener ansässiger Unternehmen. Der Vollständigkeit halber haben wir die wichtigsten Rückäußerungen diesem Schreiben in der Anlage beigefügt.

Die eigentlichen Schulgebäude befinden sich im Nordosten des Flughafendamms. Die vorliegenden Pläne lassen den vorhandenen Sportplatz mit Tartanbelag verlorengehen. Des Weiteren soll die Lufthansa-Schule auf eine südöstlich an den Standort des bisherigen Simulatorengebäudes anschließende Erweiterungsfläche verzichten, für die im Norden ein Ersatz vorgesehen ist. Diese Planung entspricht nicht den Absichten der Verkehrsfliegerschule. Diese plant eine Erweiterung ihres Simulationsangebotes und muss sich in diesem sehr speziellen, auch touristisch vermarktbareren Dienstleistungssegment einem harten internationalen wie nationalen Wettbewerb (z. B. mit Frankfurt und Berlin) stellen. Wie Sie dem beiliegenden Schreiben entnehmen können, macht es betriebswirtschaftlich und ablauftechnisch wenig Sinn, Simulatoren in voneinander getrennten Gebäuden unterzubringen. Dies geht nur in unmittelbarer räumlicher Nachbarschaft. Ein Verzicht auf die heute noch vorhandene Erweiterungsfläche im Südosten gefährdet dementsprechend die Erweiterungspläne der Schule und damit in letzter Konsequenz bereits mittelfristig große Teile dieses Lufthansa-Betriebes. Nach unserer Überzeugung muss dies nicht nur verhindert, sondern die Verkehrsfliegerschule noch stärker als belebendes, vitales und ausstrahlendes Element in die Pläne für eine Airportstadt Südost einbezogen werden.

Durchaus kritisch sehen wir daher auch die zukünftige Straßenführung in diesem Bereich, die die Verkehrsfliegerschule vollständig umschließt. Hier sind aus Sicht der Handelskammer durchaus andere Straßenführungen möglich. Ziel muss es dabei sein, den von den Flughafenterminals abfließenden Verkehr möglichst direkt auf den zentralen Knoten zur A 281 zu lenken. Die Anbindung an die dann zurückgebaute Neuenlander Straße hat dementsprechend nur zweite Priorität. Wir können uns daher sehr gut vorstellen, dass die heutige Verkehrsführung entlang des Flughafendamms bis zum Beginn der Flughafenallee durchaus beibehalten werden könnte. Damit wären zugleich viele der vorgenannten Einwände insbesondere in den Bereichen von Astrium und Verkehrsfliegerschule behebbar, da auch hier die heutige Straßenführung größtenteils beibehalten werden kann.

Eine Alternative bzw. Ergänzung zu diesem Vorschlag wäre der Ausbau der in den jetzigen Plänen etwa zwischen dem Neuenlander Ring und der Georg-Wulf-Straße vorgesehenen Straße zur Haupterschließungsachse zwischen Neuenlander Straße und Flughafen. Beide Varianten finden Sie als Skizze in der Anlage.

Aus Sicht der Handelskammer ist bei der Beplanung und Entwicklung des Gebietes Airportstadt Süd-Ost grundsätzlich und ohne Ausnahme sicherzustellen, dass sämtliche planungsrechtlichen Festsetzungen in keinem Fall zu Lasten der bestehenden Gewerbeansiedlungen gehen. Hier ist Bestandsschutz zu gewährleisten, der keinerlei Einschränkungen in Art und Umfang der derzeitigen gewerblichen Nutzungen zulässt sowie den Unternehmen die Möglichkeit der Erweiterung auch am bisherigen Standort erhält. Wir gehen daher auch im weiteren Verfahren davon aus, dass über sämtliche Details des Bebauungsplan 2247 Einvernehmen mit den anliegenden und betroffenen Unternehmen wie BSAG, Airbus, Astrium, Lufthansa-Verkehrsfliegerschule, Opel-Bergmann und Flughafen GmbH hergestellt wird. In diese Bemühungen sollte auch die WFG Bremer Wirtschaftsförderung GmbH eingebunden werden. Die Firma Opel-Bergmann wird sich im Übrigen in den nächsten Tagen mit einer eigenen Stellungnahme direkt an Sie wenden.

Da die Planungen keinen unnötigen Aufschub erfahren sollten, bieten wir an, bei nächstmöglicher Gelegenheit – in jedem Fall aber vor einer

Beschlussfassung – zusammen mit uns und den die Planungen kritisierenden Unternehmen ein klärendes Gespräch zu führen. Hierfür sind wir jederzeit – gerne auch sehr kurzfristig und in unseren Räumen – bereit. Wir hoffen sehr, dass Sie sich mit diesem Vorgehen einverstanden erklären können, oder aber die vorgenannten Anmerkungen auf andere geeignete Weise weitestgehend in Ihren Planungen berücksichtigen werden. In jedem Fall erbitten wir eine Rückinformation über die Behandlung der vorgetragenen Einwände.“

Schreiben vom 20. Mai 2003

„Unsere Stellungnahme vom 15. Mai 2003 zum Entwurf des Bebauungsplanes 2247 für den Bereich Airportstadt Süd-Ost ergänzen wir um die uns vom Unternehmen Opel-Bergmann am Flughafen (Ernst Dello GmbH & Co. KG, Hamburg) mitgeteilten Bedenken.

Für die Unternehmen entlang der Neuenlander Straße im Bereich des Doppelknotens Neuenlander Ring/Kirchweg ist die Frage des zukünftigen Verkehrsanschlusses von elementarer Bedeutung. Dieser wiederum ist mit dem Übergang der A 281 aus der Hochlage in die Ebene sowie ihrer möglicherweise nahtlosen Weiterführung parallel zur Neuenlander Straße (etwa über die Grundstücke von Metro und Hornbach) verknüpft. So hat etwa allein die Firma Bergmann drei Unternehmenszufahrten, die sämtlich mehr oder weniger überplant werden. In diesem Zusammenhang stellt sich nicht nur die Frage, wie das Unternehmen in der langen Bauphase erreichbar bleibt, sondern auch, wie der jetzige Standort gehalten und unternehmensstrategisch weiterentwickelt werden kann.

Aus Sicht der Handelskammer sind die entsprechenden Sachverhalte möglichst konkret zu klären, und gegenüber den anliegenden Unternehmen frühzeitig zu beantworten. In diese Bemühungen sollte wiederum auch die WfG Bremer Wirtschaftsförderung GmbH eingebunden sowie seitens der planerisch Beteiligten steter Kontakt zu den betroffenen Unternehmen gehalten werden. Hierzu bieten wir unsere Unterstützung an.“

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

Anlässlich der öffentlichen Auslegung hat die Handelskammer mit Schreiben vom 9. Dezember 2003 die im Rahmen der Trägeranhörung abgegebenen Stellungnahmen vom 15. und 20. Mai 2003 erneuert. Mit den anlässlich der Trägerbeteiligung eingegangenen Anregungen sowie dem Vorschlag der Verwaltung für deren Behandlung hat sich die Deputation für Bau und Verkehr bereits am 2. Oktober 2003 im Zusammenhang mit der Beschlussfassung zur öffentlichen Auslegung befasst mit dem Ergebnis, den Planentwurf unverändert zu lassen.

Zu den erneut vorgetragenen Anregungen nimmt die Deputation für Bau und Verkehr unter teilweiser Verwendung neuer Argumente wie folgt Stellung:

Zu Gebäudeoberkanten

Die festgesetzten Gebäudehöhen sind mit der Luftverkehrsbehörde abgestimmt.

Zu ÖPNV

Die Belange des ÖPNV sind mit der BSAG abgestimmt.

Zu Straßentransport

Die zukünftige Fahrtstrecke für den Straßentransport von Großbauteilen der Ariane-5-Träger-Rakete ist zwischenzeitlich mit allen Beteiligten einvernehmlich festgelegt worden.

Zu Niederschlagswasser auf dem Airbus-Gelände

Der Ersatz der zukünftig entfallenden Auffangeinrichtungen ist mit allen Beteiligten abgestimmt worden. Danach kann die zukünftige Entwässerung des Betriebsgeländes über die öffentliche Kanalisation er-

folgen, die für die entsprechenden Einleitmengen ausgelegt ist. Alternativ können gegebenenfalls neue Retentionseinrichtungen auf dem Betriebsgelände geschaffen werden, das Unternehmen hat hierzu eigene Untersuchungen in Auftrag gegeben.

Zu Verlust Parkplätze

Durch die neuen Straßenführungen, aber auch durch zusätzliche betriebliche Gebäude (z. B. Materialversorgungscenter) entfallen zahlreiche Parkplätze auf dem Werksgelände, insbesondere am Neuenlander Ring. Hierfür muss Ersatz geschaffen werden. Das Unternehmen beabsichtigt, neue Stellplatzkapazitäten auf dem Werksgelände – in der Mehrzahl in Parkhäusern – zu errichten. Gegebenenfalls wird auch das so genannte Parkhaus 3, das auf der Fläche der ehemaligen Straßenbahnwendeschleife am Ende des Flughafendamms vorgesehen ist, gemeinsam mit der Deutschen Flugsicherung (DFS) und dem Flughafen Bremen genutzt werden.

Zu GE-Randzone

Das Gesamtkonzept der Airport-Stadt Süd-Ost sieht eine abgestufte Nutzungsverteilung vor, ausgehend von industriellen Nutzungen im Kernbereich des Betriebes bis hin zu einer gewerblichen Randzone im Übergangsbereich zu den anschließenden Büro- und Dienstleistungseinrichtungen der zentralen Airport-Stadt. Ein unmittelbares Aufeinandertreffen von Industrienutzungen und Büro-/Dienstleistungsnutzungen soll durch diese Gliederung ausgeschlossen werden. Die Planungen des Unternehmens fügen sich in die Festsetzungen zur Nutzungsverteilung ein, da keine produzierenden Anlagen im Randbereich vorgesehen sind, sondern Büro- und Verwaltungskomplexe sowie Distributionseinrichtungen. Die vorgesehene Nutzungsgliederung ist mit dem Unternehmen abgestimmt und akzeptiert worden.

Zu Flugzeugwerft

Der öffentliche Verkehr (Abfahrt vom Flughafen) wird auf die nordöstliche Seite der Straßenbahntrasse geführt, so dass keine unmittelbare Betroffenheit des Werftbereichs gegeben ist und der Ladeverkehr für die Werft gewährleistet werden kann. Eine Inanspruchnahme der festgesetzten öffentlichen Verkehrsfläche vor dem Werftgebäude ist optimal und erst bei einer Verlagerung der Werft bzw. Flughafenerweiterung (Terminal 4) erforderlich.

Zu Sportplatz der Verkehrsfliegerschule

Der Sportplatz ist durch die Straßenplanung betroffen. Die Wirtschaftsförderungsgesellschaft befindet sich in Verhandlungen mit der Fliegerschule über eine Entschädigung des entfallenden Sportplatzes.

Zu Simulatorengebäude

Da die potenzielle Erweiterungsfläche für Simulatoren gegenüber ersten Planungen nur geringfügig verringert wurde, ist die verbleibende Fläche für Erweiterungsabsichten ausreichend dimensioniert.

Zu Straßenführung im Planbereich

Das Erschließungskonzept ist mit den im Wesentlichen betroffenen Firmen erörtert worden und – einschließlich der Umfahrung der Verkehrsfliegerschule – konsensfähig. Alternative Verkehrsführungen wie die Beibehaltung des Flughafendamms, der Verzicht auf die Umfahrung der Verkehrsfliegerschule oder der Ausbau der so genannten Planstraße B als Haupterschließungsachse zur Neuenlander Straße sind intensiv diskutiert worden, haben sich aber im Sinne des Gesamtkonzeptes als nicht zweckdienlich erwiesen.

Zu Firma Opel-Bergmann

Die Entwicklungsperspektiven der Firma Opel-Bergmann stehen nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Bebauungsplan (außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanentwurfs). Diese sind in erster Linie abhängig von dem weiteren Fortschritt der Autobahnplanung

und dem konkreten Ausbau. Eine Abstimmung der Interessen erfolgt dementsprechend auf der Ebene des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens zur Autobahn.

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

7.1.2 Bremischer Deichverband am linken Weserufer mit Schreiben vom 28. Oktober 2003

„Gegen den übersandten Entwurf des Bebauungsplanes 2247 werden von hier keine neuen Einwände erhoben. Unsere Stellungnahme vom 7. Mai 2003 gilt unverändert fort.“

Das zuvor zitierte Schreiben hat folgenden Wortlaut:

„Zu dem übersandten Entwurf des Bebauungsplanes 2247 nehmen wir wie folgt Stellung:

Der Verband ist am westlichen Rand des Plangebietes mit seinen Anlagen ‚Neuenlander Wasserlöse‘ und ‚Plattengraben‘ (Graben am Flughafendamm) betroffen.

Der Plattengraben verläuft parallel zum Flughafendamm und zur Neuenlander Wasserlöse etwa im Bereich des Grundstückes der Verkehrsfliegerschule teils verrohrt, teils als offenes Gewässer. Der jetzige Gewässerverlauf ist im Bebauungsplanentwurf als Straßenverkehrsfläche ausgewiesen. Es existieren mehrere erlaubte Niederschlagswassereingleitungen, eine ersatzlose Beseitigung des Gewässers ist nicht möglich.

Die Ausweisung der öffentlichen Grünanlage im Abschnitt vom Südrand des Plangebietes bis zur Kreuzung mit der neuen Straße (jetzt: Ecke Georg-Wulf-Straße) erscheint ausreichend. Die spitzwinklige Kreuzung mit der neuen Straße ist grundsätzlich nicht günstig. Soweit vorgesehen ist, die Neuenlander Wasserlöse in der als Grünfläche ausgewiesenen kleinen Dreiecksfläche zwischen der neuen Straße und der Auffahrt der A 281 als offenes Gewässer zu führen, ist der Platz hier nicht ausreichend. Auch nördlich der als Straßenverkehrsfläche für die Auffahrt zur A 281 ausgewiesenen Fläche ist die vorgesehene öffentliche Grünanlage für die Neuenlander Wasserlöse zu schmal. In diesem Abschnitt ist wegen des verhältnismäßig tiefen Einschnittes des Gewässers von einer Mindestbreite der Gewässertrasse von 15 m einschließlich der Unterhaltungstreifen auszugehen, die hier nach der übersandten Planunterlage nicht überall eingehalten wird.

Für die Beseitigung, die Herstellung und die Änderung der Gewässer sowie gegebenenfalls an anderen wasserwirtschaftlichen Anlagen ist die Durchführung eines Planfeststellungs- oder Genehmigungsverfahrens nach dem Bremischen Wassergesetz erforderlich, an dem der Verband beteiligt wird, und in dem wir die notwendigen Auflagen, Hinweise und Bedingungen geltend machen werden.“

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

Anlässlich der öffentlichen Auslegung hat der Bremische Deichverband mit Schreiben vom 28. Dezember 2003 die im Rahmen der Trägeranhörung abgegebenen Stellungnahme vom 7. Mai 2003 erneuert.

Die Deputation für Bau und Verkehr hat sich mit dem Schreiben des Bremischen Deichverband vom 7. Mai 2003 sowie dem Vorschlag der Verwaltung für deren Behandlung bereits am 2. Oktober 2003 im Zusammenhang mit der Beschlussfassung zur öffentlichen Auslegung befasst.

Der Vorschlag der Verwaltung hatte folgenden Wortlaut:

„Der Plattengraben kann erhalten bleiben und ist nunmehr Teil des Grünzuges. Die angrenzende Verkehrsfläche (alter Flughafendamm) wurde entsprechend in südlicher Richtung verschoben.“

Die kleine als Grünfläche ausgewiesene Dreiecksfläche wird im Rahmen der Gesamtplanung zum Grünzug in Hinblick auf ihre Gestaltungsmöglichkeiten untersucht werden; gegebenenfalls ist eine Verrohrung vorzusehen.

Der Grünzug entlang der Neuenlander Wasserlöse im nördlichen Bereich wurde auf 15,0 m verbreitert, so dass die erforderliche Mindestbreite eingehalten werden kann.“

Die Deputation für Bau und Verkehr folgte der Empfehlung der Verwaltung und beschloss, den Planentwurf in Teilen zu ändern und im Übrigen unverändert öffentlich auszulegen.

Neue Argumente haben sich seither nicht ergeben. Insofern gilt die vorgenannte Stellungnahme unverändert fort.

Die Deputation für Bau und Verkehr empfiehlt, den Bebauungsplanentwurf aus den vorgenannten Gründen unverändert zu lassen.

7.1.3 swb Norvia GmbH & Co. KG mit Schreiben vom 4. Dezember 2003

„Wir teilen mit, dass unsere bereits mit Schreiben vom 27. Mai 2003 abgegebene Stellungnahme auch weiterhin gilt.“

Das zuvor zitierte Schreiben hat folgenden Wortlaut:

„Sehr geehrte Damen und Herren,

Bezug nehmend auf unser Schreiben vom 8. Mai 2003 teilen wir nunmehr zu den geplanten Änderungen des Bebauungsplanes mit, dass unsererseits keine Bedenken bestehen, sofern unsere Belange innerhalb des Geltungsbereiches für eine Energie- und Wasserversorgung berücksichtigt werden.

Für die Versorgung des Bebauungsgebietes mit Gas bitten wir Sie, im gelben Bereich eine ca. 12 m x 9 m große Fläche zur Verfügung zu stellen, auf der eine Gasreglerstation errichtet werden kann. Für die Versorgung des Bebauungsgebietes mit Strom bitten wir, im roten Bereich jeweils eine 7 m x 5 m große Fläche zur Verfügung zu stellen, auf der eine Trafostation errichtet werden kann.

Die Grundstücke müssen aus betrieblichen Gründen mit Lkw anfahrbar sein.

Bei Neu- und Ausbau von Straßen und Wegen sind für die Unterbringung unserer Versorgungsleitungen ausreichende Trassen nach DIN 1998 einzuplanen (Lage unserer Versorgungsleitungen auf der Grundstücksseite mit einer Trassenbreite von ca. 1,5 m). Oberirdisch werden wir ca. zehn Verteilerschränke und ca. zwei Schaltschränke setzen. Die genaue Anzahl und Lage hängt von der Bebauung ab.

Bei Aufstellung von Straßenausbauplänen ist ein Sicherheitsabstand von ca. 2 m zwischen Baumachse und Versorgungsleitung einzuplanen. Dies gilt auch für bestehende Leitungen.

Ein Überpflanzen unserer Versorgungsleitungen mit Bäumen wird von uns abgelehnt und ist unzulässig. Im Übrigen findet die ‚Vereinbarung über Maßnahmen zum Schutz von Bäumen, Baumpflanzungen und Versorgungsleitungen im Bereich öffentlicher Straßen und Plätze‘ vom 30. August/1. September 1988 Anwendung. Unser Bestand an Versorgungs- und Anschlussleitungen nebst Zubehör und Nebenanlagen, wie Verteiler etc. darf nicht beeinträchtigt oder gefährdet werden.“

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

Anlässlich der öffentlichen Auslegung hat die swb Norvia mit Schreiben vom 4. Dezember 2003 die im Rahmen der Trägeranhörung abgegebene Stellungnahme vom 27. März 2003 erneuert. Mit der anlässlich der Trägerbeteiligung eingegangenen Anregung sowie dem Vorschlag der Verwaltung für deren Behandlung hat sich die Deputation für Bau

und Verkehr bereits am 2. Oktober 2003 im Zusammenhang mit der Beschlussfassung zur öffentlichen Auslegung befasst mit dem Ergebnis, den Planentwurf unverändert zu lassen.“

Zu den erneut vorgetragenen Anregungen nimmt die Deputation für Bau und Verkehr unter teilweiser Verwendung neuer Argumente wie folgt Stellung:

Die Gasreglerstation befindet sich außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes. Sie liegt derzeit in der Trasse der geplanten A 281 und wird im Zuge des Autobahnbaus an einen geeigneten Standort verlegt werden.

Die Trafostationen sollen jeweils an den Kreuzungsbereichen vorgesehen werden. Von der swb Norvia wurden entsprechende Standortbereiche grob vorgegeben. Die Flächen sind bisher größtenteils unbebaut. Genaue Standorte für Trafostationen können daher noch nicht festgelegt werden. Vielmehr ist es sinnvoll, diese in Zusammenhang mit konkreten Bauvorhaben zu bestimmen und gegebenenfalls baulich zu integrieren. Die Wirtschaftförderungsgesellschaft, die zuständig ist für die Vermarktung der Flächen, als auch die Bauverwaltung werden die Standortanforderungen zu gegebener Zeit entsprechend berücksichtigen.

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

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

7.2 Private Anregungen

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung sind Anregungen eingegangen. Die Anregungen sowie die dazu abgegebene Stellungnahme der Deputation für Bau und Verkehr sind in der Anlage zum Bericht der Deputation für Bau und Verkehr aufgeführt.

8. Planänderungen/Absehen von einer erneuten öffentlichen Auslegung

Nach der öffentlichen Auslegung haben sich folgende Änderungen im Planentwurf ergeben:

- Ein kleineres Baufenster (SO [FH]) zwischen der Verkehrsfliegerschule und dem Flughafen ist entfallen, da dieser Bereich für die neue geänderte Flughafenabfahrt benötigt wird.
- Die Mindestgebäudehöhen von 12,0 m an der Neuenlander Straße sind teilweise auf 6,50 m (Zweigeschossigkeit) reduziert worden, um den betrieblichen Belangen der Grundstückseigentümer entgegenzukommen. Im Einmündungsbereich der Planstraße C sind zur Betonung der Eckbebauungen weiterhin 12,0 m vorgegeben.
- Einfriedungen an der neuen Haupteinfriedung (GE 1) sowie auf den flughafenbezogenen Grundstücken (SO [FH]) dürfen aus gestalterischen Gründen zu den öffentlichen Verkehrsflächen bzw. den öffentlichen Grünflächen maximal 0,3 m Höhe erreichen. Dieser „offene“ Charakter an den Haupteinfriedungsstraßen und öffentlichen Grünflächen orientiert sich damit an dem Stadtbild der Flughafenallee und des Flughafenvorfeldes.
- Die Baugrenzen an der zukünftigen neuen Autobahnabfahrt sind in Absprache mit der GPV präzisiert worden und haben sich geringfügig verschoben.
- Die textliche Festsetzung Nr. 2, die eine Begrenzung der Verkaufsflächen im Einzelhandel auf 1.200 m² zum Inhalt hatte, ist entfallen, da gemäß § 11 BauNVO in Gewerbegebieten bei Einzelhandelsbetrieben mit mehr als 1.200 m² Geschossfläche eine Einzelfallprüfung hinsichtlich ihrer städtebaulichen und verkehrlichen Auswirkungen erfolgen muss. Eine zusätzliche Regelung ist insofern entbehrlich.

- In den neuen Straßenräumen sind gemäß den vorliegenden Ausbauplanungen 380 Bäume zu pflanzen. Diese Baumpflanzungen sollen im Sinne eines „Ökokontos“ in anderen Bebauungsplanverfahren als Kompensation angerechnet werden können. Um hier einen direkten Bezug zu erhalten, wurden die Straßenbäume in diesem Verfahren konkret festgesetzt (textliche Festsetzung Nr. 11, neu).
- Die textlichen Festsetzungen Nrn. 3 (alt) und 5 (alt) sind redaktionell verändert worden (neu: textliche Festsetzung Nrn. 2 und 4).
- Der Wendehammer in der Georg-Wulf-Straße wurde mit dem planfestgestellten Wendehammer zur A 281 zur Deckung gebracht.

Des Weiteren ist der Planentwurf geringfügig geändert worden durch Aufnahme des Bearbeitungsstandes und Aufnahme eines Hinweises zur Baumschutzverordnung.

Die vorgenannten Planänderungen sind im Bebauungsplanentwurf 2247 (Bearbeitungsstand: 18. Mai 2005) ausgewiesen.

Durch die vorgenannten Planänderungen werden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Unter dieser Voraussetzung kann gemäß § 3 Abs. 3 Satz 3 BauGB unter Anwendung des § 13 BauGB (eingeschränkte Beteiligung) von einer erneuten öffentlichen Auslegung abgesehen werden. Die Planänderungen erfolgten in Absprache mit den davon berührten Trägern öffentlicher Belange und Grundstückseigentümern.

Weitere Träger öffentlicher Belange und Bürger sind von den Planänderungen nicht betroffen.

9. Redaktionelle Änderungen und Ergänzungen der Begründung nach der öffentlichen Auslegung

Aufgrund der vorgenannten Planänderungen haben sich analog dazu Änderungen in der Begründung zum Bebauungsplan 2247 ergeben. Des Weiteren ist die Begründung redaktionell u. a. im Hinblick auf das Europarechtsanpassungsgesetz Bau (EAG Bau) unter dem Gliederungspunkt D) überarbeitet worden. Die aktualisierten „Finanziellen Auswirkungen“ sind nunmehr unter dem neuen Gliederungspunkt E) dargestellt.

Die beigefügte Begründung zum Bebauungsplan 2247 (Bearbeitungsstand: 18. Mai 2005) enthält den neuen Text.

B) Stellungnahme des Beirates

Der Beirat Neustadt hat im Rahmen der erneuten Beteiligung anlässlich der öffentlichen Auslegung keine Anregungen mitgeteilt.

Dem Ortsamt Neustadt/Woltmershausen 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 2247 für ein Gebiet in Bremen-Neustadt zwischen Neuenlander Straße, Hünefeldstraße (einschließlich), Flughafendamm (einschließlich, zum Teil beiderseits) und Georg-Wulf-Straße (beiderseits) (Airport-Stadt Süd-Ost) (Bearbeitungsstand: 18. Mai 2005) in Kenntnis der eingegangenen Anregungen und ihrer empfohlenen Behandlung (Anlage zum Bericht) zu beschließen.

Jens Eckhoff
(Vorsitzender)

Dr. Carsten Sieling
(Sprecher)

Städtebauliche Daten zum Bebauungsplan 2247

Stand: 3. April 2003

| I. Allgemeine Flächenbilanz | | ha | |
|------------------------------------|---|--------|------|
| 1. | Gesamtfläche des Plangebietes | 56,0 | |
| 1.1 | davon bereits erschlossene Fläche | 7,5 | |
| | | ha | % |
| 1.2. | neu zu erschließende Fläche, davon | 48,5 | 100 |
| a) | Baugebietsflächen (Netto) | 38,0 | 78,4 |
| b) | Verkehrsflächen | 8,0 | 16,5 |
| | öffentlich | | |
| | privat | | |
| c) | Grünflächen | 2,5 | 5,2 |
| | öffentlich | | |
| | privat | | |
| d) | Ausgleichsflächen | | |
| | intern | | |
| | extern | | |
| e) | sonstige Flächen | | |
| | (z. B. Versorgungsflächen, Gemeinbedarfsflächen) | | |
| II. Baugebiete | | ha | % |
| | Baugebietsflächen (Netto), davon | 38,0 | 100 |
| a) | Wohnbauflächen (WR/WA) | | |
| b) | Gemischte Bauflächen (MD/MI/MK) | 0,9 | 2,4 |
| c) | Gewerbliche Bauflächen (GE/GI) | 34,2 | 90,1 |
| d) | Sonderbauflächen | 2,9 | 7,6 |
| III. Wohnungsbaupotentiale | | Anzahl | % |
| 1. | Gesamtanzahl der WE, geschätzt, davon in | 100 | |
| a) | Einzelhäusern | | |
| b) | Doppelhäusern | | |
| c) | Reihenhäusern | | |
| d) | Geschosswohnungsbauten (85 m ² /WE) | | |
| 2. | Bebauungsdichte (WE/ha neu zu erschließende Fläche) | | |
| 3. | Zusätzliche WE auf bereits erschlossenen Flächen (Nachverdichtung), geschätzt | | |
| 4. | Einwohnerzuwachs (2,4 Einwohner/WE) | | |

Begründung zum Bebauungsplan 2247 für ein Gebiet in Bremen-Neustadt, zwischen Neuenlander Straße, Hünefeldstraße (einschließlich), Flughafendamm (einschließlich, z. T. beiderseits) und Georg-Wulf-Straße (beiderseits) (Airport-Stadt Süd-Ost)

(Bearbeitungsstand: 18. Mai 2005)

A) Plangebiet

Das Plangebiet liegt im Stadtteil Neustadt, Ortsteil Neuenland.

Seine Größe beträgt rd. 56,0 ha.

B) Ziele, Zwecke und Erforderlichkeit des Bebauungsplanes

1. Entwicklung und Zustand

Stadträumlich befindet sich das Plangebiet zwischen Wohnnutzungen nördlich der Neuenlander Straße und dem Flughafen, einschließlich der hier entstandenen umfangreichen Büro- und Dienstleistungseinrichtungen.

Das Plangebiet umfasst in seinem Kernbereich das ehemalige Großmarktgelände. Der Großmarkt wurde Ende 2002 in den Überseehafen verlagert; das Gelände liegt seither größtenteils brach. Hinzu kommen Flächen an der Neuenlander Straße, die überwiegend gewerblich, in einem kleineren Teilabschnitt auch durch Wohnungsbau genutzt werden.

Des Weiteren werden Flächen südlich des Flughafendamms in den Geltungsbereich einbezogen, die dem Flughafen zuzuordnen sind.

Überplant werden auch Teilflächen von Airbus/EADS-Space Transportation (EADS-ST), mit größeren Parkplatzflächen und werksinternen Büro- und Dienstleistungseinrichtungen. Südlich angrenzend befindet sich der Gebäudekomplex der Verkehrsfliegerschule der Lufthansa, der ebenfalls in die Planungen einbezogen wird.

Die wesentlichen Erschließungsstraßen des Bereiches sind der Flughafendamm mit straßenbegleitendem Grünzug einschließlich der Neuenlander Wasserlöse sowie der Neuenlander Ring. Der Neuenlander Ring ist das einzige gebaute Teilstück eines ehemals geplanten Straßenringes um die Kernstadt.

2. Geltendes Planungsrecht

Im Plangebiet gelten folgende Festsetzungen:

- Bebauungsplan 290, rechtskräftig seit dem 21. Januar 1959; festgesetzt ist Straßenverkehrsfläche.
- Bebauungsplan 459, rechtskräftig seit dem 16. März 1962; festgesetzt ist Gewerbeklasse I und II, Baustaffel 2 sowie öffentliche Grünfläche.
- Bebauungsplan 556, rechtskräftig seit dem 28. März 1967; festgesetzt ist Industriegebiet und Sondergebiet (Flugplatz).
- Bebauungsplan 1917, rechtskräftig seit dem 16. September 1996; festgesetzt ist Gewerbegebiet, Sondergebiet Flughafen, Straßenverkehrsfläche und öffentliche Grünanlage (z. T. Gewässer).

Der Flächennutzungsplan Bremen in der Fassung vom 31. Mai 2001 stellt gewerbliche Bauflächen, Sonderbauflächen Flughafen und Autobahn dar.

3. Planungsziele und Erforderlichkeit des Bebauungsplanes

Durch die Verlagerung des Großmarktes in den Hafengebiet und den Bau der Autobahneckverbindung A 281 werden im Plangebiet neue Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung des Bereiches geschaffen.

Gleichzeitig expandieren die gewerblichen Ansiedlungen im Umfeld des Flughafens und benötigen zusätzliche Flächenpotenziale.

Der Flughafen selber ist an seine räumlichen Grenzen gestoßen und soll durch die Neuordnung der angrenzenden Bereiche einige Areale hinzubekommen.

In die Planungen einbezogen werden auch Teilflächen von Airbus/EADS-ST, insbesondere die weitläufigen Parkplatzflächen südlich des Neuenlander Ringes.

Ziel ist es, den Flughafen und die Airportstadt als funktionale Einheit zu entwickeln und die Strukturen entsprechend zu verknüpfen. Gleichzeitig soll den betrieblichen Erweiterungsabsichten von Airbus/EADS-ST Rechnung getragen werden.

Wesentliche Planungsvorgabe ist der Bau der A 281, die das Gebiet zukünftig diagonal durchlaufen wird. Um die Trennwirkung möglichst ge-

ring zu halten, wird die Autobahn überwiegend als Brückenbauwerk in Hochlage geführt, so dass die Bereiche beiderseits der Trasse verbunden werden können.

In Anbetracht der anstehenden Entwicklungen soll für den Bereich ein neues Erschließungssystem entwickelt werden, das unter der Autobahn hindurchgeführt wird. Vorgesehen ist ein orthogonal geführtes Straßennaster, das das Gebiet in gleichmäßige Baufelder aufteilt, die sukzessive bebaut werden können.

Der Neuenlander Ring kann zukünftig entfallen. Als einziges ausgeführtes Teilstück einer inzwischen obsoleten Ringplanung wird er in seiner Lage und Ausgestaltung den veränderten Erschließungsanforderungen nicht mehr gerecht, da er diagonal durch das geplante Straßennaster führt und zahlreiche ungünstige Verschnittflächen erzeugt.

Des Weiteren soll der Flughafen besser mit den angrenzenden geplanten Gewerbearealen verknüpft werden. In diesem Zusammenhang stellt der Flughafendamm – zusammen mit der Wasserlöse – eine ausgeprägte Trennungslinie dar. Darüber hinaus endet der Flughafendamm in einer Sackgasse und begrenzt in seiner jetzigen Linienführung die Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens.

Ziel des Bebauungsplanes ist es, Lage und Funktion des Flughafendamms zu verändern und im Sinne der Gesamtkonzeption zu optimieren.

Vorgesehen wird eine neue Linienführung parallel zur Neuenlander Straße, die dem Flughafenbereich in seinen zentralen Teilen neue Flächenpotenziale eröffnet. Gleichzeitig erhält der Flughafendamm durch diesen Verschwenk eine dominierende Erschließungsfunktion im Gesamtgebiet und kann sowohl für den Flughafen als auch für den Gewerbebereich zu einer markanten, repräsentativen Adresse entwickelt werden.

Die Neuenlander Wasserlöse soll demgegenüber in ihrer jetzigen Lage erhalten bleiben und zu einem Grünzug entwickelt werden, der das Gesamtgebiet durchquert.

Als attraktives Gestaltungselement kann die Wasserlöse insbesondere auch die Vorflächen der Flughafenterminals ergänzen und in die angrenzenden Bereiche überleiten.

Zur Realisierung der vorgenannten Planungsziele ist die Aufstellung eines neuen Bebauungsplanes nach dem Baugesetzbuch erforderlich.

C) Planinhalt

1. Art der baulichen Nutzung

Festgesetzt wird im Wesentlichen Gewerbegebiet (GE). Hinzu kommen Sondergebietsflächen für den Flughafen (SO [FH]) sowie ein kleiner Bereich an der Neuenlander Straße für Mischgebietsnutzungen (MI). Für Erweiterungen von Airbus/EADS-ST Deutschland ist im Osten des Plangebietes Industriegebiet (GI) vorgesehen.

Der Bereich der Airportstadt gehört zu den entwicklungsstärksten Gewerbegebieten der Stadt Bremen. Dies ist insbesondere auf die Lagegunst am Flughafen zurückzuführen. Durch den Bau der A 281 wird sich die Situation für gewerbliche Ansiedlungen weiter verbessern. Der Bebauungsplan sieht daher umfangreiche Gewerbeflächenpotenziale beiderseits der Autobahn vor, die eine Fortentwicklung der bisherigen Gewerbeansiedlungen ermöglichen.

Die Nutzungen innerhalb der gewerblichen Bereiche werden differenziert festgesetzt in Abhängigkeit von den spezifischen örtlichen Gegebenheiten.

Unmittelbar entlang der Autobahntrasse sind gewerbliche Nutzungen entsprechend den Regelungen der Baunutzungsverordnung ohne wesentliche Einschränkungen möglich (GE).

Nicht zulässig sind Lagerhallen und Lagerplätze ohne direkten Bezug zu Produktionsstätten (GE, GE 2), da die Flächen in der Airportstadt möglichst hochwertig zu nutzen sind.

Entlang des neuen Flughafendamms werden weitere gewerbliche Nutzungseinschränkungen vorgegeben (GE 1), da der Straßenzug sich zu einer repräsentativen Adresse entwickeln soll, dessen Gestaltung und Nutzungsstruktur sich an der Flughafenallee orientiert. Ausgeschlossen werden aus diesem Grunde Kfz-Betriebe, Speditionen, Lagerplätze, Lagerhäuser, Tankstellen sowie Anlagen für sportliche Zwecke.

Eine weitere Einschränkung der gewerblichen Nutzungen erfolgt in einem kleineren Teilbereich in der Nachbarschaft zur Wohnbebauung an der Neuenlander Straße (GE 2). Aus Rücksicht auf die Wohnnutzungen wird für die angrenzenden Bereiche festgesetzt, dass nur Betriebe, Betriebsteile oder Anlagen zulässig sind, die das Wohnen nicht stören.

Südlich des Flughafendamms werden in Ergänzung der flughafenbezogenen Gebäude (Parkhäuser, Hotel) Sondergebietsflächen für den Flughafen festgesetzt (SO [FH]), so dass hier weitere Einrichtungen für den Flughafen vorgesehen werden können.

Am östlichen Rand des Plangebietes wird eine industriell zu nutzende Fläche festgesetzt (GI). Dieser Bereich ist potenzielle Erweiterungsfläche von Airbus/EADS-ST und kann für Produktionsstätten aller Art, d. h. mit einem höheren Emissionspotenzial genutzt werden. Um Konflikte mit den umgebenden Nutzungen zu vermeiden, ist um die Industriefläche herum eine Gewerbezone (GE) vorgesehen, so dass hier eine Abstufung der Nutzungsintensität erfolgt. Diese Gewerbezone ist geprägt durch werksinterne Büro- und Dienstleistungsgebäude und soll zukünftig u. a. durch ein Materialversorgungszentrum ergänzt werden. Hinzu kommt eine neue Hauptzufahrt zum Werksgelände.

2. Maß der baulichen Nutzung

Als Maß der baulichen Nutzung wird das Höchstmaß der Grundstücksüberbauung (GRZ) sowie die Gebäudehöhe (OK) als Mindest- und Höchstmaß vorgegeben.

Die Grundflächenzahl (GRZ) liegt überwiegend bei 0,6. Zusammen mit Stellplatzanlagen und sonstigen baulichen Nebenanlagen kann damit eine Überbauung von bis zu 80 % der Grundstücksfläche erfolgen, so dass eine für diesen stadträumlich integrierten Standort anzustrebende hohe bauliche Dichte erreicht wird.

Im festgesetzten Industriegebiet (GI) wird eine maximale Grundflächenzahl von 0,8 vorgegeben; damit wird der Bau von größeren Produktionshallen möglich, die in der Flugzeugfertigung und Weltraumtechnik gegebenenfalls erforderlich sind.

Eine Grundstücksüberbauung von bis zu 80 % (GRZ 0,8) kann ebenfalls im Sondergebiet Flughafen und auf besonders exponierten Gewerbegrundstücken am Flughafendamm erfolgen. Stellplätze sind hier teilweise in Tiefgaragen vorzusehen, bzw. können in den umfangreichen Parkmöglichkeiten des Flughafens nachgewiesen werden. Ziel ist es, auch hier eine hohe städtebauliche Verdichtung dieser besonderen stadträumlichen Lagen zu ermöglichen.

Im Bereich der Wohnbebauung an der Neuenlander Straße wird eine Grundflächenzahl von 0,4 festgesetzt. Damit kann eine für städtische Wohnlagen angemessene Verdichtung erreicht werden. Die Höhe der Bauungen wird überwiegend durch Festsetzungen von maximalen Gebäudeoberkanten begrenzt; gleichzeitig werden in Teilbereichen Mindesthöhen vorgegeben, die eine städtische Bauungsstruktur in diesen hochwertigen Lagen ermöglichen sollen. Die Höhenvorgaben liegen in einem Großteil des Plangebietes zwischen 16,0 m und 22,0 m über den jeweils angrenzenden Erschließungsstraßen und orientieren sich damit an den Gebäudehöhen in der Flughafenallee.

Geringere Gebäudehöhen sind in den Gewerbebereichen entlang der Autobahn zulässig; hier liegen die Mindesthöhen bei 6,50 m, was einer Zweigeschossigkeit entspricht. Diese Flächen befinden sich in hinteren Grundstückslagen, d. h. zwischen den Bebauungen an den HAUPTERSCHLIEßUNGSSTRASSEN und der Autobahn und sind damit stadträumlich von geringerer Bedeutung.

Entlang der Neuenlander Straße wird eine Mindesthöhe von 6,50 m, in den Eckbereichen von 12,0 m vorgegeben, so dass ein angemessenes Verhältnis zwischen Bebauung und städtischer Hauptverkehrsstraße erreicht werden kann.

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, von den festgesetzten Höhen im Einzelfall abzuweichen, wenn die stadträumliche Verträglichkeit gegeben ist.

3. Bauweise

Festgesetzt wird überwiegend eine abweichende Bauweise (a). Es gelten damit die Vorschriften der offenen Bauweise, d. h. es können Einzelbaukörper errichtet werden mit der zusätzlichen Möglichkeit, dass Gebäudelängen von mehr als 50,0 m zulässig sind. Dies entspricht den planerischen Zielvorstellungen einer großstädtischen Ausprägung für die Airportstadt und entsprechend großvolumige Gebäudekomplexe. Maßstab ist die Bebauung in der Flughafenallee, an der überwiegend Gebäude von mehr als 50,0 m Länge stehen.

Im Bereich des Mischgebietes gilt die offene Bauweise (o). Damit wird die vorhandene Struktur der Einzelhausbebauung aufgenommen.

4. Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubaren Flächen werden durch Baugrenzen und teilweise durch Baulinien vorgegeben. Die sich daraus ergebenden Baufenster erstrecken sich über einen Großteil der Baugrundstücke, die – im Rahmen der übrigen Festsetzungen – flexibel bebaut werden können. Die Baugrenzen verlaufen überwiegend in einem Abstand von 5,0 m zu den Erschließungsstraßen. Zwischen Straße und Gebäude sollen aus gestalterischen Gründen keine Stellplätze und Garagen oder sonstige bauliche Nebenanlagen errichtet werden.

Entlang den HAUPTERSCHLIEßUNGSSTRASSEN und teilweise am Grünzug richten sich die Gebäude am öffentlichen Raum aus und begleiten diesen gestalterisch. Dementsprechend sind hier Baulinien vorgesehen. Abweichungen von der Baulinie sind zulässig, wenn diese städtebaulich vertretbar sind, d. h. das Prinzip der straßenbegleitenden Bebauung beibehalten wird. Die Vorflächen in diesen städtebaulich exponierten Lagen (GE 1 und SO [FH]) sind darüber hinaus zu begrünen und ohne Abzäunungen zu gestalten.

Gegenüber der Autobahn ist ein erweiterter Abstand der Bebauung vorgegeben; hier müssen aus Unterhaltungs- und Sicherheitsgründen mindestens 15,0 m zwischen der Autobahnaußenkante und der Bebauung liegen.

5. Flächen für Nebenanlagen sowie Stellplätze und Garagen

Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen sind grundsätzlich nur auf den überbaubaren Flächen zulässig; ausgenommen hiervon sind die Bereiche parallel zur Autobahn bzw. die Bereiche unterhalb der aufgeständerten Autobahn; auf diesen Flächen sind Stellplätze zulässig, da diese Bereiche sinnvollerweise zum Parken genutzt werden können. Garagen und andere bauliche Anlagen sind aus Sicherheitsgründen (Brandgefahr) und um notwendige Wartungsarbeiten an der Autobahn nicht zu behindern, hier ausgeschlossen.

6. Verkehrsflächen

Der Flughafendamm wird ab Einmündung Flughafenallee in nördlicher Richtung verschwenkt und verläuft dann parallel zur Neuenlander Straße. Der heutige Flughafendamm verliert in Teilbereichen seine Funktion

als Straße. Zwischen dem Flughafendamm (neu) und der Neuenlander Straße spannen sich zwei Querverbindungen mit einem Abstand von ca. 130 m, so dass sich gut zugeschnittene Gewerbegrundstücke ergeben. Maßgeblich für die genaue Lage sind darüber hinaus die Stützen der hier als Brückenbauwerk vorgesehenen A 281.

Über die östliche Querstraße ergibt sich ein neuer Ringschluss zwischen Flughafendamm und Neuenlander Straße; sie ersetzt damit die Funktion des Neuenlander Ringes. Der Neuenlander Ring, der ungünstig diagonal zum neuen Erschließungssystem liegt, wird aufgehoben; die Fläche kann zukünftig als Bauland genutzt werden. Die östliche Querstraße führt gleichzeitig hinter der Verkehrsfliegerschule an den Flughafen heran und stellt damit die Abfahrt vom Flughafen an seinem östlichen Ende dar. Eine zweite Abfahrt vom Flughafen erfolgt wie bisher über eine Teilstrecke des (alten) Flughafendamms und schließt unmittelbar westlich der Fliegerschule an das neue Straßennetz an. Sie erfüllt im Wesentlichen eine Erschließungsfunktion für die angrenzenden Grundstücke und ist entsprechend gering dimensioniert.

Die vorgesehene neue Gesamtstruktur der Erschließung ermöglicht eine klare Gliederung der Airportstadt, die durch eine Magistrale mit baumbestandenen Mittelstreifen geprägt sein wird. Diese eröffnet dem Flughafen weitere Entwicklungsmöglichkeiten und trägt zu einer attraktiven Adressenbildung der Gewerbebereiche bei.

In den neuen Straßen werden rd. 380 Bäume gepflanzt, die den repräsentativen Charakter des Gebietes in Flughafennähe unterstreichen sollen.

7. Öffentliche Grünflächen

Der Bebauungsplan nimmt den vorhandenen Grünzug am Flughafendamm auf und entwickelt ihn weiter. Der Grünzug verläuft von der Richard-Dunkel-Straße bis zum Gelände von Airbus/Astrium. Zusammen mit der Neuenlander Wasserlöse, die in diesem Grünzug verläuft, bildet er ein markantes Grünelement im Gesamtbereich, das das Plangebiet diagonal durchzieht und die verschiedenen Bereiche miteinander verknüpft.

Die Neuenlander Wasserlöse soll teilweise begradigt und insbesondere südlich des BSAG-Geländes näher an den Flughafendamm verlegt werden, um sie gestalterisch besser zur Wirkung zu bringen. Die frei werdenden Flächen werden den angrenzenden Baugrundstücken zugeteilt.

Die bestehende Park- und Wasserfläche vor dem Flughafenterminal wird erweitert und über den Grünzug hinausgeführt. Damit wird eine gemeinsame zentrale Parkanlage für den Flughafen und die angrenzenden Gewerbebereiche geschaffen.

8. Maßnahmen zum Lärmschutz

Die Verlärmung des Gebietes ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung beträchtlich. Dies betrifft vor allem die schutzbedürftigen und auch zukünftig zulässigen Wohnnutzungen im festgesetzten Mischgebiet (MI) an der Neuenlander Straße. Im Bebauungsplan sind daher entsprechend erforderliche Innenraumschallpegel, die bei Belüftung erreicht werden müssen, festgelegt und beispielhaft Maßnahmen genannt, die die Einhaltung dieser Werte ermöglichen können.

Weitere aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen sind gegebenenfalls im Rahmen der Autobahnplanung auf Grundlage der 16. BimSchV – Verkehrslärmschutzverordnung – vorzusehen.

9. Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Innerhalb des Plangebietes werden in den öffentlichen Verkehrsflächen 380 Bäume gepflanzt. Diese können für ökologische Ausgleichszwecke genutzt werden. Da in dem Plangebiet des Bebauungsplans 2247 kein Ausgleichserfordernis besteht, können die Baumpflanzungen grundsätzlich für planexterne Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen werden. Auf die Ausführungen unter Punkt D) „Eingriff/Ausgleich“ dieser Begründung wird verwiesen.

D) Umweltprüfung

Das Bebauungsplanverfahren 2247 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.

1. Umweltverträglichkeit

Die zulässig zu bebauende Fläche beträgt bei einer Gesamtfläche des Bebauungsplanes von rd. 56 ha ca. 300.000 m². Damit ist eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß UVPG § 3 Abs. 1, Satz 1, Punkt 18.8 erforderlich, weil der höhere Schwellenwert für Städtebauprojekte von 100.000 m² deutlich überschritten wird.

Der gesamte Geltungsbereich ist durch ältere Bebauungspläne planungsrechtlich geordnet. Die bisherigen Festsetzungen werden im Kern fortgeschrieben (gewerbliche Nutzungen).

Die erforderliche Einzelfallprüfung fand am 12. Februar 2002 zusammen mit den für die Bewertung der betroffenen Umweltbereiche zuständigen Trägern öffentlicher Belange statt. Hierbei ergab sich folgende Einschätzung der Umweltauswirkungen:

- Mensch: Dominante Lärmauswirkungen durch die im Plangebiet verlaufende BAB 281 wurden im eigenständigen Planfeststellungsverfahren nach § 17 FStrG behandelt. Eine weitere Vorbelastung erfolgt durch Fluglärm.
- Naturschutz: Keine Anwendung der Handlungsanleitung und daher keine Ausgleichsmaßnahmen gemäß § 1 a BauGB, weil der Geltungsbereich des Bebauungsplanes 2247 durch bestehende Bebauungspläne geordnet ist.
- Wasser: Die Teilverlegung der Neuenlander Wasserlöse macht kein wasserrechtliches Planfeststellungsverfahren erforderlich.
- Boden: Es liegen aufgrund der erfolgten Untersuchungen keine kritischen Erkenntnisse zu Altlasten/Grundwasserunreinigungen vor.

2. Ergebnis der Vorprüfung

Die vorgesehenen Festsetzungen des Bebauungsplanes 2247 verursachen keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne des UVPG ist daher nicht erforderlich.

Gleichwohl wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens die Umweltbereiche mit den entsprechenden Wirkungsfeldern auf voraussichtliche Beeinträchtigungen im Hinblick auf die beabsichtigte Planung untersucht:

Altlasten/Kontaminantionen

Im vorliegenden Bebauungsplangebiet wird die Nutzung überwiegend als Gewerbegebiet (GE) festgesetzt. Im Bereich der Parkplätze an dem Neuenlander Ring ist Industriegebiet (GI) und im Bereich des Flughafens Sondergebiet Flughafen (SO [FH]) vorgesehen. Nur in einem Teilbereich direkt an der Neuenlander Straße ist auch Mischgebiet (MI) mit sensiblerer Nutzung wie Wohnen vorgesehen.

Im Rahmen der Planung der A 281 wurden auf den Grundstücken im Trassenbereich historische Recherchen und technische Untersuchungen durchgeführt. Auf den Grundstücken Georg-Wulf-Straße 3, 7, 9, 14 und 20 wurden Sanierungsmaßnahmen (Bodenaustausch) durchgeführt.

Auf dem Grundstück Neuenlander Straße 93 bis 95 (ehemalige Tankstelle, Kfz-Waschanlage) wurde 1995 im Zuge von Umbaumaßnahmen an der Waschanlage eine Bodenverunreinigung durch Mineralöl-Kohlenwasserstoffe (MKW) und BTXE (leichtflüchtige aromatische Kohlenwasserstoffe) festgestellt, die direkt durch Bodenaustausch bis auf eine Restbelastung saniert wurde. Seit Dezember 2002 wird hier eine Grundwasser-sanierung betrieben.

Für die verbliebenen Grundstücke wurde zur Abklärung des aus den altlastenrelevanten Nutzungen und dem daraus resultierenden Kontaminationsverdacht in 2002 eine historische Recherche und eine orientierende Untersuchung durchgeführt. Aus diesem Bericht vom April 2003 und den bereits vorliegenden Berichten lassen sich die wesentlichen Erkundungsergebnisse wie folgt zusammenfassen:

In den Kleinbohrungen wurde an der Geländeoberfläche zumeist eine Oberflächenversiegelung (Gebäude, Pflaster, Beton), abschnittsweise auch Mutterboden oder Schotter, und eine anthropogene, vorwiegend sandige, teils schluffige oder auch kiesige Auffüllungsschicht angetroffen. Im Untersuchungsgebiet liegt eine flächendeckende anthropogene Auffüllung (bis zu 5,00 m) vor. Die Auffüllungsböden enthalten z. T. als anthropogene Beimengungen Ziegel-, Bauschutt-, Beton-, Schlacke-, Kohle- und Glasreste, wobei anzumerken ist, dass in der Regel nur geringe Anteile entsprechender Beimengungen vorgefunden wurden und die Auffüllungen teils auch aus unauffälligen Füllsanden bestehen.

In den analysierten Proben aus diesen Auffüllungen werden vereinzelt die definierten Prüfwerte der Bundes-Bodenschutzverordnung für den Wirkungspfad Boden-Mensch (Kinderspielfläche, Wohngebiet und in zwei Fällen auch Industrie- und Gewerbegebiet) sowie der Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA „Empfehlungen für die Erkundung, Bewertung und Behandlung von Grundwasserschäden“ 1994) für folgende Parameter überschritten: Blei, Chrom, Nickel, Arsen, Benzo(a)pyren (BaP); PAK (polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe), Mineralöl-Kohlenwasserstoffe (MKW), BTXE (leichtflüchtige aromatische Kohlenwasserstoffe) und LCKW (leichtflüchtige chlorierte Kohlenwasserstoffe).

Die auch nach den oben genannten Sanierungen vorhandenen erhöhten Schadstoffbelastungen bzw. Überschreitungen der Prüfwerte in den Auffüllungen im Untersuchungsgebiet sind weniger auf ehemalige gewerbliche Nutzungen (als eindeutig nutzungsbedingt sind lediglich festgestellte MKW und BTXE im Boden und Grundwasser sowie LCKW-Verunreinigungen im Grundwasser nachweisbar) als vielmehr auf Materialien zurückzuführen, die für die Auffüllung des Geländes verwendet wurden.

Auf der Grundlage der Erkenntnisse aus den durchgeführten Untersuchungen kann eine Gefährdung des Schutzgutes menschliche Gesundheit durch orale Schadstoffaufnahme sowie durch die Inhalation schadstoffhaltigen Staubes bei Beibehaltung der gegenwärtig vorhandenen, beinahe vollständigen Oberflächenversiegelung bzw. Begrünung auf den Grundstücken bei der aktuellen Nutzung ausgeschlossen werden. Die nachgewiesenen Schadstoffe (PAK und Schwermetalle) liegen in Auffüllungen wie den hier angetroffenen erfahrungsgemäß gebunden vor und sind weder wasserlöslich noch als Partikel mobil. Anhaltspunkte für eine hieraus resultierende Grundwassergefährdung liegen nicht vor.

Geowissenschaftliche Informationen

Die heutige Höhe des Plangebietes liegt im Allgemeinen zwischen etwa 3,0 m NN und 4,0 m NN. Annähernd flächenhaft sind nach Kriegsende anthropogen Aufhöhungen vorgenommen worden. Diese Aufhöhungen bestehen über die größte Fläche aus Sand mit unterschiedlichen Anteilen von Bauschutt (in den Schichtenverzeichnissen werden „Rotsteine“, „Betonbrocken“, „Schutt“, „Schotter“, „Glas“ und „Steine“ beschrieben). In etwa 20 % der Schichtenverzeichnisse kommen als Auffüllungen nur „Mutterboden“ bzw. schwach humose Auffüllungen vor.

Diese Auffüllungen sind zwischen 0,5 m und 1,5 m mächtig, in Einzelfällen können lokal auch 2,0 m und bis zu 2,7 m erreicht werden. Die Auffüllungen können somit in Einzelfällen bis 1,2 m NN herunterreichen. Lokal können diese Auffüllungen auch überwiegend aus Bauschutt bestehen, da in dieses Gebiet nach 1945 Trümmerschutt aufgebracht worden ist.

Unter den Auffüllungen stehen als jüngste geologische Einheit Schluffe und Tone des Holozäns in Mächtigkeiten von etwa 1,0 m bis 4,0 m an. Im

Mittel betragen diese stark setzungsempfindlichen Weichschichten um + 0 m NN, lokal können Tiefenlagen von < - 2 m NN erreicht werden. Daher ist bei Bebauung mit Setzungen und bei Entwässerungen mit Sackungen zu rechnen. Tiefgründung oder Bodenaustausch wird erforderlich.

Unter den holozänen Weichschichten stehen Fein- bis Mittelsande der Weichsel- und Saale-Kaltzeit mit Mächtigkeiten von 7,5 m bis z. T. > 13,0 m an, die den oberen Grundwasserleiter repräsentieren. Die Basis dieser Weichsande wird in Tiefen ab - 11,5 m NN (= ca. 8 m unter Gelände) durch die bindigen Lauenburger Schichten gebildet.

Entsprechend der jahreszeitlichen Verhältnisse treten unterschiedliche Grundwasserstandhöhen auf. Stichtagsmessungen (7. April 1976) ergaben Grundwasserstände um 1,0 m NN im Norden des Plangebietes (= ca. 2,5 m unter Gelände) und 1,75 m NN im Süden des Plangebietes (= ca. 1,75 m unter Gelände); Höchststände sind bei 3,0 m NN (entspricht ca. 0,5 m unter Gelände) zu erwarten. Daraus geht hervor, dass das Grundwasser gespannt unter den holozänen Weichschichten ansteht. Somit können die Höchststände bei Abtrag der grundwasserstauenden Auen-sedimente in das Gründungsniveau hineinreichen. Das Grundwasser fließt nach Nordwesten.

Eine Versickerung von Oberflächen- und Dachentwässerungen ist aufgrund der hydrogeologischen Situation nicht möglich.

Das Grundwasser ist nach DIN 4030 als „schwach bis stark betonangreifend“ einzustufen (pH: 6,5 - 7,5; Gesamteisen: 5 - 40 mg/l; Chloride: 75 - 2500 mg/l; Sulfate: 120 - 500 mg/l; Magnesium: 10 - 30 mg/l; Calcium: 75 - 200 mg/l).

Eingriff/Ausgleich

Fast der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist durch Bebauungspläne verschiedener Jahrgänge (Bebauungspläne 459, 556, 1917) überplant, die in unterschiedlicher Ausprägung schon jetzt die künftigen geplanten Nutzungen zulassen, bzw. über diese hinausgehen. Ausgleichsmaßnahmen sind in diesem Falle daher nicht erforderlich.

Unabhängig davon werden in den öffentlichen Verkehrsflächen und in der öffentlichen Grünfläche umfangreiche Baumpflanzungen durchgeführt werden (ca. 380 Laubbäume). Diese Baumpflanzungen werden „verrechnet“ mit Baumfällungen im Plangebiet. Es werden 14 gemäß Baumschutzsatzung schützenswerte Bäume gefällt, die durch 42 neue Straßenbäume kompensiert werden sollen. Es verbleiben danach 338 Bäume mit einem Flächenäquivalent von 16.900 Einheiten, die für planexterne Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung stehen. Diese Maßnahmen werden in den dafür dann vorgesehenen Bebauungsplanverfahren durch entsprechende Festsetzungen zugeordnet.

Entwässerung

Die Entwässerung des bereits bebauten Gebietes (Georg-Wulf-Straße, Neuenlander Ring und Paul-Feller-Straße) erfolgt durch ein vorhandenes Mischsystem. In der Straße Flughafendamm und in Teilen des Neuenlander Ringes befinden sich Anlagen des Trennsystems.

Im Rahmen der städtebaulichen Umstrukturierung soll das vorhandene Mischsystem in ein Trennsystem umgewandelt werden. Ein erstes grobes Entwässerungskonzept hat aufgezeigt, dass bei einer Zugrundelegung folgender Daten, nämlich annähernd gleiche Höhenlage der geplanten Straßenzüge wie zum jetzigen Zeitpunkt, Sohle der Neuenlander Wasserlöse ca. 1,20 m über NN im Bereich der Verkehrsfliegerschule, und Anschluss der erforderlichen Niederschlagswasserkanäle an die Neuenlander Wasserlöse, möglich ist.

Das gesamte anfallende Niederschlagswasser zwischen dem Flughafendamm und der Neuenlander Straße soll in die Neuenlander Wasserlöse eingeleitet werden.

Bei dem Niederschlagswasserkanal in der Hermann-Köhl-Straße und in der Fritzmauricestraße und der in Höhe der Verkehrsfliegerschule in die Neuenlander Wasserlöse einleitet, handelt es sich um einen Privatkanal. Durch die geplante Hochbaumaßnahme, im Anschluss an das bereits vorhandene Parkhaus, wird die Vorflut zum Gewässer unterbrochen.

Das anfallende Schmutzwasser wird durch Schmutzwasserkanäle in den Mischwasserkanal der Neuenlander Straße abgeleitet werden. Die Kanalanlagen, die zukünftig nicht mehr genutzt werden können (z. T. Flughafen-damm, Neuenlander Ring und Georg-Wulf-Straße), müssen ausgebaut oder, wo technisch sinnvoll, verdämmt werden.

Weitere Umweltbereiche/Wirkungsfelder einschließlich Belange der Denkmalpflege und Archäologie sind nicht betroffen.

E) Finanzielle Auswirkungen

Die Gesamtkosten zur Realisierung der Erschließungsmaßnahmen (einschließlich Kampfmittelbeseitigung) belaufen sich nach einer überschlägigen Kostenschätzung des Senators für Wirtschaft und Häfen auf 30,597 Mio. €. Die Finanzierung erfolgt über Mittel aus dem ISP, AIP sowie über das EU-Programm Ziel 2.

Hinzu kommen Kosten zur Kompensation von Folgemaßnahmen im Bereich Airbus (Verlagerung des Haupttores, Ersatz von Stellplatzflächen und Grünflächen, Werksicherungsanlagen) in Höhe von 3,63 Mio. €. Die Mittel stehen ebenfalls im AIP zur Verfügung.

Des Weiteren fallen Kosten an für den Ersatz von Stellplätzen der Deutschen Flugsicherung (Überplanung des heutigen Parkhauses) und von Stellplätzen der Verkehrsfliegerschule. Gegebenenfalls ist eine Gesamtlösung der Parkproblematik für das Flughafenumfeld anzustreben. Durch die Flughafen GmbH ist perspektivisch der Neubau eines weiteren Flughafen-Parkhauses geplant, in dem der Stellplatzbedarf (feste Anmietung) abgedeckt werden kann.

Für die Verlagerung des Sportplatzes der Verkehrsfliegerschule sowie der Betriebsverlagerung des Nordwestdeutschen Gartenbauverbandes werden weitere Kosten entstehen.

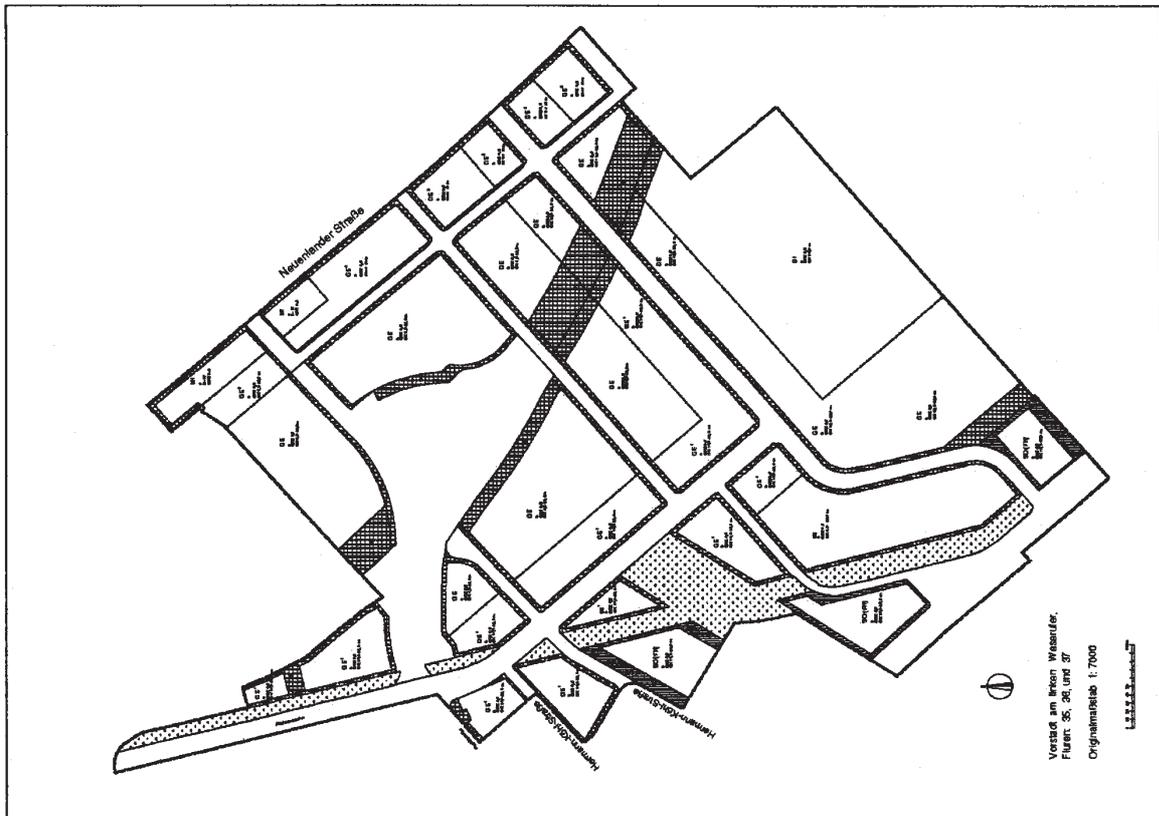
Die Kosten dieser vorgenannten Maßnahmen sind derzeit nicht quantifizierbar.

Die erforderlichen Mittel werden – soweit Dritte nicht zur vollständigen Refinanzierung 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.

für ein Gebiet in Bremen - Neustadt
zwischen Neuenlander Straße, Hünefeldstraße (einschließlich), Flughafendamm (einschließlich,
z.T. beiderseits) und Georg-Wulf-Straße (beiderseits) (Airport-Stadt Süd-Ost)

ZEICHNERISCHE FESTSETZUNGEN

-  Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans
-  Gewerbegebiet
-  Industriegebiet
-  Mischgebiet
-  Sondergebiet Flughäfen (FH)
- Grundflächenzahl
- Zahl der Vollgeschosse als Mindest- und Höchstmaß
- Oberkante der baulichen Anlagen als Mindest- und Höchstmaß (Gemessen wird von der angrenzenden Erschließungsstraße)
- Abweichende Bauweise
- Offene Bauweise
- Baufläche
- Baugrenze
- Straßenverkehrsflächen
- Straßenbegrenzungslinie
Die Straßenbegrenzungslinie wird nicht dargestellt, wenn sie mit einer Baugrenze zusammenfällt.
-  Öffentliche Grünflächen (Grünzug, Parkanlage / z.T. Gewässer)
-  Umgrenzung von Flächen für Stellplätze
Die Umgrenzungslinie wird nicht dargestellt, wenn sie mit einer Baugrenze oder Straßenbegrenzungslinie zusammenfällt.
- Stellplätze
- Tiefgarage
- Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung



Vorstudie am Institut Wasserbau,
Fluren 35, 36 und 37
Originalmaßstab 1:7000

LEITNER