

Mitteilung des Senats vom 29. Januar 2019

Vorhabenbezogener Bebauungsplan 142 (zugleich Vorhaben- und Erschließungsplan) zur Errichtung von vier mehrgeschossigen Büro- und Wohngebäuden in Bremen-Walle, Ortsteil Überseestadt am Ludwig-Franzius-Platz zwischen Konsul-Smidt-Straße, Hansator und Hoerneckestraße (Bearbeitungsstand: 3. Januar 2019)

Als Grundlage der städtebaulichen Ordnung für das oben näher bezeichnete Gebiet wird der vorhabenbezogene Bebauungsplan 142 (Bearbeitungsstand: 3. Januar 2019) vorgelegt.

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft hat hierzu am 17. Januar 2019 den als Anlage beigefügten Bericht erstattet.

Diesem Bericht ist eine Anlage beigefügt, in der die eingegangenen datengeschützten Stellungnahmen einschließlich der hierzu abgegebenen Stellungnahmen der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft enthalten sind.*)

Der Bericht der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft wird der Stadtbürgerschaft hiermit vorgelegt.

Der Senat schließt sich dem Bericht der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft einschließlich Anlage zum Bericht an und **bittet die Stadtbürgerschaft, den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 42 in Kenntnis der eingegangenen Stellungnahmen zu beschließen.**

*) Die Anlage zu dem Bericht der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft ist nur den Abgeordneten der Stadtbürgerschaft zugänglich und liegt zur Einsichtnahme in der Bürgerschaftskanzlei aus.

Bericht der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft

Vorhabenbezogener Bebauungsplan 142 (zugleich Vorhaben- und Erschließungsplan) zur Errichtung von vier mehrgeschossigen Büro- und Wohngebäuden in Bremen-Walle, Ortsteil Überseestadt am Ludwig-Franzius-Platz zwischen Konsul-Smidt-Straße, Hansator und Hoerneckestraße

(Bearbeitungsstand: 3. Januar 2019)

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft legt den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 (Bearbeitungsstand: 3. Januar 2019) und die entsprechende Begründung vor.

A. Verfahren nach dem Baugesetzbuch (BauGB)

1. Planaufstellungsbeschluss

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft hat in ihrer Sitzung am 29. Mai 2018 den Beschluss zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 142 gemäß § 13a BauGB gefasst. Der Planaufstellungsbeschluss ist am 1. Juni 2018 amtlich bekannt gemacht worden.

2. Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 ist am 15. März 2018 vom Ortsamt West eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit in einer öffentlichen Einwohnerversammlung durchgeführt worden. Änderungen in den Planungszielen haben sich auf Grund der Einwohnerversammlung nicht ergeben.

Nach der Einwohnerversammlung am 15. März 2018 ist zu dem Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes 142 eine Stellungnahme aus der Öffentlichkeit mitgeteilt worden. Diese Stellungnahme sowie deren Behandlung sind in der Anlage zu diesem Bericht der Deputation aufgeführt; hierauf wird verwiesen.

3. Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB

Im Rahmen des Verfahrens zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes 142 ist am 16. Januar 2018 die frühzeitige Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB durchgeführt worden. Das Ergebnis dieser Beteiligung ist in die Planung eingeflossen.

4. Gleichzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4a Abs. 2 BauGB und öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und die Anhörung der zuständigen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB sind für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 gleichzeitig durchgeführt worden (§ 4a Abs. 2 BauGB).

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft hat am 20. September 2018 beschlossen, den Entwurf zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 mit Begründung öffentlich auszulegen.

Der Planentwurf mit Begründung hat vom 12. Oktober 2018 bis 12. November 2018 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr öffentlich ausgelegt. Zugleich hat Gelegenheit bestanden, vom Entwurf des Planes mit Begründung im Ortsamt West Kenntnis zu nehmen.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind über die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB unterrichtet worden.

5. Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange und der öffentlichen Auslegung
- 5.1 Die Handelskammer Bremen hat anlässlich der öffentlichen Auslegung mit Schreiben vom 24. Oktober 2018 Folgendes mitgeteilt:

die Bebauung des Europahafenkopfes stellt einen wichtigen Meilenstein in der Weiterentwicklung der Überseestadt dar. Die den vorliegenden Vorhaben zugrunde liegende städtebauliche Konzeption überzeugt sehr.

Die Handelskammer nimmt zur Kenntnis, dass die Stadt Bremen in Teilbereichen der Überseestadt die Möglichkeiten für weiteres Wohnen ausloten möchte. Für das Plangebiet soll dies mit einer Ausweisung als Urbanes Gebiet erreicht werden.

Fraglos stellt die erfolgreiche Erschließung und Vermarktung der Überseestadt einen bedeutenden Baustein in der wirtschaftlichen Entwicklung Bremens dar. Jedoch sind bei der inneren Entwicklung der Überseestadt die Interessen der über 300 ansässigen Betriebe sehr ernst zu nehmen und unbedingt zu berücksichtigen. Daher ist auch bei den Festsetzungen dieses Vorhabenplanes 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 einer Entwicklung auch am bisherigen Standort erhält. Zu einem solchen Bestandsschutz gehört nach Überzeugung der Handelskammer die besondere Würdigung von Lärm- und Geruchsimmissionen. Diese besitzen ein erhebliches Konfliktpotenzial, sind aber auf Grund der besonderen Prägung der Nachbarschaft unabwendbar. Hiermit muss seriös umgegangen werden.

Als Vorlage kann das "Bremen Modell" gelten, dass das Nebeneinander von Industrie- und Hafenbetrieben mit Wohnen und neuem Gewerbe in der Überseestadt vertraglich regelt. Es wäre u.E. wünschenswert, wenn in der Begründung zum Bebauungsplan hierauf noch einmal sehr deutlich abgestellt würde.

Wir bitten Sie, Vorgenanntes im weiteren Planverfahren zu berücksichtigen.

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft gibt dazu folgende Stellungnahme ab:

Die Nachbarschaft des Plangebiets zu vorhandenen Industrie- und Gewerbebetrieben war ein zentrales Thema bei der Erarbeitung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 142. Für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 wurden unter anderem folgende Gutachten erarbeitet, die sich intensiv mit der Nachbarschaft zu den bestehenden Gewerbebetrieben – auch unter Berücksichtigung der bestehenden beziehungsweise planungsrechtlich zulässigen Erweiterungsmöglichkeiten dieser Betriebe – auseinandersetzen:

Lärmkontor GmbH: Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 „Europahafenkopf“ Bremen; Hamburg, 24. August 2018

- TÜV Nord: Bericht über die Durchführung einer Rasterbegehung; Hamburg, 23. März 2017,
- TÜV Nord: Geruchsimmissionen auf dem Flurstück 313/136 in der Überseestadt, Schreiben vom 6. Juni 2018,
- TÜV Nord: Auswirkungsanalyse/Einzelfallbetrachtung zur Verträglichkeit des Betriebs der Firma Stroever Schellack mit zukünftigen städtischen Planungen unter dem Gesichtspunkt des § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) beziehungsweise des Art. 13 der Seveso-III-Richtlinie. Ermittlung des angemessenen Sicherheitsabstands, September 2018,
- BPR Beratende Ingenieure: Verkehrstechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 142, Erschließung Europahafenkopf in Bremen-Walle OT Überseestadt, Bremen, August 2018.

Die im Bebauungsplanverfahren erfolgte Abwägung zur Ermöglichung von Wohn-, Büro- und kleinteiligen Gewerbeflächen unter Berücksichtigung der Nachbarschaft zu den bestehenden Gewerbe- und Industriebetrieben und deren Erhalt auch im Hinblick auf bestehende beziehungsweise planungsrechtlich gesicherte Erweiterungsmöglichkeiten ist in der Begründung zum Bebauungsplan dargelegt und über Festsetzungen gesichert. Eine zusätzliche Absicherung der Vereinbarkeit der Nutzungen erfolgt im „Bremer Modell“. Das „Bremer Modell“ sieht vor, die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 getroffenen Festsetzungen zum Immissionsschutz insbesondere durch die Eintragung von entsprechenden Grunddienstbarkeiten und gleichlautenden Baulasten im Hinblick auf Immissionen der benachbarten Gewerbebetriebe klarzustellen und dies ergänzend durch eine verbindliche Erklärung der Immissionsschutzbehörden zu sichern. Die Umsetzung des „Bremer Modells“ wird über den Grundstückskaufvertrag und den Durchführungsvertrag verbindlich zwischen der Vorhabenträgerin und der Stadtgemeinde geregelt.

Das „Bremer Modell“ ist in der Begründung zum Bebauungsplan bereits beschrieben (vergleiche beispielsweise Kap. C] Planinhalt, Ziffer 1 Art der baulichen Nutzung sowie Kap. C] Planinhalt, Ziffer 6 Immissionsschutz). Die Aussagen wurden aber noch einmal präzisiert beziehungsweise ergänzt.

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft empfiehlt, den Planentwurf aus den vorgenannten Gründen nicht zu ändern.

- 5.2 Die Arbeitnehmerkammer Bremen hat anlässlich der öffentlichen Auslegung mit Schreiben vom 8. November 2018 Folgendes mitgeteilt:

Mit Beginn der Auslegungsfrist zum 12.10.2018 wurde der Arbeitnehmerkammer als Trägerin öffentlicher Belange durch den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen die Gelegenheit zur Stellungnahme gemäß § 4 BauGB zu den o.g. Verfahren gegeben. Dieser Aufforderung kommen wir mit den folgenden Ausführungen nach:

Die Arbeitnehmerkammer begrüßt, dass die Überseestadt durch das o.g. Bauvorhaben als Wohn- und Arbeitsort für breite Schichten weiterentwickelt werden soll. Die Ausführung als „Urbanes Gebiet“ nach § 6a BauNVO wird als richtiger Schritt für eine verdichtete und nutzungsgemischte Stadt erachtet.

Das Bauvorhaben befindet sich aber an einer Stelle mit einer schwierigen Verkehrssituation. Die verkehrliche Belastung auf den Straßen „Hansator“ und „Auf der Muggenburg“, insbesondere zu den Stoßzeiten des Berufsverkehrs, ist allgemein bekannt und wurde aktuell im Abschlussbericht zum Integrierten Verkehrskonzept für die Überseestadt (Deputationsvorlage Nr. 19/500) umfassend skizziert. Entsprechend ist bei der Realisierung eines Bauvorhabens im Umfang des o.g. Projekts eine umfassende und fundierte verkehrstechnische Konzeption unerlässlich. Die Begründung des Bebauungsplans und die ihm zugrunde liegende verkehrstechnische Untersuchung sind aus Sicht der Arbeitnehmerkammer jedoch für diesen Zweck unzureichend, denn bedeutende Aspekte sind nicht Teil der abschließenden Bewertung.

So wird in der verkehrstechnischen Untersuchung abschließend, unter Verweis auf Absprachen mit den beteiligten Behörden empfohlen, den Knotenpunkt Hansator/Hans-Böckler-Straße aus der Beurteilung auszuklammern, obwohl gerade hier eine Belastung über die Leistungsfähigkeitsgrenze zu erwarten sei. Gleichzeitig werden die zu erwartenden Verkehre durch das benachbarte Bauvorhaben im Bereich der Überseeinsel (Kellogg's) ausgeklammert. Das Integrierte Verkehrskonzept für die Überseestadt lag zum Zeitpunkt der Gutach-
tenerstellung zudem noch nicht abschließend vor. Die im Verkehrsgutachten errechneten Verkehrsbelastungen sind daher als belastbare Beurteilungsgrundlage fraglich.

Entsprechend ist besonders kritisch, dass die zu erwartenden Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Leistungsfähigkeit des ÖPNV in der Begründung des Bebauungsplans sowie der ihm zugrunde liegenden Verkehrsuntersuchung nicht thematisiert werden. Als Reaktion auf die Stauproblematik vor Ort und die daraus folgenden Verspätungen im ÖPNV soll im Rahmen des Verkehrskonzepts für die Überseestadt die Linie 20 von der Straße „Auf der Muggenburg“ gänzlich auf die Straße „Am Kaffee-Quartier“ verlegt werden (Vorhaben Ö.8_3). Und bereits heute wird die Haltestelle „Europahafen“ stadteinwärts zu Stoßzeiten von der Buslinie 20 nicht bedient, da der Rückstau im Berufsverkehr eine verlässliche Taktung der Linie nicht zulässt. Diese Entscheidung und die darauf folgende Umsetzung durch die BSAG wurde in einer Stellungnahme der Arbeitnehmerkammer im Februar 2018 beklagt.¹

Im Rahmen des geplanten Bauvorhabens soll nun durch die Schaffung umfangreicher Pkw-Stellflächen, und dies sogar über das gesetzlich geforderte Maß hinaus, zusätzlicher Verkehr an diese bereits heute sehr stark belastete Stelle gelenkt werden. Entsprechend würde dies zu einer zusätzlichen Belastung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern im Berufsverkehr durch Rückstau im Pkw-Verkehr und Verzögerungen im ÖPNV führen. Es ist daher verwunderlich, dass die Möglichkeiten zur Reduzierung des Pkw-Verkehrs des Bremischen StellpLOG (Ablösung von Stellflächen gemäß § 6 StellpLOG oder die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts gemäß § 9 StellpLOG) nicht umfassend genutzt werden sollen, zumal dies auch im Abschlussbericht zum Integrierten Verkehrskonzept für die Überseestadt für Neubauprojekte zur Entspannung der Verkehrsbelastung explizit empfohlen wird.

Auf der Grundlage der genannten Mängel ist aus Sicht der Arbeitnehmerkammer zu befürchten, dass die Belastungen im Berufsverkehr in der Überseestadt im Zuge des o.g. Vorhabens im erheblichen Maße zunehmen werden. Das Mobilitätskonzept des Bauvorhabens ist daher von verantwortlicher Stelle zu überdenken und ggf. neu aufzustellen.

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft gibt dazu folgende Stellungnahme ab:

Zunächst wird zur Kenntnis genommen, dass die Arbeitnehmerkammer das Bauvorhaben am Europahafenkopf begrüßt und als richtigen Schritt für die Entwicklung der Überseestadt zu einem nutzungsgemischten, urbanen Ortsteil erachtet.

Die weitere Stellungnahme wird aus Gründen der Übersichtlichkeit in folgende Themenblöcke gegliedert:

Zur verkehrstechnischen Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan allgemein:

Die verkehrstechnische Untersuchung (VTU) zum Bebauungsplan ist intensiv mit der zuständigen Verkehrsabteilung des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr abgestimmt worden und basiert auf den abgestimmten Eingangsdaten. Die zuständige Verkehrsabteilung des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr hat im Zuge der Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan die Stellungnahme abgegeben, dass gegen die Planungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 142 keine Bedenken bestehen.

Die bestehende Verkehrssituation in der Überseestadt kann nicht dem geplanten Bauvorhaben am Europahafenkopf angelastet werden. Es betrifft die Überseestadt insgesamt. In diesem Sinne wird auch – un-

abhängig von diesem Bauleitplanverfahren – das Ziel verfolgt, die bestehende Verkehrssituation in der Überseestadt insgesamt zu verbessern.

Dazu haben die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft, die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie der städtische Haushalts- und Finanzausschuss im vierten Quartal 2018 das Integrierte Verkehrskonzept Überseestadt (IVK) beschlossen (Vorlage Nr. 19/500 S). Mit dieser Vorlage wurden auch 22 erste Maßnahmen grundsätzlich beschlossen und deren Finanzierung abgesichert.

Zum Knotenpunkt Hansator/Hans-Böckler-Straße:

Das Integrierte Verkehrskonzept für die Überseestadt (IVK) trifft die Aussage, dass mit dem Basisszenario die höchste Verkehrsbelastung in der Hans-Böckler-Straße ermittelt wurde (fast 32 000 Kfz/24 h). Auffällig ist, dass die Entlastung der Hans-Böckler-Straße, welche durch den Netzschluss der A 281 mit einem Wesertunnel entstehen wird, durch die Mehrverkehre der Überseestadt nahezu egalisiert wird.

Im Zuge der Vorschläge zur Optimierung der Verkehrsabläufe am Hansator (Maßnahme Seite 6, Optimierung der grünen Welle Hansator, gegebenenfalls Umbau Signalisierung) werden im IVK folgende Aussagen zur Hans-Böckler-Straße getroffen:

Durch den im IVK vom Gutachter vorgeschlagenen Wegfall des Linksabbiegers vom Hansator zur Nordstraße können die vier Fahrspuren des Hansators aus Sicht der Gutachter den sich ändernden Verkehrsverhältnissen angepasst werden. Diese Empfehlung ist noch genauer zu beleuchten.

Das Erreichen der mit dem IVK verbundenen Ziele hängt maßgeblich von der Umsetzung flankierender Maßnahmen außerhalb des Untersuchungsgebietes ab. Hierbei ist der Lückenschluss der A 281 von besonderer Bedeutung. Die verkehrlichen Bewertungen der Szenarien und die Leistungsfähigkeitsberechnungen gehen dadurch von einem deutlichen Rückgang der Verkehrsmengen im Zuge der Nordstraße/Hans-Böckler-Straße/Stephanibrücke aus. Ein reibungsloser Verkehrsablauf innerhalb der Überseestadt setzt voraus, dass es keine maßgeblichen Rückstauereignisse ins Untersuchungsgebiet hinein gibt. Rückstauereignisse treten jedoch derzeit insbesondere im Bereich der Stephanibrücke und des Autobahnzubringers Überseestadt in Utbremen auf. Ein Ausbau der beiden Strecken könnte die Erreichbarkeit der Überseestadt mit dem Pkw deutlich verbessern.

Die Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 leisten einen wesentlichen Beitrag zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und sind demnach eine wichtige Voraussetzung für die Erreichung der Mobilitätsziele in der Überseestadt. Aus Sicht der Gutachter weisen insbesondere die folgenden Maßnahmen eine hohe Bedeutung für die Überseestadt auf:

- Ausweisung von Premiumradrouten,
- Einrichtung einer Straßenbahnlinie mit Anschluss an den Hauptbahnhof,
- Taktverdichtung der Regio-S-Bahn-Linien,
- Optimierung des Busnetzes,
- Verbesserung und Ausbau der Park-and-ride- und Bike-and-ride-Anlagen,
- Ausbau des Carsharing-Angebots,
- Mobilitätsmanagement.

Zu den zu erwartenden Verkehren durch das Bauvorhaben im Bereich der Überseeinsel:

Die Überseeinsel soll in den kommenden Jahren zu einem nutzungsgemischten urbanen Stadtquartier entwickelt werden. Derzeit wird hierzu ein Rahmenplan erarbeitet, die Planungen sind jedoch noch nicht abgeschlossen. Die Verkehrssituation in der Überseestadt und konkret im Bereich Auf der Muggenburg/Hansator wird sich hierdurch grundsätzlich ändern. Die Änderung der Verkehrssituation im Zuge der Planungen für die Überseeinsel ist daher ein wesentlicher Bestandteil die Verkehrs- und Erschließungsplanung.

Mit der Entwicklung eines gemischt genutzten Stadtquartiers auf der Überseeinsel wird vor allem ein Beitrag zu einer stärkeren Nutzungsmischung in dem vorderen, derzeit vorrangig durch Gewerbenutzungen geprägten Teil der Überseestadt geleistet, da hier auch umfangreich Wohnnutzungen vorgesehen sind. Vor allem durch die Schaffung von Wohnraum in einer Mischung mit kleinteiligen gewerblichen Nutzungen ergeben sich langfristig Potenziale, den Berufsverkehr in der Überseestadt reduzieren zu können, da ein Angebot für in der Überseestadt arbeitende Menschen geschaffen wird, dort auch zu wohnen. Mit den gleichzeitig vorgesehenen Infrastrukturangeboten wie Schule, Kitas, Nahversorgung und dem Ausbau der Möglichkeiten zur Naherholung an der Weser und am Europahafen mit entsprechenden Radwegeverbindungen und Mobilitätsstrategien werden kurze Wege und der Verzicht auf die Nutzung des Pkw ermöglicht. Auch der generell vorgesehene Ausbau des ÖPNV-Angebots (öffentlicher Personennahverkehr) in der Überseestadt, vor allem mit einer direkten Anbindung an den Hauptbahnhof, schafft eine Alternative zur Pkw-Nutzung.

In den Prognosewerten des IVK sind die möglichen Entwicklungspotenziale der Überseeinsel zwar nur anteilig enthalten. Bei der weiteren Konzepterarbeitung für die Überseeinsel wird aber ein Verkehrskonzept vorgesehen, das Alternativen zur Nutzung des MIV aufzeigt, sodass die dem IVK zugrundeliegenden Prognosewerte durch eine Verschiebung des modal split eingehalten werden.

Die Entwicklung der Überseeinsel wird mittel- bis langfristig in den nächsten Jahren erfolgen. Hingegen ist die Realisierung des Bauvorhabens am Europahafenkopf zeitnah vorgesehen. Die Gestaltung der verkehrlichen Anbindung des Plangebiets am Europahafenkopf soll grundsätzlich möglichst wenig Auswirkungen für die bestehenden benachbarten Nutzungen haben und auch vor dem Hintergrund erfolgen, dass eine zukünftige Entwicklung der Gesamtflächen des südlichen Europahafens und der Überseeinsel eine umfassende Neuordnung der Verkehrsführung erfordert.

Die verkehrstechnische Untersuchung, die dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 zugrunde liegt, hat vor dem Hintergrund zunächst kurzfristig, im Hinblick auf das konkrete Bauvorhaben am Europahafenkopf und unter Berücksichtigung weiterer konkreter Bauvorhaben in der Überseestadt, Maßnahmen zur Verbesserung und Sicherstellung der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit des Straßennetzes in der Nachbarschaft des Plangebiets ermittelt. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um kurzfristig mögliche Anpassungen der Signalsteuerung und Ummarkierungen von Fahrspuren in den angrenzenden Knotenpunkten sowie den Bau einer zusätzlichen Fahrspur in der Konsul-Smidt-Straße am Kreuzungsbereich zur Straße Hansator. An diesen Maßnahmen wird die Vorhabenträgerin auch finanziell beteiligt.

Zu den der verkehrstechnischen Untersuchung zugrunde liegenden Verkehrsbelastungen:

Es wird von der Arbeitnehmerkammer darauf hingewiesen, dass zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung der verkehrstechnischen Untersuchung das Integrierte Verkehrskonzept für die Überseestadt (IVK) noch nicht abschließend vorlag und die in der verkehrstechnischen Untersuchung errechneten Verkehrsbelastungen daher fraglich sind.

Das IVK liegt zwischenzeitlich vor und wurde im vierten Quartal 2018 von der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft, der städtischen Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie dem städtischem Haushalts- und Finanzausschuss beschlossen (Vorlage Nr. 19/500 S). Es wurden darin auch kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses in der Überseestadt beschlossen.

In den Prognosewerten des IVK, die den Maßnahmenvorschlägen zugrunde liegen, sind die möglichen Entwicklungspotenziale der Überseeinsel zwar nur anteilig enthalten. Bei der weiteren Konzepterarbeitung für die Überseeinsel wird ein Verkehrskonzept vorgesehen, das Alternativen zur Nutzung des MIV aufzeigt, sodass die dem IVK zugrundeliegenden Prognosewerte durch eine Verschiebung des modal split eingehalten werden.

Die Ergebnisse aus der dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 zugrunde liegenden verkehrstechnischen Untersuchung sind in den Maßnahmenvorschlägen des IVK ebenfalls bereits berücksichtigt, beispielsweise der Ausbau der Konsul-Smidt-Straße um eine zusätzliche Fahrspur, an der die Vorhabenträgerin zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 finanziell beteiligt wird.

Zur Leistungsfähigkeit des ÖPNV, insbesondere der Änderung der Linienführung der Buslinie 20:

Bezüglich der Änderung der Linienführung der Buslinie 20 zur Nachmittagsspitze (Maßnahme Ö.8_3) wird in der zum IVK beschlossenen Vorlage Nr. 19/500 S Folgendes ausgeführt: Eine Überprüfung der Fahrzeiten durch die BSAG (Bremer Straßenbahn AG) hat bislang eine insgesamt positive Wirkung der Sofortmaßnahme ergeben. Zwar kommt es im Zeitbereich Montag bis Freitag von 12 Uhr bis 18 Uhr weiterhin zu Verspätungen, diese ähneln jedoch denen vergleichbarer Linien mit erhöhtem Verkehrsaufkommen und erscheinen vor dem Hintergrund des aktuellen Verkehrsaufkommens der Überseestadt vertretbar. Sofern Verspätungen auftreten, sind dafür andere Streckenabschnitte ursächlich, die Umleitungsstrecke über das Kaffeequartier ist unauffällig. Diese veränderte Linienführung wird mit Betriebsaufnahme des neuen ÖPNV-Konzepts (Linie 5) voraussichtlich im Frühjahr 2019 beendet.

Neben der Einführung der neuen Straßenbahnlinie 5 wird es hierbei um die Neuordnung der Buslinien 20, 26 und 28 gehen. Das Konzept zur Optimierung und Beschleunigung des ÖPNV wurde aufbauend auf dem IVK gemeinsam mit der BSAG erstellt und soll kurzfristig mit der nächsten Fahrplanumstellung Ende März 2019 umgesetzt werden. Im Hinblick auf die Buslinien 20, 26 und 28 sind sieben neue beziehungsweise neu zu ordnende Teilkhaltstellen in der Überseestadt vorgesehen (Konsul-Smidt-Straße, Überseektor, Schuppen 3 und Marcuskaje). Hierdurch soll zum einen der ÖPNV mit neuen Linienführungen teils beschleunigt werden. Zum anderen werden die Haltstellen insbesondere für Fußgänger besser erreichbar und damit besser nutzbar sein.

Das ÖPNV-Angebot soll also – mit den vorgesehenen Teilkhaltstellen in der Konsul-Smidt-Straße auch in direkter Nachbarschaft zum Plangebiet am Europahafenkopf – künftig weiter ausgebaut werden, sodass es eine attraktive Alternative zur Nutzung des Pkw darstellt.

Ungeachtet dessen hat die BSAG im Zuge der Trägerbeteiligung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 mit Stellungnahme vom 12. November 2018 geäußert, dass gegen die Planungen keine Bedenken bestehen beziehungsweise den Planungen zugestimmt wird.

Zu Pkw-Stellflächen und einem Mobilitätskonzept gemäß § 9 Stellplatzortsgesetz:

Das geplante Bauvorhaben am Europahafenkopf sieht Gewerbe- und Wohnnutzungen zu ungefähr gleichen Teilen vor. Die Verkehre, die durch die geplanten Wohnnutzungen neu entstehen, belasten den Berufsverkehr in der Überseestadt im Wesentlichen nicht, da sie in der Regel gegenläufig auftreten. Mit der Schaffung von neuem Wohnraum im Plangebiet am Europahafenkopf bietet sich zusätzlich die Möglichkeit für in der Überseestadt arbeitende Menschen, dort auch zu wohnen, sodass sich Potenziale ergeben, den Berufsverkehr langfristig reduzieren zu können.

Das Plangebiet ist an den ÖPNV angeschlossen, der künftig noch ausgebaut werden und das Plangebiet direkt an den Hauptbahnhof anbinden soll und damit als ein sehr gutes alternatives Angebot zur Nutzung des eigenen Pkw weiter aufgewertet wird. Die Planung fügt sich damit in die Entwicklung der Überseestadt zu einem nutzungsgemischten, lebendigen Ortsteil mit einer guten Vernetzung und kurzen Wegen ein.

Die Vorhabenträgerin wird mit Bezug der Gebäude Angebote zum Verzicht auf die Nutzung des eigenen Pkw vor allem zugunsten des ÖPNV und des Radverkehrs schaffen, sodass mit der Umsetzung dieser Mobilitätsstrategie mittelfristig auf eine Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV beziehungsweise zum Fahrrad hingewirkt wird. Vorgesehen ist zum einen ein betriebliches Mobilitätsmanagement für die Büroflächen, die die Vorhabenträgerin selber nutzen möchte. Hier soll beispielsweise durch Jobticketangebote die Nutzung des ÖPNV gefördert werden. Dies soll ergänzt werden durch ein Carsharing-Angebot im sogenannten Mobilitätshaus, das öffentlich zugänglich und damit auch für Anwohnerinnen/Anwohner in der Nachbarschaft des Plangebiets nutzbar sein wird. Für die Förderung des Radverkehrs werden im Mobilitätshaus in Kooperation mit einem professionellen Dienstleister Leihfahrräder angeboten. Regelungen zu dieser Mobilitätsstrategie trifft der Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan.

Bei der vorgesehenen „Mobilitätsstrategie“ handelt es sich nicht um ein Mobilitätskonzept nach § 9 Stellplatzortsgesetz (StellplOG). Die vorgesehenen Maßnahmen sollen darauf hinwirken, dass die zunächst gemäß aktuell gültigem Stellplatzortsgesetz vorgesehenen Pkw-Pflichtstellplätze mittel- bis langfristig reduziert werden können. Mit der zunächst vorgesehenen vollumfänglichen Herstellung der Pkw-Pflichtstellplätze wird im Plangebiet bis auf weiteres ein Angebot an Pkw-Stellplätzen geschaffen, das der bestehenden Parkplatzsituation in der Überseestadt Rechnung trägt. So soll hierdurch vor allem verhindert werden, dass aufgrund mangelnder Stellplatzangebote im Plangebiet durch das Bauvorhaben Parkplätze im öffentlichen Raum beansprucht werden beziehungsweise im öffentlichen Raum „wild“ geparkt wird. Zudem soll die Beeinträchtigung von bestehenden Stellplatzanlagen der umliegenden gewerblichen Nutzer verhindert werden – der Wunsch hiernach wurde im Bebauungsplanverfahren explizit geäußert.

Die zusätzlich zu den Pflichtstellplätzen gemäß StellplOG vorgesehenen öffentlichen Stellplätze (im sogenannten Mobilitätshaus) sollen beispielsweise Besucherinnen und Besuchern der Bewohnerinnen und Bewohner dienen und sind öffentlich zugänglich. Auch hierdurch

soll eine Beanspruchung des öffentlichen Raums beziehungsweise vorhandener Stellplatzanlagen in der Nachbarschaft durch das Bauvorhaben verhindert werden.

Die Begründung zum Bebauungsplan wurde entsprechend ergänzt.

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft empfiehlt, den Planentwurf aus den vorgenannten Gründen nicht zu ändern.

- 5.3 Die Bremer Straßenbahn AG hat anlässlich der öffentlichen Auslegung mit Schreiben vom 12. November 2018 Folgendes mitgeteilt:

Im Grundsatz stimmen wir der Maßnahme zu.

Im Rahmen der geplanten Netzanpassung der Linie 5 werden Änderungen im Busnetz im Bereich der Überseestadt erfolgen. Hierfür werden in der Konsul-Smidt-Straße zwei neue Teilhaltestellen für die Linien 20 und 20/28 in der Straße Hansator jeweils hinter dem Einmündungsbereich der Konsul-Smidt-Straße am Fahrbahnrand errichtet (s. Anlagen 1 und 2). Wir bitten um Berücksichtigung dieser Maßnahme bei der weiteren Planung.

Darüber hinaus weisen wir darauf hin, dass die Durchführung der Baumaßnahme zu einer negativen Beeinflussung unseres Linienverkehrs (derzeit die Straßenbahnlinie 3 und die Buslinie 20, ab Ende März 2019 die Straßenbahnlinien 3 und 5 sowie die Buslinien 20 und 28) in der Straße Hansator führen kann.

Aus diesem Grunde ist eine frühzeitige Abstimmung der Umsetzung dringend geboten, damit unsererseits rechtzeitig betriebliche Maßnahmen geplant, koordiniert und zu gegebener Zeit umgesetzt werden können.

Wir bitten Sie daher, unser Center Betrieb entsprechend in die Umsetzungsüberlegungen mit einzubinden.

Ansprechpartner sind die Herren

- Sascha Stuckenbrock, Fachbereichsleiter für Betriebsmanagement und Verkehrsservice, Tel.: 5596-478 oder
- Marcel Rodenbach, Bereich Störungsmanagement, Tel.: 5596-528.

Sollte bei uns aufgrund der notwendigen Maßnahmen ein zusätzlicher betrieblicher Aufwand entstehen, so ist hierfür zuvor die Kostenträgerschaft mittels Kostübernahmeerklärung verbindlich zu vereinbaren.

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft gibt dazu folgende Stellungnahme ab:

Die beiden geplanten Haltestellen sind bei der Erschließungsplanung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 berücksichtigt worden. Die Stellungnahme der BSAG wurde an die Vorhabenträgerin mit der Bitte um Berücksichtigung bei den weiteren Planungen/der Baustellenplanung weitergeleitet.

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft empfiehlt, den Planentwurf aus den vorgenannten Gründen nicht zu ändern.

- 5.4 Einige Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange haben Hinweise vorgebracht, die zu Anpassungen/Ergänzungen des Plans und der Begründung geführt haben. Auf den Gliederungspunkt 7. dieses Berichtes wird verwiesen.

Nach Klärung bestimmter Fragen haben die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gegen die Planung keine Einwendungen.

6. Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Anlässlich der öffentlichen Auslegung ist eine Stellungnahme aus der Öffentlichkeit eingegangen. Diese Stellungnahme sowie die dazu abgegebenen Empfehlungen der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft sind in der Anlage zum Bericht der Deputation aufgeführt. Hierauf wird verwiesen.

7. Änderung des Planentwurfs und der Begründung nach der öffentlichen Auslegung

7.1 Anpassungen/Ergänzungen des Planentwurfs

Nach der öffentlichen Auslegung und der gleichzeitig durchgeführten Behördenbeteiligung ist der Planentwurf überarbeitet und insofern wie folgt angepasst beziehungsweise präzisiert worden:

- Darstellung der parallel zum Bebauungsplanverfahren verlegten Hochwasserschutzlinie als nachrichtliche Übernahme anstelle des bisherigen Hinweises, da das wasserrechtliche Verfahren zur Widmung gemäß § 64 Abs. 1 des Bremischen Wassergesetzes (BremWG) zwischenzeitlich abgeschlossen worden ist.
- Sicherung weiterer Flächenangebote für Fahrradabstellanlagen in der Ebene -1 der Tiefgarage im Bereich des Ludwig-Franzius-Platzes auf Grundlage der fortgeschriebenen Erschließungs- und Freiraumplanung (Anpassung der im vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 mit TGa1 und TGa2 bezeichneten Flächen).

Der Bebauungsplanentwurf (Bearbeitungsstand: 3. Januar 2019) enthält die vorgenannten Anpassungen/Ergänzungen.

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft empfiehlt, der vorgenannten Plananpassung zuzustimmen.

7.2 Ergänzungen der Begründung nach der öffentlichen Auslegung

Aufgrund der vorgenannten Plananpassungen/-ergänzungen sowie weiterer Hinweise im Rahmen der Trägerbeteiligung und öffentlichen Auslegung ist die Begründung überarbeitet beziehungsweise ergänzt worden.

Die Begründung ist insbesondere unter den folgenden Gliederungspunkten ergänzt beziehungsweise angepasst worden:

- C) Planinhalt, Ziffer 1, Art der baulichen Nutzung; C) Planinhalt, Ziffer 6, Immissionsschutz sowie D) Umweltbericht, Ziffer 2 d, Auswirkungen auf den Menschen durch Schallimmissionen: Präzisierung und Ergänzung der Aussagen zum sogenannten „Bremer Modell“ im Hinblick auf die Nachbarschaft des Plangebiets zu vorhandenen Gewerbe- und Industriebetrieben.
- C) Planinhalt, Ziffer 3, Baulinie, Baugrenzen, Bauweise: Präzisierung der Aussagen zu den vorgesehenen Arkaden im Hinblick darauf, dass diese auf den privaten Grundstücksflächen und ohne

Inanspruchnahme der öffentlichen Verkehrsflächen vorgesehen sind. Präzisierung der Aussagen zu der vorgesehenen Überbauung der öffentlichen Verkehrsflächen in den Eckbereichen Hansator/Konsul-Smidt-Straße und Hansator/Hoerneckestraße im Hinblick darauf, dass zur Sicherung ausreichender Blickbeziehungen und ausreichender Begegnungsflächen im Verkehrsraum die Überbauung stützenfrei erfolgt.

- C) Planinhalt, Ziffer 3, Baulinie, Baugrenzen, Bauweise: Präzisierung der Aussagen zur Sicherung ausreichender Sichtbeziehungen für die Ein- und Ausfahrtbereiche der Garagen (Tief- und Hochgarage) im Hinblick darauf, dass der Nachweis der Einhaltung der Vorgaben der BremGarV im jeweiligen Baugenehmigungsverfahren erfolgt.
- C) Planinhalt, Ziffer 3, Baulinie, Baugrenzen, Bauweise, Reduzierung der Abstandsflächen: Präzisierung der Aussagen zur Belichtung von Wohnungen gegenüber dem im MU2 geplanten Hochpunkt im Hinblick darauf, dass die genaue Ausgestaltung der Wohnungen (Maisonetten mit Regelungen zu Fensterflächenanteilen/Oberlichtern) auf Grundlage eines Belichtungsnachweises gesunde Wohnverhältnisse sichert und dies im Durchführungsvertrag gesichert wird.
- C) Planinhalt, Ziffer 4, Verkehrliche Erschließung, Verkehrsflächen, Unter- und Überbauung, Stellplätze: Präzisierung der Aussagen zum durch das Bauvorhaben erzeugten Verkehrsaufkommen vor allem im Hinblick auf den Berufsverkehr; Ergänzung von Aussagen zu einer durch die Vorhabenträgerin vorgesehenen Mobilitätsstrategie im Hinblick auf eine mittelfristige Reduzierung des Pkw-Verkehrsaufkommens und des Stellplatzangebots im Plangebiet.
- C) Planinhalt, Ziffer 4, Verkehrliche Erschließung, Verkehrsflächen, Unter- und Überbauung, Stellplätze: Präzisierung der Aussagen zum ÖPNV-Anschluss und dem geplanten ÖPNV-Ausbau in der Überseestadt sowie Ergänzung von Aussagen zum Radverkehr.
- C) Planinhalt, Ziffer 4, Verkehrliche Erschließung, Verkehrsflächen, Unter- und Überbauung, Stellplätze: Ergänzung von Aussagen zur Freiraum- und Erschließungsplanung mit Verweis auf die abschließende Regelung im zwischen Vorhabenträgerin und Stadtgemeinde abzuschließenden Erschließungsvertrag (vor allem im Hinblick auf Lieferverkehre und Feuerwehraufstellflächen).
- C) Planinhalt, Ziffer 9, Flugsicherung: Änderung der Überschrift in „Nachrichtliche Übernahmen (Flugsicherung, Hochwasserschutz)“ im Hinblick darauf, dass die verlegte Hochwasserschutzlinie zwischenzeitlich gemäß § 64 Abs. 1 BremWG gewidmet und daher nicht mehr als Hinweis, sondern als nachrichtliche Übernahme im Bebauungsplan aufgenommen ist.
- C) Planinhalt, Ziffer 12, Hinweise: Streichen der Aussagen zur verlegten Hochwasserschutzlinie, da diese nun als nachrichtliche Übernahme im Bebauungsplan dargestellt ist.
- D) Umweltbericht, Ziffer 2 e), Auswirkungen auf den Menschen durch Geruchsimmissionen: Korrektur, dass es sich bei der angesetzten Kenngröße von 0,10 (entspricht 10 Prozent der Jahresstunden) gemäß GIRL um den Wert für Wohn- und Mischgebiete (nicht Kern- und Mischgebiete) handelt.

Im Übrigen wurde die Begründung redaktionell überarbeitet.

Die beigelegte Begründung (Bearbeitungsstand: 3. Januar 2019) enthält die vorgenannten Ergänzungen und Änderungen.

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft empfiehlt, der ergänzten Begründung (Bearbeitungsstand: 3. Januar 2019) zuzustimmen.

8. Absehen von einer erneuten öffentlichen Auslegung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB

Die vorgenannten Anpassungen beziehungsweise Ergänzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 142 und der Begründung nach der öffentlichen Auslegung sind überwiegend redaktioneller Art oder dienen der Klarstellung beziehungsweise Präzisierung, ohne dass wesentliche Veränderungen der Planung beziehungsweise Betroffenheiten entstehen (siehe Gliederungspunkt 7 dieses Berichtes).

Infolge der erfolgten Plananpassungen beziehungsweise -ergänzungen werden die Grundzüge der Planung nicht berührt; deshalb kann gemäß § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB die Einholung der Stellungnahmen auf die von der Planüberarbeitung betroffene Öffentlichkeit sowie die berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beschränkt werden.

Die Anpassungen/Ergänzungen berücksichtigen die im Rahmen der Behördenbeteiligung vorgetragene Hinweise. Abwägungsrelevante neue Erkenntnisse und Inhalte haben sich dadurch nicht ergeben. Die Planänderungen wurden mit den davon berührten Behörden und der Vorhabenträgerin abgestimmt.

Auf eine Einholung weiterer Stellungnahmen der Öffentlichkeit kann verzichtet werden, da diese von den Planergänzungen/-änderungen nicht betroffen ist.

Daher wird von einer erneuten öffentlichen Auslegung gemäß § 4a BauGB abgesehen.

B. Stellungnahme des Beirates

Der Fachausschuss „Überseestadt, Wirtschaft und Arbeit“ des Beirates Walle hat in seiner Sitzung am 18. Oktober 2018 dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 zugestimmt. Der Fachausschuss hatte bereits in seinen Sitzungen am 15. März 2018 und 21. August 2018 jeweils in öffentlicher Sitzung dem Bauvorhaben zugestimmt und mitgeteilt, dass dieses besondere Bauprojekt ausdrücklich begrüßt wird.

Dem Ortsamt West wurde die Deputationsvorlage gemäß der Richtlinie über die Zusammenarbeit des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr mit den Beiräten und Ortsämtern vom 17. November 2016 übersandt.

C. Beschluss

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft bittet den Senat und die Stadtbürgerschaft, den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 (zugleich Vorhaben- und Erschließungsplan) zur Errichtung von vier mehrgeschossigen Büro- und Wohngebäuden in Bremen-Walle, Ortsteil Überseestadt am Ludwig-Franz-Platz zwischen Konsul-Smidt-Straße, Hansator und Hoerneckestraße (Bearbeitungsstand: 3. Januar 2019) in Kenntnis der eingegangenen Stellungnahmen und ihrer empfohlenen Behandlung (Anlage zum Bericht) den Bericht zu beschließen.

Dr. Joachim Lohse
(Senator)

Jürgen Pohlmann
(Vorsitzender)

Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 (zugleich Vorhaben- und Erschließungsplan) zur Errichtung von vier mehrgeschossigen Büro- und Wohngebäuden in Bremen-Walle, Ortsteil Überseestadt am Ludwig-Franzius-Platz zwischen Konsul-Smidt-Straße, Hansator und Hoerneckestraße

(Bearbeitungsstand: 3. Januar 2019)

A. Plangebiet

Das knapp 1,6 ha große Plangebiet liegt im Stadtteil Walle, Ortsteil Überseestadt am Ludwig-Franzius-Platz. Das Plangebiet wird im Wesentlichen begrenzt:

- Im Norden/Nordosten und Nordwesten durch die Konsul-Smidt-Straße,
- im Osten/Südosten durch die Straße Hansator,
- im Süden durch die Hoerneckestraße,
- im Südwesten durch das Flurstück 313/66, das mit einem Anbau an den Schuppen 2 bebaut ist, und
- im Westen durch den Ludwig-Franzius-Platz entlang des Europahafens.

B. Ziele, Zwecke und Erforderlichkeit des Bebauungsplanes

1. Entwicklung und Zustand

Das Plangebiet ist unbebaut und umfasst im Nordosten das „Bremium-Grundstück“, das Ende der Zweitausenderjahre mit dem Büro- und Geschäftshaus „Bremium“ bebaut werden sollte. Das Grundstück liegt derzeit brach und ist eingezäunt. Es ist teils mit Rasen und Büschen bewachsen und stellt in Teilen eine sandige Fläche dar. Teilbereiche im Zentrum des Grundstücks sind mit einer wasserdichten Oberfläche belegt. Der südwestliche Teil des Plangebiets wurde bis Ende Juni 2018 von der BREPARK temporär als Parkplatz bewirtschaftet. Die Fläche ist zum 1. Juli 2018 geräumt worden. Sie liegt derzeit ebenfalls brach und steht für eine weitere Verwendung zur Verfügung. Die Oberfläche stellt sich als eine wassergebundene Decke dar.

Im Zentrum des Plangebiets befindet sich der Ludwig-Franzius-Platz, der als Verlängerung der Freiraumachse den östlich angrenzenden begrünten Hilde-Adolf-Park bis zu der großzügigen steinernen Freitreppenanlage am Europahafenbecken fortführt und zwischen beiden vermittelt. Im östlichen Bereich ist er mit Schotterrasen belegt und vereinzelt mit jungen Bäumen bepflanzt (ein Großteil der ehemals vorhandenen Bäume ist im Februar 2018 wegen mangelnder Vitalität entnommen worden). Der Platz öffnet sich mit einer weit aufgefächerten Freitreppe großzügig zum Europahafenbecken und bietet Zugang zum Wasser.

In den an das Plangebiet angrenzenden Erschließungsstraßen sind die bestehenden Geh- und Radwege in den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans einbezogen, da die Gehwege heutigen Erfordernissen entsprechend verbreitert werden sollen. Zusätzlich soll in der Konsul-Smidt-Straße der Bau einer weiteren Fahrspur ermöglicht werden.

Das Plangebiet ist aufgrund seiner vormaligen Hafen- und Industrienutzung stark anthropogen überformt. Früher war es Bestandteil des Hafenbeckens, das in diesem Bereich in den Sechzigerjahren verfüllt worden ist. Seit der Ausstattung des Europahafens mit einem RoRo-Terminal im Jahre 1972 wurde das Plangebiet zur Zwischenlagerung und zum Umschlag von Gütern genutzt. Im Zuge der Verdrängung der Stückgutfracht durch die neu aufgekommenen Containerschiffe

war das Hafenbecken nicht länger nutzbar. Ende der Neunzigerjahre wurde die ehemalige Hafennutzung aufgegeben und das RoRo-Terminal zurückgebaut. Seither wird das Plangebiet baulich nicht mehr genutzt.

Das Umfeld des Plangebiets ist durch einen vielfältigen Nutzungsmix geprägt. Nordwestlich grenzen die fünfgeschossigen Portgebäude entlang des Europahafens an. In den Erdgeschossen finden sich hier kleine gewerbliche Einheiten wie Läden, Gastronomie oder Dienstleistungsangebote. Die oberen Geschosse werden als Wohnungen oder Büros genutzt. In der Konsul-Smidt-Straße befindet sich ein Nahversorger mit Parkhaus. In Sichtweite des Plangebiets liegt ebenfalls in der Konsul-Smidt-Straße der Speicher I, ein markantes sechsgeschossiges Bauwerk der ehemaligen Hafennutzung, das unter Denkmalschutz steht und dessen Flächen zwischenzeitlich im Wesentlichen für Büros genutzt werden. Südwestlich des Plangebiets liegt der denkmalgeschützte Schuppen 2, dessen Flächen für Büros, verschiedene Gewerbebetriebe und zwei Veranstaltungstätten genutzt werden. Östlich an den Schuppen 2 grenzt ein zweigeschossiges Gebäude mit eingeschossigem Anbau an, das durch zwei Unternehmen – zur Weinverarbeitung sowie als Destillerie mit angeschlossener Verkostungs-gastronomie – genutzt wird. Östlich der Straße Hansator entsteht nordöstlich des Hilde-Adolf-Parks das sogenannte „Kaffeequartier“, ein gemischt genutztes Stadtquartier mit einer mehrgeschossigen Bebauung insbesondere für Wohnungen, ein Hotel sowie kleinteiliges Gewerbe in den Erdgeschossflächen, die an den Hilde-Adolf-Park angrenzen, wie Dienstleistungen, Läden oder eine Kita. Erste Baukörper sind bereits in der Realisierung, weitere sind in Planung. Das Areal südwestlich des Hilde-Adolf-Parks wird gewerblich genutzt. Neben dem ansässigen schelllackproduzierenden Betrieb sind hier in den letzten Jahren vornehmlich mehrgeschossige Bürogebäude sowie ein Restaurant mit Außengastronomie neu entstanden beziehungsweise werden derzeit errichtet.

In direkter Nachbarschaft zum Plangebiet befindet sich das Kellogg's-Gelände auf der Stephanihalbinsel. Das rund 41,5 ha große Areal des Kellogg's-Werksgebietes einschließlich angrenzenden Flächen auf der Südseite des Europahafens soll nach Aufgabe des Kellogg's-Werks in den nächsten Jahren zu einem urbanen, Nutzungsgemischtem Stadtquartier entwickelt werden. Dem Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 142 kommt vor diesem Hintergrund eine hohe Bedeutung als Eingang in das neue Stadtquartier rund um den Europahafen zu.

2. Geltendes Planungsrecht

Der Flächennutzungsplan Bremen stellt für den nordöstlichen Teil des Plangebiets gemischte Baufläche und für den südwestlichen Teil gewerbliche Baufläche dar. Für den dazwischen liegenden Ludwig-Franzius-Platz wird Öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage überlagernd mit einer Grünverbindung dargestellt. Da sich die vorgesehene Festsetzung eines urbanen Gebiets mit dem vorgesehenen nicht unerheblichen Anteil an Wohnnutzungen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 nicht aus der Darstellung einer Gewerblichen Baufläche entwickeln lässt, wird der Flächennutzungsplan (FNP) im Parallelverfahren geändert (8. Änderung des Flächennutzungsplans).

Im Nordosten des Plangebiets setzt der seit dem Jahr 2008 geltende Bebauungsplan 2359 Gewerbegebiet mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,80 und Straßenverkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung Fußgänger- und Radfahrbereich im Bereich des Ludwig-Franzius-Platzes fest. Im übrigen Bereich des vormals weitergehenden

und später zugeschütteten Europahafenbeckens werden Vorhaben zurzeit nach § 34 BauGB beurteilt. Für den südwestlichen Teil unterhalb der Verlängerung der südlichen Kaje des Europahafenbeckens setzt der Staffelbau- und Gewerbeplan 0045 aus dem Jahr 1921 Gewerbeklasse I und Baustaffel 6 fest. Die Gewerbeklasse I entspricht im Wesentlichen einem Industriegebiet nach geltender BauNVO.

3. Planungsziele und Erforderlichkeit des Bebauungsplans

Die Vorhabenträgerin beabsichtigt die Errichtung von vier mehrgeschossigen Büro- und Wohngebäuden am Ludwig-Franzius-Platz. Grundlage für die städtebauliche Entwicklung ist das Bebauungskonzept des Architekturbüros COBE aus Kopenhagen, das im Februar 2018 aus einem kooperativen Workshopverfahren mit sechs Architekturbüros als Siegerentwurf hervorgegangen ist. Das vorgesehene Konzept leitet sich auch aus dem Masterplan Überseestadt Bremen aus dem Jahr 2003 her, der kontinuierlich, zuletzt 2017/2018, entsprechend der eingeleiteten Entwicklungen fortgeschrieben wird. Auf Grundlage des Masterplans werden die alten Hafenviertel rechts der Weser zum neuen Ortsteil „Überseestadt“ entwickelt. Das städtebauliche Leitbild ist die gemischt genutzte vernetzte Stadt mit traditionellem Gewerbe, neuen Dienstleistungen, Wohnnutzungen und modernen Arbeits- und Lebensformen. Das Nutzungskonzept des Masterplans berücksichtigt den vorhandenen Unternehmensbestand. Wohnen soll gemäß dem Masterplan nur zugelassen werden, wenn bestehendes Gewerbe nicht beeinträchtigt wird. Besondere Schwerpunkte der klassischen gewerblichen Nutzung bleiben die Flächen um den Holz- und Fabrikhafen, das Frischezentrum/der Großmarkt, der Speicherhof und mit Stand 2017/2018 die Industrie- beziehungsweise Hafen-Nutzungen an der Weser. Dienstleistungsschwerpunkte sind der Weserbahnhof, das Überseedorf, der Europahafen und der Überseepark. Die besondere Lage des Plangebiets am Europahafenkopf wurde von Anfang an auch im Masterplan erkannt. So sieht das Bebauungskonzept des Masterplans für das Plangebiet eine orts- beziehungsweise stadtbildprägende Bebauung mit einer Landmarke in Form eines bis zu 30-geschossigen Hochpunktes vor. Gemäß dem Nutzungskonzept des Masterplans 2017/2018 sind hier vor allem Dienstleistungen vorgesehen.

Das städtebauliche Konzept für das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans berücksichtigt dies, aber auch die in der Nachbarschaft zum Plangebiet zwischenzeitlich stattgefundenen und künftige Entwicklung, vor allem die Stilllegung der Cerealienproduktion in direkter Nachbarschaft des Plangebiets und die Entwicklung der Stephanihalbinsel zu einem nutzungsgemischtem Stadtquartier in den kommenden Jahren. Hierdurch ergeben sich neue Entwicklungsperspektiven vor allem im Hinblick auf eine Wohnnutzung am Kopf des Europahafens als Bestandteil eines lebendigen, urbanen neuen Stadtquartiers im vorderen Bereich der Überseestadt.

Vorgesehen ist der Bau eines vorwiegend für Büros genutzten Gebäudes vor Kopf des Europahafens. Das Bürogebäude soll voraussichtlich als neuer Firmensitz für einen Teil der Unternehmen der Vorhabenträgerin fungieren, in dem bislang auf unterschiedliche Adressen verteilte Firmenbereiche an einem zentralen Standort zusammengeführt werden sollen. Es wird flankiert durch zwei Gebäude, die vorrangig zum Wohnen genutzt werden sollen, und ein sogenanntes Mobilitäts- haus im Nordosten des Plangebiets. Das Mobilitätshaus ist in den unteren Etagen für Kfz- und Fahrradstellplätze sowie für Wohnungen in den oberen Geschossen konzipiert. Ein Zwischengeschoss soll als Spielfläche für Kinder gestaltet werden.

Insgesamt sollen rund 30 000 m² BGF (Bruttogrundfläche) für Büroflächen und rund 340 Wohnungen mit einer BGF von rund 31 000 m² entstehen. Insgesamt werden rund 76 800 m² oberirdische BGF entstehen. 25 Prozent der Wohnungen werden als sozial geförderter Wohnungsbau im Plangebiet beziehungsweise in Kooperation mit der Gewoba im östlich angrenzenden Kaffeequartier in direkter Nachbarschaft zum Plangebiet errichtet. Verbindliche Regelungen hierzu wird der Durchführungsvertrag zum Bebauungsplan treffen, der zwischen der Vorhabenträgerin und der Stadtgemeinde abgeschlossen wird. Die vier individuell gestalteten Gebäudekörper sollen mit einer erhöhten Erdgeschosszone als Gebäudeensemble entwickelt werden. Die Erdgeschosszone des Bürohauses soll in Anlehnung an eine Markthalle gestaltet werden, sodass flexibel nutzbare Flächen für publikumswirksame Nutzungen, insbesondere Gastronomie, aber auch kleine Läden, Dienstleistungen oder Ausstellungsflächen angeboten werden. In den Erdgeschossen der Wohnhäuser sollen gleichfalls gastronomische und kleine Ladennutzungen sowie Dienstleistungen angesiedelt werden. Der öffentliche Raum wird hierdurch belebt und es entsteht ein lebendiges, urbanes Stadtquartier mit vier Baukörpern, die gut mit ihrer Nachbarschaft vernetzt sind.

Unter dem gesamten Plangebiet ist außerdem eine bis zu zweigeschossige Tiefgarage geplant. Die Gesamtentwicklung der Flächen am Europahafenkopf als ein zusammenhängendes städtisches Quartier bietet sowohl aus stadtplanerischer als auch aus verkehrlicher Sicht einen deutlichen Mehrwert für diese hoch öffentliche Lage. Mit einer gemeinsamen Tiefgarage bietet sich die Möglichkeit, die neu entstehenden Verkehre zu bündeln und zu lenken.

Ausgehend von der besonderen Lage des Plangebietes im Eingangsbereich zum Europahafen an der Schnittstelle zwischen den benachbarten Quartieren der Überseestadt soll ein markantes und lebendiges urbanes Quartier mit einer ortsbildprägenden Architektur entstehen, das einen städtebaulich prägnanten Kopf des Europahafens ausbildet. Der Entwurf greift daher ein Thema auf, das als Reminiszenz an die historischen markanten Kopfgebäude an den bremischen Hafenbecken bereits im Masterplan für die Überseestadt enthalten ist und nun ausformuliert werden soll. Traditionell wurden die Köpfe der Hafenbecken mit einem besonders markanten Gebäude besetzt. Beispiele hierfür sind das Hafenhochhaus am heute zugeschütteten Überseehafen und die Alte Feuerwache am Kopf des Holz- und Fabrikhafens.

Als respektvolle Fortführung dieser baulichen Betonung an den Köpfen der Hafenbecken soll nun auch der Kopf des Europahafens mit einem in die Moderne übersetzten besonders ausformulierten Gebäudeensemble in Form einer Landmarke bestehend aus drei einzelnen Hochpunkten besetzt werden. Die Hochpunkte entwickeln sich jeweils aus dem umlaufenden Blockrandsockel der einzelnen Baukörper und nehmen bestehende Blickachsen und Freiraumbezüge auf. Geplant ist ein 19-geschossiger Hochpunkt vor Kopf des Hafenbeckens, der die Freiraumachse, die sich aus dem Hilde-Adolf-Park zum Europahafenbecken erstreckt, aufgreift. Ein zwölfgeschossiger Hochpunkt entlang der Straße Hansator betont den südlichen Eingang in das neue Stadtquartier und schafft ein Gegenüber zu dem geplanten neuen Stadtquartier auf der Stephanihalbinsel. Ein 14-geschossiger Hochpunkt in Verlängerung der sogenannten „kleinen“ Konsul-Smidt-Straße, die parallel zur Konsul-Smidt-Straße an den Portgebäuden am Europahafen verläuft, schafft einen Akzent und betont die neu geschaffene Wegeverbindung zur Straße Hansator.

Das Gebäudeensemble nimmt Bezug auf die umliegenden Quartiere und sichert wichtige Blick- und Wegebeziehungen, sodass ein durchlässiges und erlebbares Quartier entsteht. Gleichzeitig markiert es

durch die Hochpunkte weithin sichtbar eine neue öffentlichkeitswirksame Destination in der Überseestadt und bildet einen markanten Baustein am Europahafenkopf aus.

Eine besondere Rolle spielen der Ludwig-Franzius-Platz und die Lage am Hafenbecken. Der Ludwig-Franzius-Platz soll in seiner Grundstruktur, Lage und Funktion beibehalten und durch die geplanten Gebäudekörper nordöstlich und südwestlich des Platzes baulich gefasst und gestaltet werden. Die Abmessungen der Platzfläche sollen sich in den nordöstlichen beziehungsweise südwestlichen Randbereichen zugunsten einer optimierten Raumfassung um jeweils rund 6,00 m beziehungsweise rund 9,00 m – gemessen ab der derzeitigen Flurstücksgrenze – gegenüber den Festsetzungen im derzeit geltenden Bebauungsplan 2359 verringern. Diese Verringerung betrifft Randbereiche des Platzes neben den bestehenden fußläufigen Wegeverbindungen. Diese Bereiche sind derzeit teils eingezäunt beziehungsweise als Parkplatz gestaltet und weisen damit keine Aufenthalts- oder Erholungsfunktion auf. Der Bereich der mit Schotterrassen gestalteten Platzfläche in Verlängerung des Hilde-Adolf-Parks wird erhalten und weiterhin als Freifläche und Bindeglied zwischen dem lang gestreckten Hilde-Adolf-Park und der breit angelegten Freitreppe am Europahafen fungieren. Die geplanten Baukörper erzeugen durch das Einrücken eine positive räumliche Spannung. Sie greifen die vorhandenen Laufbeziehungen entlang des Platzes und der Freiraumachse auf, die sich aus dem Hilde-Adolf-Park über den Ludwig-Franzius-Platz hin zum Europahafen erstreckt.

Der Ludwig-Franzius-Platz selbst soll eine auf den städtebaulichen Entwurf zugeschnittene neue Gestaltung und Bepflanzung erhalten. Es ist ein größtenteils gepflasterter Platz mit einem auf einem stringenten Raster ausgelegten hochstämmigen Baumhain mit rund 42 Bäumen geplant. Der Baumhain bildet ein grünes, hallenartiges Blätterdach aus und erzeugt unterhalb der Baumkronen einen lichten, durchlässigen Raum. Der Raum unter den Bäumen soll mit Grand belegt werden. Mit dieser Gestaltung und den neu hinzukommenden Nutzungen wird der Platz künftig belebt und erhält mit einer Breite von rund 42,00 m zwischen den geplanten Gebäudekörpern und einer Länge von rund 75,00 m zwischen Hansator und der Freitreppe am Europahafenbecken sowie dem geplanten Baumhain einen Maßstab, der zum Verweilen einlädt. Gleichzeitig bildet er einen Ruhepunkt zwischen dem großmaßstäblichen Hafenbecken und der lichten und langen Achse des Hilde-Adolf-Parks aus. Hierdurch wird ein Mehrwert sowohl für Anwohner als auch Besucher erreicht. Regelungen zur Freiraumgestaltung werden im Durchführungs- beziehungsweise im Erschließungsvertrag getroffen.

Das Gebäudeensemble schafft zusätzlich neue Freiräume jeweils zwischen den kompakten Baukörpern sowie gegenüber dem denkmalgeschützten Schuppen 2. Diese Freiräume sichern vielfältige Wegebeziehungen mit einer hohen Durchlässigkeit für Fußgänger und Radfahrer. Zusätzlich bieten sie Raum für Außengastronomie als Sondernutzung. Ergänzend zu den Freiräumen und den privaten Innenhöfen der jeweiligen Gebäudekörper wird damit eine zusätzliche städtebauliche Qualität für das Quartier geschaffen.

An den Gebäudekanten zum Europahafenbecken sind Arkaden vorgesehen, die zwischen den Erdgeschossen und dem umgebenden Freiraum vermitteln und auch eine wetterunabhängige Nutzung der Freiflächen ermöglichen. Die geplanten gastronomischen Nutzungen dürfen mittels Außenbestuhlung in den angrenzenden öffentlichen Raum hineinreichen, sodass sie zusätzlich zur Belebung des öffentlichen Raums am Europahafenkopf beitragen. Das Konzept zur Gestaltung der Freiflächen wird im Zuge der weiteren Planungen ausge-

arbeitet. Regelungen hierzu wird der Durchführungsvertrag und abschließend der Erschließungsvertrag zum Bebauungsplan treffen.

Die für den Wohnungsbau erforderlichen Spiel- und Freizeitflächen sollen teilweise in den Innenhöfen der Wohngebäude und in dem Zwischengeschoss des nördlichen Gebäudekörpers (Mobilitätshaus) realisiert und teilweise in die umgebenden Freiflächen integriert werden. In den Innenhöfen der Gebäude soll vorrangig ein Spielangebot für Kleinkinder geschaffen werden. Dies ermöglicht kurze Wege und eine Aufsicht durch die Eltern von den anliegenden Wohnungen aus. Die Kinderspielfläche im Zwischengeschoss des Mobilitätshauses soll öffentlich zugänglich und damit auch für Kinder in der Nachbarschaft nutzbar sein. Hier sollen Spielangebote für kleinere Kinder geschaffen werden. Angebote für größere Kinder und Jugendliche sollen voraussichtlich im vorderen Bereich des Hilde-Adolf-Parks angelegt werden. Der geltende Bebauungsplan 2382 für den Hilde-Adolf-Park ermöglicht die Anlage von Spielflächen, da der Park dort als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage und Spielplatz festgesetzt ist.

Das Plangebiet ist über die Konsul-Smidt-Straße, die Straße Hansator und die Hoerneckestraße erschlossen. Für die erforderlichen Pkw-Stellplätze sowie einen Teil der Fahrradabstellanlagen ist die Anlage einer überwiegend zweigeschossigen Tiefgarage geplant. Die Tiefgarage soll sich nahezu über das gesamte Plangebiet in zwei Etagen erstrecken und lediglich im Bereich des Ludwig-Franzius-Platzes auf der ersten Tiefgeschossebene ausgespart werden, um die hier vorgesehene Anpflanzung von Bäumen unter guten Wachstumsbedingungen zu ermöglichen. Weitere Stellplätze, insbesondere auch Fahrradabstellplätze, sollen in den unteren Etagen des Mobilitätshauses sowie in den Erdgeschosszonen der Wohngebäude untergebracht werden.

Um Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses in den angrenzenden Straßen zu vermeiden, werden die Zu- und Ausfahrten der Tiefgarage und zu den oberirdischen Stellplatzgeschossen auf zwei Bereiche – an der Konsul-Smidt-Straße und der Hoerneckestraße – konzentriert. Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wurden Maßnahmen zur Sicherung der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit des umliegenden Straßennetzes durch ein Verkehrsgutachten untersucht (vergleiche Kap. C 4).

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan sollen im Plangebiet auch Wohnnutzungen ermöglicht werden. Damit leistet die Planung einen Beitrag zu dem wohnungs- und stadtentwicklungspolitischen Ziel, in Bremen ein quantitativ und qualitativ ausreichendes Flächenangebot für den Wohnungsneubau zu schaffen. Nach der Wohnungsbaukonzeption Bremen sollen bis zum Jahr 2020 im gesamten Stadtgebiet 14 000 neue Wohnungen (ausgehend vom Jahr 2010) geschaffen werden. Zwischenzeitlich wird prognostiziert, dass Wohnbauflächen für voraussichtlich weitere 10 000 Wohnungen benötigt werden. Die Erhöhung des Angebotes an Wohnraum in der Überseestadt entspricht zudem der Zielsetzung der Stadtgemeinde Bremen, die Überseestadt zu einem lebendigen Ortsteil zu entwickeln. Ein größerer Anteil an Bewohnerinnen und Bewohnern in der Überseestadt trägt unter anderem dazu bei, tragfähige soziale Infrastrukturen, wie zum Beispiel Kindergärten und Schulen, entwickeln zu können sowie die notwendige Kundenfrequenz für die Nahversorgung und den ÖPNV zu erhöhen. Mit einer gleichwertigen Mischung aus Wohn- und Büronutzungen erfolgt im Plangebiet eine enge Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten. Dies ermöglicht kurze Wege und eine Belebung des neuen Quartiers sowie der Überseestadt auch außerhalb der Büroarbeits- und Öffnungszeiten.

4. Planungsverfahren

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan 142 sollte zunächst als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB aufgestellt werden.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden die Umweltbelange, die durch die Festsetzungen des Bebauungsplans berührt sind, mit ihren entsprechenden Wirkungsfeldern betrachtet und bewertet, unter anderem auch mögliche Immissionskonflikte zwischen dem geplanten Vorhaben und den bestehenden Industrie- und Gewerbebetrieben in der Umgebung. Gemäß § 1 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen insbesondere die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit und die Bevölkerung insgesamt zu berücksichtigen. Hierzu zählt auch die Vermeidung von Personengefährdungen durch schädliche Umwelteinwirkungen oder sonstige Gefahren im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Bim-SchG). Sofern gemäß § 13a Abs. 1 Satz 5 BauGB bereits Anhaltspunkte dafür bestehen, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 BImSchG zu beachten sind, hat die Gemeinde das Bauleitplanverfahren auf das Regelverfahren nach §§ 2 ff BauGB umzustellen. Diese Anhaltspunkte haben im vorliegenden Fall bestanden und wurden zum Gegenstand der Umweltprüfung gemacht.

Das Planverfahren ist deshalb auf das Regelverfahren nach §§ 2 ff BauGB umgestellt worden. Die Ergebnisse der Umweltprüfung sind im Umweltbericht (Kap. D) dargelegt.

C. Planinhalt

1. Art der baulichen Nutzung

Im Bebauungsplan wird gemäß § 12 Abs. 3a BauGB in Verbindung mit § 6a BauNVO als Baugebietskategorie ein urbanes Gebiet (MU) festgesetzt. Ein urbanes Gebiet entspricht den Planungszielen, am Ludwig-Franzius-Platz ein lebendiges, städtisches Quartier mit einer Nutzungsmischung aus Wohnungen, Büros, Dienstleistungen und belebenden, publikumswirksamen Nutzungen wie Gastronomie oder kleinen Läden zu entwickeln. Mit der Festsetzung eines urbanen Gebiets soll sich das Plangebiet auch in den Kontext der Überseestadt einfügen, die geprägt ist durch eine Nutzungsmischung aus Wohnungen und kleinteiligem Gewerbe in direkter Nachbarschaft zu den ansässigen Hafennutzungen mit den dazugehörigen Gewerbe- und Industriebetrieben. Ein urbanes Gebiet trägt auch der beabsichtigten Entwicklung eines orts- und stadtbildprägenden Quartiers mit einer entsprechend hohen Nutzungs- und Bebauungsdichte Rechnung.

Da in dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 mit dem urbanen Gebiet ein Baugebiet nach der BauNVO ausgewiesen wird, wird gemäß § 12 Abs. 3a BauGB festgesetzt, dass im Geltungsbereich des Vorhaben- und Erschließungsplanes im Rahmen der festgesetzten Nutzungen nur solche Vorhaben zulässig sind, zu deren Durchführung sich die Vorhabenträgerin im Durchführungsvertrag verpflichtet hat. Die Festsetzung ist somit Grundlage für eine weitergehende Konkretisierung des Vorhabens, die im Durchführungsvertrag erfolgt.

Das urbane Gebiet wird auf Grundlage des städtebaulichen Entwurfs gemäß § 1 Abs. 4 und 5 sowie § 6a BauNVO gegliedert. Mit der textlichen Festsetzung Nr. 4 wird geregelt, dass Wohnungen innerhalb der Erdgeschosse unzulässig sind. Hierdurch werden die Erdgeschosse des Bürogebäudes und der beiden Wohngebäude den vorgesehenen publikumswirksamen Nutzungen wie Gastronomie oder Läden sowie

Ausstellungsflächen vorbehalten, die einen Beitrag zur Belebung des Plangebiets und seines urbanen Charakters leisten sollen. In den Erdgeschoss sind jedoch Flächen für die Erschließung der darüber liegenden Wohnungen zulässig ebenso wie Flächen für das Abstellen der für die Wohn- und Gewerbenutzungen erforderlichen Fahrräder, wobei die Flächen entlang der Freiräume gemäß der Vorhabenplanung Läden oder Gastronomie vorbehalten werden, um die gewünschte Belebung des Plangebiets zu erzielen.

Für das geplante Bürogebäude vor Kopf des Europahafens (MU3) wird festgesetzt, dass ausgehend von der geplanten überwiegend gewerblichen Nutzung das Wohnen lediglich ausnahmsweise zugelassen werden kann (textliche Festsetzung Nr. 5). Der Anteil von Wohnnutzungen sollte 20 Prozent der Geschossfläche nicht überschreiten. Hierdurch wird das Bürogebäude als ein Baustein des neuen Stadtquartiers gesichert.

Um der hohen Nachfrage nach Wohnraum im Stadtgebiet gerecht zu werden und die Belebung des Quartiers auch nach den Büroarbeits- und Öffnungszeiten sicherzustellen, sieht die Vorhabenplanung ein in etwa gleichwertiges Mischungsverhältnis von Wohnnutzungen zu Büros und weiterem kleinteiligen Gewerbe vor. Regelungen hierzu wird der Durchführungsvertrag treffen.

Mit dem Vorsehen eines gleichwertigen Anteils von Wohnnutzungen im Plangebiet wird nicht verkannt, dass diese hier den in einem Hafen- und Gewerbeumfeld typischen Immissionen ausgesetzt sind. Auf das Vorhaben wirken insbesondere Verkehrslärmimmissionen von den angrenzenden Erschließungsstraßen sowie auch Gewerbelärmimmissionen benachbarter Betriebe ein. Aus Gründen des Immissionsschutzes müssen bei den Wohnungen daher bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgesehen werden. Hierdurch kann ein verträgliches Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe in diesem Teil der Überseestadt erreicht werden. Einzelheiten zur Bewältigung der Immissionskonflikte durch Lärm sind im Kap. C 6 "Immissionsschutz" dargestellt.

Vor dem Hintergrund der oben dargestellten städtebaulichen Zielsetzungen ist das Vorsehen von Wohnnutzungen im Rahmen der Festsetzung eines urbanen Gebiets auch angesichts der prognostizierten beziehungsweise ermittelten Lärmimmissionen im Bereich schutzwürdiger Nutzungen von bis zu 69 dB(A) tags beziehungsweise bis zu 59 dB(A) nachts vertretbar. Der Bebauungsplan setzt entsprechende passive Schallschutzmaßnahmen zur Sicherung ausreichender Innenraumpegel fest. Unter Berücksichtigung der Festsetzungen des Bebauungsplans ist zudem auch die Verträglichkeit mit den umgebenden Gewerbe-, Industrie- und Hafeneinrichtungen außerhalb des Geltungsbereichs gesichert. Den Belangen gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet sowie des Umweltschutzes, den Wohnbedürfnissen der Bevölkerung sowie der Entwicklung des Ortsteils wird damit ebenso Rechnung getragen wie der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen in den das Plangebiet umgebenden Betrieben. Eine zusätzliche Absicherung der Bestandsbetriebe erfolgt über Duldungsvereinbarungen zumutbarer Immissionen durch die Bestandsbetriebe. Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich auf dieser Grundlage zur Eintragung von Grunddienstbarkeiten als auch von gleichlautenden Baulasten zugunsten der Betriebe. Regelungen hierzu werden im Grundstückskaufvertrag und im Durchführungsvertrag getroffen.

In den urbanen Gebieten sind Einzelhandelsbetriebe nur zulässig, wenn die Verkaufsfläche des jeweiligen Einzelhandelsbetriebs 300 m² nicht übersteigt (vergleiche textliche Festsetzung Nr. 3). Mit dieser

Festsetzung wird das Ziel verfolgt, zentrale Versorgungsbereiche im Stadtteilzentrum Walle sowie in der Innenstadt zu schützen und Entwicklungsmöglichkeiten offen zu halten.

Die Einzelhandelsfestsetzung im Plangebiet orientiert sich am „Komunalen Zentren- und Nahversorgungskonzept Bremen“, das die Stadtbürgerschaft im November 2009 als städtebauliches Entwicklungskonzept beschlossen hat sowie am Einzelhandelskonzept für die Überseestadt aus dem Jahr 2016. Als Leitbild wird die polyzentrale Struktur Bremens vorgegeben. So ist die Entwicklung des Einzelhandels auf die Bremer Innenstadt, die Stadtteilzentren, die Nahversorgungszentren und außerhalb der Zentren auf die Sonderstandorte zu konzentrieren. Mit der Regelung der kleinteiligen Betriebstypen im Plangebiet wird dieses Zentrenkonzept unterstützt und den Entwicklungsempfehlungen für die Überseestadt Rechnung getragen, die eine behutsame Weiterentwicklung der Einzelhandelsstrukturen des Boulevards am Europahafen vorsehen. Demnach sind vor allem kleinteilige Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe in einer vielfältigen Nutzungsmischung wünschenswert. Hieraus rechtfertigt sich auch der Ausschluss aller, also auch nicht zentrenrelevanter Sortimente von Einzelhandelsbetrieben mit mehr als 300 m² Verkaufsfläche.

Die Begrenzung auf 300 m² Verkaufsfläche orientiert sich an Betriebstypen, die sich über die begrenzte Verkaufsfläche von 300 m² definieren. Somit sind nur bestimmte Arten von Einzelhandelsbetrieben zulässig. Kennzeichnend für diese Betriebstypen sind die geringen Verkaufsflächen. Hierbei handelt es sich entweder um Läden, die der Versorgung des unmittelbaren Nahbereichs dienen, sogenannte Nachbarschaftsläden, oder um kleinflächige Fachgeschäfte mit sonstigen Warensortimenten. Diese Einzelhandelsläden können somit neben dem nahversorgungsrelevanten Spektrum weitgefächerte Paletten unterschiedlicher Waren anbieten. So können in den urbanen Gebieten auch Läden mit sonstigen zentrenrelevanten Sortimenten zugelassen werden. Kennzeichnend ist der kleinflächige Einzelhandelsbesatz mit einer breiten Mischung unterschiedlicher Sortimente, die in den kleinen Läden angeboten werden können. Im Einzelhandel stellt die 300 m² Verkaufsflächenschwelle eine Trennlinie zwischen den Betriebstypen Einzelhandelsladen und Einzelhandelsfachmarkt dar. Aufgrund dieser Betriebstypenfestsetzung kann eine kleinteilige Einzelhandelsstruktur entwickelt werden, die der zentralen Lage des Plangebiets in der Überseestadt Rechnung trägt und zur angestrebten Belegung des Plangebiets und des öffentlichen Raums am Europahafen beiträgt. Die zulässigen Betriebstypen orientieren sich an den bereits in der Überseestadt bestehenden Läden im Quartier um den Europahafen, das heißt in den sogenannten Porthäusern an der Konsul-Smidt-Straße. Es handelt sich hier um Fachläden mit spezifischen Warensortimenten, wie zum Beispiel Bekleidung, Geschenkartikel, Schmuck, Nahrungs- und Genussmittel und so weiter.

Diese differenzierte Regelung zur Zulässigkeit von Einzelhandelsnutzungen im Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans rechtfertigt sich aufgrund der besonderen städtebaulichen Lage. So stellt das Plangebiet einen zentralen Bereich der Überseestadt im Eingangsbereich zum Quartier um den Europahafen und in direkter Nachbarschaft zum künftigen urbanen, nutzungsgemischten Stadtquartier auf der Stephanihalbinsel sowie dem in Realisierung beziehungsweise in Entwicklung befindlichen östlich angrenzenden Kaffeequartier und damit das Bindeglied zwischen diesen Quartieren dar. Diese Schnittstellenfunktion wird durch die direkte Nachbarschaft des Plangebiets zu Haltestellen des ÖPNV, einem Nahversorger in der

Konsul-Smidt-Straße sowie von Kultureinrichtungen wie das Hafemuseum oder die Hochschule für Künste unterstrichen. Mit den vorgesehenen vielfältigen Wegeverbindungen im Plangebiet werden kurze Wege und eine sehr gute Vernetzung mit der Nachbarschaft ermöglicht, sodass neben den künftigen Bewohnern und Beschäftigten im Plangebiet von einer entsprechend hohen Frequentierung durch Fußgänger und Radfahrer auszugehen ist.

Mit der Zulässigkeit von Einzelhandelsnutzungen im vorgesehenen Rahmen wird die Entwicklung des Stadtquartiers mit einer vitalen Erdgeschosszone, die durch Einzelhandelsläden, Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe belebt werden soll, gefördert. Zusätzlich bietet die geplante bauliche Dichte des urbanen Quartiers den Rahmen, um für Läden zusätzlich einzelhandelsrelevante Kaufkraft zu aktivieren. Die Beschränkung der Verkaufsfläche auf 300 m² ist trotz der zentralen Lage des Plangebiets erforderlich, um keine Konkurrenz zum bestehenden Stadtteilzentrum in Walle und zur Innenstadt entstehen zu lassen. Diese wäre bei der Zulässigkeit von größeren Einzelhandelsbetrieben nicht auszuschließen.

Die Regelung bietet die Voraussetzung, um für die im Gebiet und in der Umgebung wohnenden und arbeitenden Menschen wohnort- und arbeitsortnah Waren in Läden bis zu 300 m² Verkaufsfläche anzubieten, die zum Beispiel dem kurzfristigen täglichen Bedarf dienen (zum Beispiel Lebensmittel und Getränke). Dabei liegt die Verkaufsfläche mit bis zu 300 m² deutlich unterhalb der Schwelle der Großflächigkeit.

2. Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Grundflächenzahl (GRZ) und Höhenfestlegungen für die geplanten Gebäudekörper bestimmt.

Auf Grundlage des städtebaulichen Entwurfs wird eine GRZ von 1,00 festgesetzt. Damit wird die zulässige Obergrenze der GRZ von 0,80 für urbane Gebiete gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO um 0,20 überschritten. Diese Überschreitung der GRZ ist erforderlich, um die vorgesehenen vollflächigen Erdgeschosse zu ermöglichen. Die Erdgeschosse des Bürogebäudes und der beiden Wohngebäude sollen insbesondere flexibel nutzbare Strukturen für kleinteilige Läden, Gastronomie und weitere publikumswirksame Nutzungen bereitstellen. Hierdurch soll der öffentliche Raum am Europahafen belebt und ein Beitrag zu einem lebendigen, urbanen Quartier geleistet werden. Damit wird auch der besonderen Lage des Plangebiets Rechnung getragen, das direkt an die Freiräume am Kopf des Europahafens angrenzt. Die Freiflächen sollen – mit Ausnahme des östlichen Bereichs des Ludwig-Franzius-Platzes, der mit Bäumen bepflanzt werden soll – mit einem festen Platzbelag gestaltet werden. Die festgesetzte GRZ ermöglicht im Plangebiet im Bereich der an den öffentlichen Raum angrenzenden Grundstücksflächen eine Freiraumgestaltung, die die angrenzenden städtischen Freiräume mit einem überwiegend festen beziehungsweise gepflasterten Platzbelag fortführt. Hierdurch wird ein homogenes, städtisch geprägtes Ortsbild gesichert und die Nutzung der Freiflächen für Gastronomie oder Veranstaltungen ermöglicht. Darüber hinaus werden mit der festgesetzten GRZ in den Erdgeschossen der Wohngebäude Flächen für die erforderlichen Fahrradabstellplätze sowie im Bereich des Mobilitätshauses die erforderlichen Flächen insbesondere für die öffentlichen Kfz-Stellplätze sowie die Fahrradabstellplätze gesichert. Hierdurch werden die Voraussetzungen geschaffen, dass die erforderlichen Stellplätze in die Gebäude integriert und die angrenzenden öffentlichen Räume hiervon freigehalten werden.

Mit der festgesetzten GRZ von 1,00 wird im Plangebiet eine GRZ ermöglicht, die gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO der zulässigen GRZ von Kerngebieten entspricht und damit den urbanen Charakter des Gebiets unterstreicht. Um den angestrebten gleichwertigen Anteil an Wohnnutzungen im Plangebiet zu ermöglichen, wird jedoch anstelle eines Kerngebiets ein urbanes Gebiet festgesetzt.

Die nach § 17 Abs. 1 BauNVO vorgegebenen Grenzen für die GRZ können – wie hier vorgesehen – überschritten werden, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. Dies ist hier der Fall. So werden im Plangebiet mit dem Ludwig-Franzius-Platz und den sogenannten Hafengassen Freiflächen zwischen den kompakten Baukörpern gesichert beziehungsweise neu geschaffen. Mit der vorgesehenen Gestaltung der Freiflächen und den belebenden Nutzungen innerhalb des Plangebiets erhöht sich die Aufenthaltsqualität und es werden wohnungsnaher Freiräume zum Verweilen geschaffen. Der Ludwig-Franzius-Platz wird im östlichen Bereich oberhalb der Tiefgarage mit Bäumen bepflanzt werden, die ein grünes Blätterdach ausbilden und damit einen Beitrag zum Mikroklima leisten, indem beispielsweise Regenwasser zurückgehalten wird und verdunsten kann. Regelungen zu Art und Umfang der Baumpflanzungen werden im Durchführungsvertrag und abschließend im Erschließungsvertrag getroffen. Durch die direkte Nachbarschaft des Plangebiets zum Europahafenbecken mit den Uferpromenaden und dem grün gestalteten Hilde-Adolf-Park sowie die Weser stehen den künftigen Bewohnerinnen und Bewohnern weitere, großzügige öffentliche Freiräume für die Naherholung zur Verfügung, wobei sich mit der geplanten Entwicklung der Stephanihalbinsel die Zugänglichkeit zur Weser und voraussichtlich auch die Versorgung mit öffentlichen Grünanlagen noch verbessern wird.

Das Plangebiet ist aufgrund seiner ehemaligen Hafen- beziehungsweise industriellen Nutzung stark anthropogen überformt und liegt derzeit brach. Der nordöstliche Teilbereich ist eingezäunt und nicht zugänglich. Der südwestliche Bereich wurde bis Ende Juni 2018 temporär als Parkplatz genutzt. Gemäß Landschaftsprogramm Bremen, Karte B „Boden“ ist das Plangebiet – auch ausgehend von der vormaligen industriellen Nutzung durch den Hafenbetrieb und die ehemalige RoRo-Anlage – als Fläche mit sehr hohem Versiegelungsgrad ausgewiesen. Relevante negative Auswirkungen auf die Bodenfunktionen sind mit den Planungen demnach nicht zu erwarten.

Durch die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen wird gesichert, dass die Innenhöfe der geplanten Wohngebäude sowie Teilflächen des Zwischengeschosses des Mobilitätshauses grün gestaltet werden. Die grüne Gestaltung stellt eine Freiraumqualität für die anliegenden Bewohnerinnen und Bewohner dar und leistet einen Beitrag zum Mikroklima.

Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden somit nicht beeinträchtigt. Relevante nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt sind nicht zu erwarten. Die Planungen stellen mit der vorgesehenen Wiedernutzbarmachung einer innerstädtischen Brachfläche eine Maßnahme der Innenentwicklung dar und leisten somit einen Beitrag dazu, dass baulich nicht genutzte Flächen nicht in Anspruch genommen werden. Das Plangebiet ist voll erschlossen, sodass bereits vorhandene Infrastruktur genutzt werden kann. Die Planungen leisten damit auch einen Beitrag dazu, mit Grund und Boden sparsam umzugehen.

Für das Plangebiet wird zur Erreichung des Planungsziels der Entwicklung eines urbanen, Nutzungsgemischten Quartiers eine entsprechend hohe Nutzungsdichte angestrebt. Ausgehend von der besonderen Lage am Kopf des Europahafens soll eine ortsbild- beziehungsweise stadtbildprägende Bebauung entstehen, die einen städtebaulich prägnanten Kopf ausbildet und sich damit an die historisch markanten Kopfgebäude an den bremischen Hafenbecken anlehnt (vergleiche hierzu auch Kap. B 3). Zum anderen soll dem Ziel Rechnung getragen werden, in der Überseestadt zusätzlichen Wohnraum in einer Nutzungsmischung mit kleinteiligen Gewerbeflächen zu schaffen.

Auf Grundlage dieser Planungsziele werden für die Gebäudehöhen jeweils Mindest- und Höchstmaße festgesetzt, wobei sich die festgesetzten Höhenangaben auf über Normnull (NN) beziehen. Insbesondere der Hochpunkt vor Kopf des Europahafenbeckens im Zentrum des Plangebiets soll stadtbildprägend wirken. Mit der als Höchstmaß festgesetzten Höhe von 86,00 m über NN orientiert sich dieser Hochpunkt am östlich des Plangebiets gelegenen Wesertower, der mit einer Höhe von rund 90,00 m über NN ebenfalls stadtbildprägend wirkt. Damit wird der besonderen Lage des Hochpunktes vor Kopf des Hafenbeckens und an der Freiraumachse, die sich aus dem Hilde-Adolf-Park zum Europahafenbecken erstreckt, Rechnung getragen. Das festgesetzte Mindestmaß von 78,00 m über NN orientiert sich an der Höhe beispielsweise des Landmark-Towers nordwestlich des Europahafens, der mit einer Höhe von rund 75,00 m über NN ebenfalls stadträumlich wirkt und dessen Höhe nicht unterschritten werden darf.

Die Höchstmaße für den südlichen und den nördlichen Hochpunkt orientieren sich mit 56,00 m über NN beziehungsweise 62,20 m über NN an der in der Überseestadt geltenden Referenzhöhe für die sogenannte „kleine Hochhaushöhe“. Diese lehnt sich insbesondere an das Hafenhochhaus am ehemaligen Überseehafenbecken mit einer Höhe von rund 60,00 m über NN an. Mit dieser Höhe entfalten die beiden Hochpunkte eine quartiersprägende Wirkung, die auch mit den festgesetzten Mindestmaßen von 49,00 m über NN beziehungsweise 55,50 m über NN gesichert wird.

Diese beiden Hochpunkte sollen städtebauliche Akzente setzen. Der südliche Hochpunkt markiert entlang der Straße Hansator den Eingangsbereich in das neue Quartier am Europahafenkopf von Südwesten und setzt einen Akzent auch im Übergang zum geplanten Stadtquartier auf der Stephanihalbinsel. Der nördliche Hochpunkt betont insbesondere die geplante Wegeverbindung, die aus der „kleinen“ Konsul-Smidt-Straße fortgeführt wird, die zwischen Speicher I und den Portgebäuden parallel zum Hafenbecken verläuft.

Mit einer geplanten Geländehöhe von circa 8,00 m über NN erreichen die Hochpunkte somit Geschosshöhen von bis zu 19 Geschossen für den Hochpunkt des Bürogebäudes vor Kopf des Hafenbeckens und bis zu zwölf beziehungsweise 14 Geschosse für den südlichen beziehungsweise den nördlichen Hochpunkt der beiden Wohngebäude.

Für die Blockrandsockel der geplanten Baukörper wird eine Mindesthöhe von 25,00 m über NN festgesetzt. Diese Mindesthöhe orientiert sich an den sogenannten Portgebäuden auf der Nordseite des Europahafens und soll sicherstellen, dass das für diesen Bereich der Überseestadt vorgesehene Mindestmaß der Höhenentwicklung der Gebäudekörper nicht unterschritten und die angestrebte bauliche Fassung der angrenzenden Freiräume erreicht wird. Die festgesetzten Höchstmaße für die Blockrandsockel der beiden nördlichen Gebäudekörper mit einer Höhe von 30,50 m über NN beziehungsweise 33,50 m

über NN resultieren aus dem städtebaulichen Entwurf und sichern zudem, dass die maßgebliche Höhe der Traufkante des unter Denkmalschutz stehenden Speicher I von rund 33,60 m über NN nicht überschritten wird. Die Höchstmaße der Blockrandsockel der beiden südlichen Gebäudekörper mit einer Höhe von 37,00 m über NN beziehungsweise 30,50 m über NN leiten sich aus dem städtebaulichen Entwurf mit den vorgesehenen erhöhten Erdgeschosszonen und der geneigten Dachform her. Der Blockrandsockel des Bürogebäudes überschreitet die Höhe der Traufkante des Speicher I. Dies ist vor allem in der Dachform des Blockrandsockels begründet, die die Dachform des Hochpunktes des Bürogebäudes aufgreift. Das Bürogebäude liegt vor Kopf des Europahafenbeckens und ist nicht im Zusammenhang mit dem Speicher I zu sehen. Damit wird für die Blockrandsockel jeweils eine bis zu fünf- beziehungsweise sechsgeschossige Bebauung ermöglicht.

Für die beiden Wohngebäude wird für die Innenhöfe eine maximal zulässige Höhe von 13,00 m über NN festgesetzt. Hierdurch werden die überhöhten, vollflächigen Erdgeschosszonen für die publikumswirksamen Nutzungen ermöglicht. Zum anderen werden die Innenhöfe gesichert, da diese oberhalb der festgesetzten Höhe von einer Bebauung durch die Gebäude freizuhalten sind. Die Innenhöfe ermöglichen die Anlage von Kinderspielflächen und hausnahen Freibereichen für die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner. Die für den Innenhof beziehungsweise das Zwischengeschoss des Mobilitätshauses festgesetzte Höhe von 16,50 m über NN ermöglicht die hier vorgesehenen Geschosse für die Unterbringung der erforderlichen Kfz- und Fahrradabstellplätze.

Mit der textlichen Festsetzung Nr. 11 wird gesichert, dass die zu den Verkehrsflächen orientierten Bereiche der Erdgeschosse der beiden Wohngebäude und des Bürogebäudes mit einer lichten Höhe von mindestens 4,00 m beziehungsweise im Bereich von Unterzügen zwischen den Stützen mit einer lichten Höhe von im Mittel mindestens 4,00 m herzustellen sind (vergleiche hierzu Abbildungen 2.1 und 2.2). Hierdurch sollen attraktive Flächen mit einer ausreichenden Belichtung für die geplante Ansiedlung von Läden oder Gastronomie gesichert werden.

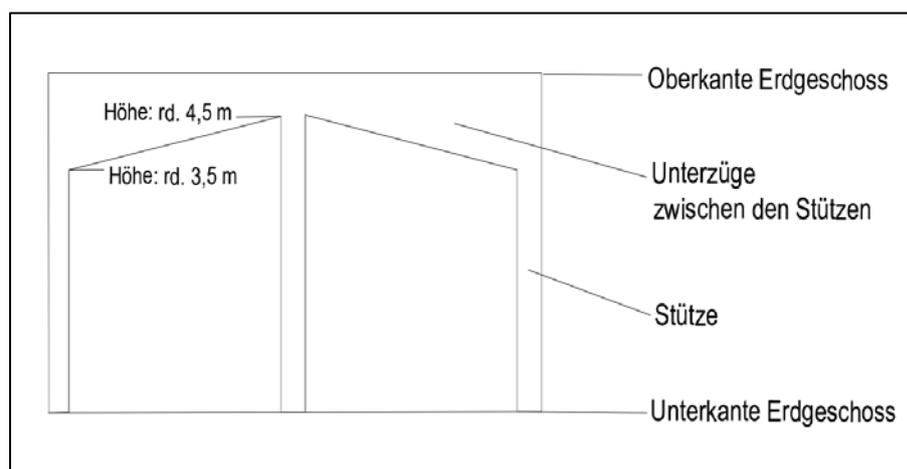


Abbildung 2.1: Darstellung der Unterzüge zwischen den Stützen (es handelt sich um eine Prinzipdarstellung der vorgesehenen Unterzüge zwischen den Stützen; das gemittelte Maß für die lichte Höhe in diesem Bereich ergibt sich aus dem Mittelwert der höchsten und der niedrigsten Höhe im Bereich der Unterzüge $[4,5 \text{ m} + 3,5 \text{ m} = 8,0 \text{ m} / 2,0 = 4,0 \text{ m}]$).

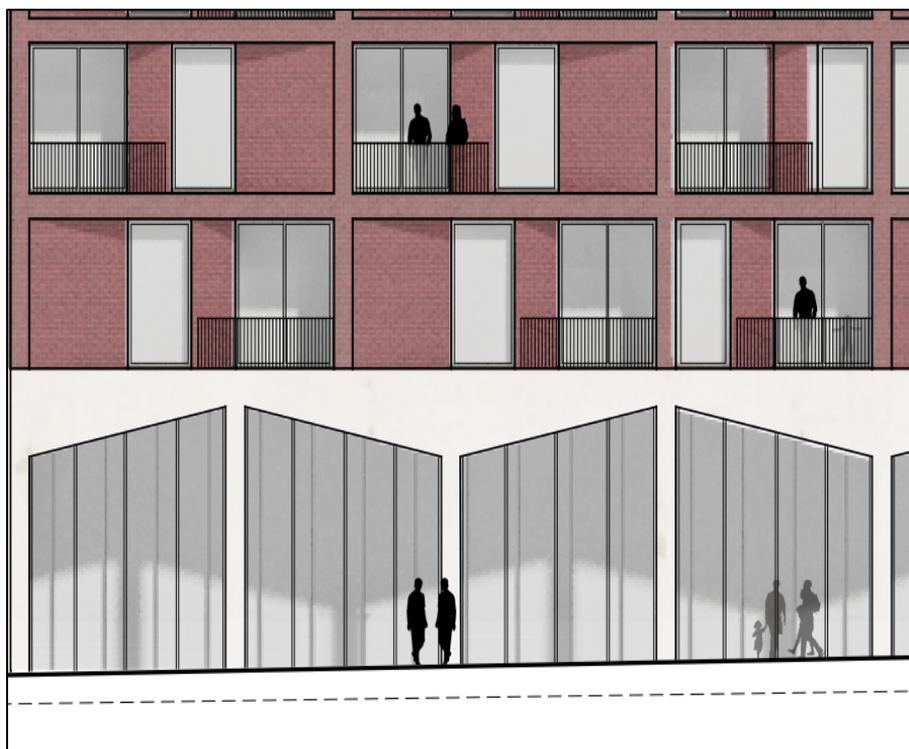


Abbildung 2.2: Darstellung der geplanten Unterzüge anhand der vorgesehenen Gebäudeplanung (unverbindlich).

Eine Unter- beziehungsweise Überschreitung der festgesetzten Mindest- und Höchstmaße für die Höhe baulicher Anlagen durch Gebäude, Gebäudeteile und technische Anlagen kann ausnahmsweise zugelassen werden, wenn dies im Hinblick auf die stadträumliche Wirkung untergeordnet ist (textliche Festsetzung Nr. 16). Gebäude, Gebäudeteile und technische Anlagen sind in ihrer stadträumlichen Wirkung untergeordnet, soweit die Maßabweichungen den jeweiligen Hauptgebäudekörper entsprechend seiner Festsetzung deutlich erkennen lassen. Für die stadträumliche Wirkung sind insbesondere die Gebäudeansichten von den umgebenden Verkehrsflächen relevant. Diese Festsetzung soll beispielsweise die Installation von technischen Anlagen zur Flugsicherung und eine gewisse Reaktionsmöglichkeit in der weiterführenden Planung ermöglichen. Grundsätzlich sind technische Aufbauten, mit Ausnahme von Anlagen zur Nutzung der Solarenergie oder zur Flugsicherung sowie Treppenausstiege einzuhausen. Das heißt, sie sind mit einem Sichtschutz zu umgeben. Eine Überdachung der Einhausung ist nicht erforderlich.

Eine Geschossflächenzahl (GFZ) wird im Bebauungsplan nicht festgesetzt, da die bauliche Dichte über die GRZ und die Festsetzungen zu den Gebäudehöhen bestimmt wird. Rechnerisch wird die Obergrenze der GFZ für urbane Gebiete nach § 17 BauNVO überschritten. Die Obergrenze liegt bei einer GFZ von 3,00. Die Planung ermöglicht eine GFZ von bis zu 9,50 zugunsten der städtebaulich angestrebten stadtbeziehungsweise ortsbildprägenden Architektur. Die Überschreitung der GFZ wird durch die unmittelbare Nachbarschaft zu dem grün gestalteten Hilde-Adolf-Park, den Wasserflächen des Europahafens und der Weser ausgeglichen, wobei zu berücksichtigen ist, dass sich der Zugang zur Weser mit der neuen Entwicklung der Stephanihalbinsel künftig noch verbessern wird. Dieser Landschaftsraum wird von einer 16,0 m breiten öffentlichen Promenade direkt am Wasser begleitet, die von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden und zur Erholung der Menschen dienen kann, die im Plangebiet wohnen und arbeiten. Eine Beeinträchtigung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse

oder nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt sind somit nicht zu erwarten.

3. Baulinien, Baugrenzen, Bauweise

Eine Bauweise wird im Plangebiet nicht festgesetzt, denn diese wird indirekt durch eine Baukörperfestsetzung mit Baulinien für die vier geplanten Gebäudekörper bestimmt. Somit werden die geplanten Gebäudekörper jeweils überwiegend grenzständig beziehungsweise mit einem Abstand von 0,50 m und nordöstlich des Mobilitätshauses bis zu 5,00 m zur Grundstücksgrenze errichtet. Mit den festgesetzten Baulinien werden auch Gebäude mit einer Länge von mehr als 50,00 m vorgesehen. Hierdurch entstehen kompakte Baukörper, die die Freiflächen am Europahafen definieren.

Mit der Festsetzung von Baulinien sollen insbesondere die angrenzenden und die neu entstehenden Freiräume baulich gefasst und wichtige Wege- und Blickbeziehungen betont werden. Entlang der Straße Hansator sollen die vier Gebäude eine einheitliche Bauflucht mit einer klaren Raumkante herstellen. Eine einheitliche Bauflucht soll auch gegenüber dem Europahafenbecken sichergestellt werden, unter anderem um die hier neu entstehende Wegeverbindung zu betonen und den Platz an der Freitreppe zum Hafenbecken zu definieren. Der südwestliche Gebäudekörper weicht von dieser Bauflucht ab. Die hier festgesetzte Baulinie sichert einen angemessenen Abstand gegenüber dem denkmalgeschützten Schuppen 2 und eine Durchlässigkeit für Fußgänger und Radfahrer auch unter Berücksichtigung der künftigen Entwicklung der Stephanihalbinsel. Zudem wird der an dieser Stelle erforderliche Deichverteidigungsweg entlang der verlegten Hochwasserschutzlinie gesichert. Die geplanten zum Europahafenbecken orientierten Arkaden der beiden Gebäudekörper, die den Ludwig-Franzius-Platz flankieren, greifen die sich aus der Baulinie des südwestlichen Gebäudekörpers ergebende Raumkante jeweils in den Erdgeschoss auf. Hierdurch wird eine Blick-beziehung zum Europahafenbecken gesichert und die entstehende Wegeverbindung betont. Die Arkaden ermöglichen zudem eine wetterunabhängige Nutzung der Freiräume beispielsweise für Gastronomie oder Veranstaltungen am Europahafenbecken. Die Arkaden werden nicht mit Rundbögen versehen, vielmehr ist eine eckige Ausbildung zwischen den Stützen vorgesehen. Die lichte Höhe gilt zwischen der jeweiligen Geländeoberkante und der Unterkante der Decken der jeweiligen Gebäude im Bereich der Arkaden. Die Arkaden befinden sich vollständig auf den privaten Grundstücksflächen und beanspruchen die öffentlichen Verkehrsflächen nicht.

Baulinien werden auch entlang des Ludwig-Franzius-Platzes und entlang der sogenannten Hafengassen festgesetzt, um diese Freiräume baulich zu fassen. Die Baulinien am Ludwig-Franzius-Platz greifen die Freiraumachse und Laufbeziehungen auf, die sich aus dem Hilde-Adolf-Park ergeben (vergleiche dazu auch Kap. B 3). Die Gebäudekanten entlang der Hafengassen schaffen und definieren neue Wegeverbindungen in Verlängerung der „kleinen“ Konsul-Smidt-Straße und der Hafenpromenade und erzeugen ein durchlässiges Quartier mit kurzen Wegen und einer guten Vernetzung beispielsweise zu Angeboten für die Nahversorgung oder ÖPNV-Haltestellen in der Nachbarschaft des Plangebiets.

Auch die geplanten Hochpunkte werden mit Baulinien festgesetzt um sicherzustellen, dass sie entsprechend dem städtebaulichen Konzept zur Betonung wichtiger Blick- und Wegebeziehungen positioniert werden – der Hochpunkt des Bürogebäudes akzentuiert die Freiraumachse aus dem Hilde-Adolf-Park hin zum Europahafenbecken, der

südliche Hochpunkt betont die Eingangssituation in das neue Stadtquartier und schafft ein Gegenüber zur geplanten Bebauung der Stephanihalbinsel und der nördliche Hochpunkt definiert die neu entstehende Wegebeziehung, die sich aus der „kleinen“ Konsul-Smidt-Straße erstreckt. Da sich die Hochpunkte aus der Blockrandbebauung entwickeln, wird in der Planzeichnung klargestellt, dass die Baulinien für die Hochpunkte teils erst ab den Geschossen oberhalb der Blockrandbebauung gelten.

Entlang der Straße Hansator wird mit den festgesetzten Baulinien in Teilbereichen eine Überbauung der öffentlichen Verkehrsflächen vorgesehen. Dies betrifft die Eckbereiche zur Hoerneckestraße und der Konsul-Smidt-Straße. Hier werden in den Erdgeschossen die Gebäudekanten zugunsten von verbreiterten Gehwegen mit guten Sichtbeziehungen und angemessen dimensionierten Flächen im Knotenpunktbereich abgeschrägt. Oberhalb der Erdgeschosse werden die Gehwege mit einer lichten Höhe von mindestens 5,00 m überbaut. Oberhalb der überbauten Verkehrsflächen gilt ab der Unterkante der jeweiligen Gebäudekörper als Festsetzung urbanes Gebiet. Zur Sicherung ausreichender Blickbeziehungen und ausreichender Begegnungsflächen im Verkehrsraum erfolgt diese Überbauung der Gehwegflächen stützenfrei. Im Erdgeschoss des Bürogebäudes werden entlang der Straße Hansator Arkaden mit einer lichten Höhe von mindestens 5,00 m und einer lichten Breite von mindestens 7,50 m festgesetzt, um die hier vorgesehene Vorfahrt vor das Bürogebäude zu ermöglichen. Über dem Erdgeschoss – und damit ohne Beanspruchung beziehungsweise Beeinträchtigung des Gehwegs – überbaut das Bürohaus den Gehweg in der Straße Hansator um rund 0,25 m, um die vorgesehene geschwungene Ausbildung der Fassade zu ermöglichen. Oberhalb der überbauten Verkehrsflächen gilt auch hier in der Tiefe von rund 0,25 bis 0,30 m als Festsetzung urbanes Gebiet.

Im Bereich der Innenhöfe werden Baugrenzen festgesetzt, so dass die Innenhöfe von Bebauung freigehalten werden. Die Innenhöfe sichern eine Belichtung und Belüftung der Wohnungen und Büroflächen in den Blockrändern und ermöglichen im Bereich der geplanten Wohnungen die Anlage von Kinderspielflächen und Aufenthaltsbereichen für die Bewohnerinnen und Bewohner.

Um die Herstellung von wind- und wettergeschützten hausnahen Freibereichen zu ermöglichen, wird festgesetzt, dass zugunsten der Herstellung von Loggien um bis zu 2,00 m von den festgesetzten Baulinien zurückgetreten werden kann (textliche Festsetzung Nr. 6). Um die Herstellung von auch zu den Innenhöfen orientierten hausnahen Freibereichen und gebäudebezogenen Erschließungsanlagen zu ermöglichen wird festgesetzt, dass innerhalb der Urbanen Gebiete eine Überschreitung der Baugrenzen zugunsten der Herstellung dieser Anlagen zulässig ist, wenn diese maximal 2,00 m beträgt (textliche Festsetzung Nr. 7).

Um zum Beispiel eine Fassadengliederung zu ermöglichen, enthält der Bebauungsplan eine Ausnahmeregelung, mit der von den Vorgaben einer zwingenden Bebauung auf der Baulinie abgewichen werden kann. Sofern die Abweichung nicht mehr als 0,75 m beträgt, kann ein Zurücktreten von der Baulinie für untergeordnete Gebäudeteile zugelassen werden (textliche Festsetzung Nr. 6).

Die textliche Festsetzung Nr. 8 regelt, dass Tiefgaragen auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche bis zur Grundstücksgrenze zulässig sind und die festgesetzten Baulinien und Baugrenzen nicht für bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche gelten. Hierdurch wird eine ausreichend große Tiefgarage zur Unterbringung der

erforderlichen Kfz- und auch eines Teils der Fahrradabstellplätze sowie erforderlicher Haustechnik ermöglicht. Die angrenzenden öffentlichen Räume können so von Stellplätzen freigehalten und die geplanten Gebäude zur Schaffung von Wohnraum und Gewerbeflächen genutzt werden.

Zur Sicherstellung ausreichender Sichtbeziehungen zu den angrenzenden Verkehrsflächen wird für die festgesetzten Ein- und Ausfahrtbereiche für Garagen (Tief- und Hochgaragen) ein Zurücktreten von Gebäuden und Gebäudeteilen von den festgesetzten Baulinien ermöglicht (textliche Festsetzung Nr. 9). Der Nachweis der Einhaltung der Vorgaben der BremGarV erfolgt im jeweiligen Baugenehmigungsverfahren.

Abstandsflächen

Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB sind bei der Aufstellung von Bebauungsplänen die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen. Mit der Einhaltung der gemäß § 6 Abs. 5 Bremer Landesbauordnung (BremLBO) erforderlichen Tiefen der Abstandsflächen wird im Regelfall sichergestellt, dass diese Anforderungen insbesondere im Hinblick auf eine ausreichende Belichtung, Belüftung und Besonnung sowie einen ausreichenden Sozialabstand eingehalten werden. Bei einer Unterschreitung der gemäß § 6 Abs. 5 BremLBO erforderlichen Tiefen der Abstandsflächen – wie es hier in Teilen der Fall ist – muss die Einhaltung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Detail geprüft und gegebenenfalls über das Vorsehen besonderer Maßnahmen, wie einer entsprechenden Grundrissgestaltung oder der Zulässigkeit schutzbedürftiger Nutzungen, gesichert werden. Darüber hinaus muss geprüft werden, ob sich bei einer Unterschreitung der erforderlichen Abstandsflächen Beeinträchtigungen der benachbarten Bebauung ergeben könnten.

Die gemäß § 6 Abs. 5 BremLBO erforderlichen Tiefen der Abstandsflächen werden mit den festgesetzten Gebäudekörpern überwiegend eingehalten. Dabei wird für die geplanten Wohngebäude und das Mobilitätshaus eine Tiefe der Abstandsfläche von 0,4 H und für das Bürogebäude ausgehend von der gewerblichen Nutzung eine Tiefe der Abstandsfläche von 0,2 H angesetzt. Die Abstandsflächen werden insbesondere gegenüber den öffentlichen Verkehrsflächen der angrenzenden Erschließungsstraßen und dem Ludwig-Franzius-Platz eingehalten, bis zu deren Mitte die Abstandsflächen jeweils gemäß § 6 Abs. 2 S. 1 BremLBO hineinragen dürfen. Damit werden in den betreffenden Bereichen die Abstandsflächen sowohl zum baulichen Bestand als auch zu den geplanten beziehungsweise in Bau befindlichen Gebäuden in der Nachbarschaft des Plangebiets eingehalten.

In Teilbereichen können sich bei voller Ausschöpfung der festgesetzten Gebäudehöhen in Verbindung mit den festgesetzten Baulinien die erforderlichen Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 S. 5 BremLBO überlagern. Das betrifft zum einen die nordwestliche Gebäudekante des innerhalb des MU4 geplanten Gebäudes gegenüber dem Anbau an den Schuppen 2, bei der sich die Abstandsflächen bei voller Ausschöpfung der festgesetzten beziehungsweise bestehenden Gebäudehöhen um bis zu 1,00 m überlagern können (siehe Abbildung 3.1).

Die erforderliche Abstandsfläche für das geplante in diesem Bereich fünfgeschossige Gebäude kann bis an die Flurstücksgrenze des eingeschossigen Anbaus heranreichen, überschreitet diese jedoch nicht, sodass die Abstandsfläche vollständig innerhalb der festgesetzten Verkehrsfläche liegt. Der eingeschossige, grenzständige Anbau weist entlang dieser Grundstücksgrenze mit Ausnahme des Eckbereichs zum Europahafen eine geschlossene Gebäudewand auf. Der südwestliche Bereich des Anbaus wird für dessen Anlieferung genutzt. Der

Eckbereich zum Europahafen weist bodentiefe Fenster auf. Dieser Eckbereich wird gastronomisch genutzt. Er ist zum Europahafen orientiert und wird von hier aus belichtet. Das an dieser Stelle im Plangebiet geplante Gebäude soll in der hochgezogenen, rund 5,00 m hohen Erdgeschosszone Flächen für Läden oder gastronomische Nutzungen vorhalten. Wohnungen sind im Erdgeschoss des geplanten Gebäudes unzulässig und beginnen daher erst oberhalb des benachbarten Gebäudekörpers. Zwischen dem Anbau und dem geplanten Gebäudekörper verbleibt ein Abstand von rund 9,00 m, der im Bebauungsplan als Verkehrsfläche festgesetzt und damit dauerhaft nicht überbaubar ist. Der bauordnungsrechtlich erforderliche Mindestabstand von 3,00 m je Gebäudeseite wird damit eingehalten beziehungsweise überschritten. Setzt man aufseiten des geplanten Gebäudes die nachbarschützende Tiefe der Abstandsfläche – gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BremLBO Dreiviertel der Tiefe der erforderlichen Abstandsfläche ($0,3 H$) – an, ergeben sich keine Überlappungen (siehe Abbildung 3.2). Insgesamt sind daher keine Beeinträchtigungen zu erwarten.

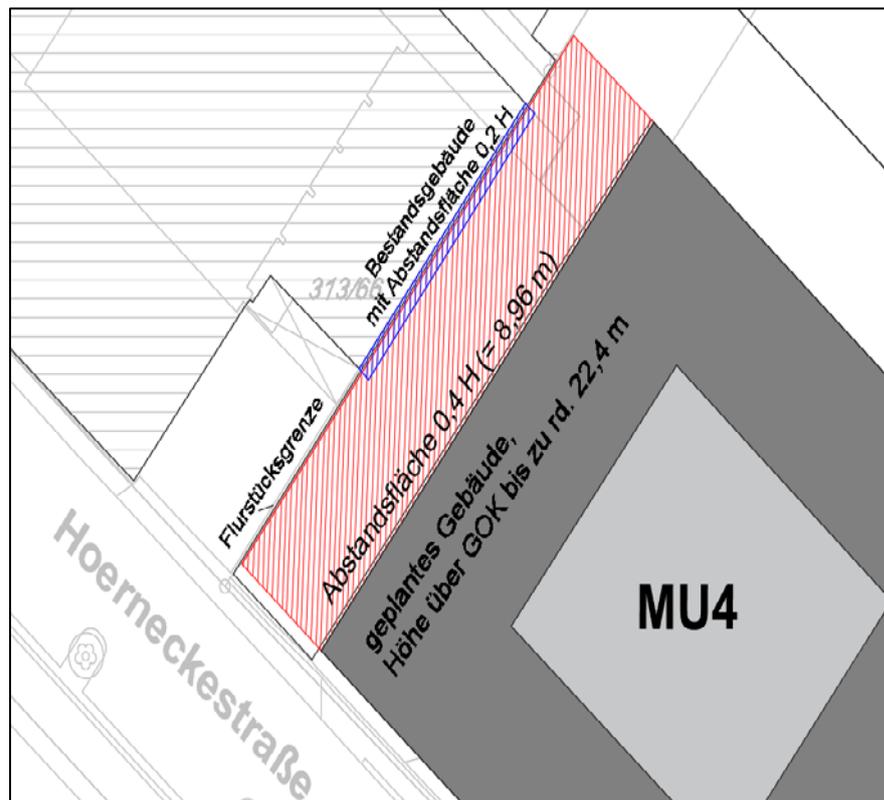


Abbildung 3.1: Darstellung der Abstandsflächen MU4 (bei der Darstellung der Abstandsflächen sind Dachformen nicht berücksichtigt, es handelt sich um eine Prinzipdarstellung der bei voller Ausschöpfung der Festsetzungen maximal möglichen Abstandsflächen; GOK = Geländeoberkante).



Abbildung 3.2: Darstellung der Abstandsflächen MU41 (es handelt sich um eine Prinzipdarstellung der vorgesehenen Unterzüge zwischen den Stützen; das gemittelte Maß für die lichte Höhe in diesem Bereich ergibt sich aus dem Mittelwert der höchsten und der niedrigsten Höhe im Bereich der Unterzüge [$4,5\text{ m} + 3,5\text{ m} = 8,0\text{ m} / 2,0 = 4,0\text{ m}$])

Zum anderen kann sich die Abstandsfläche der nordwestlichen Gebäudekante des innerhalb des MU2 geplanten Hochpunktes mit der Abstandsfläche des gegenüber an der Nordseite des Europahafens bestehenden Gebäudes zwischen Europahafen und „kleiner“ Konsul-Smidt-Straße um bis zu rund 3,60 m überlagern (siehe Abbildung 3.3).

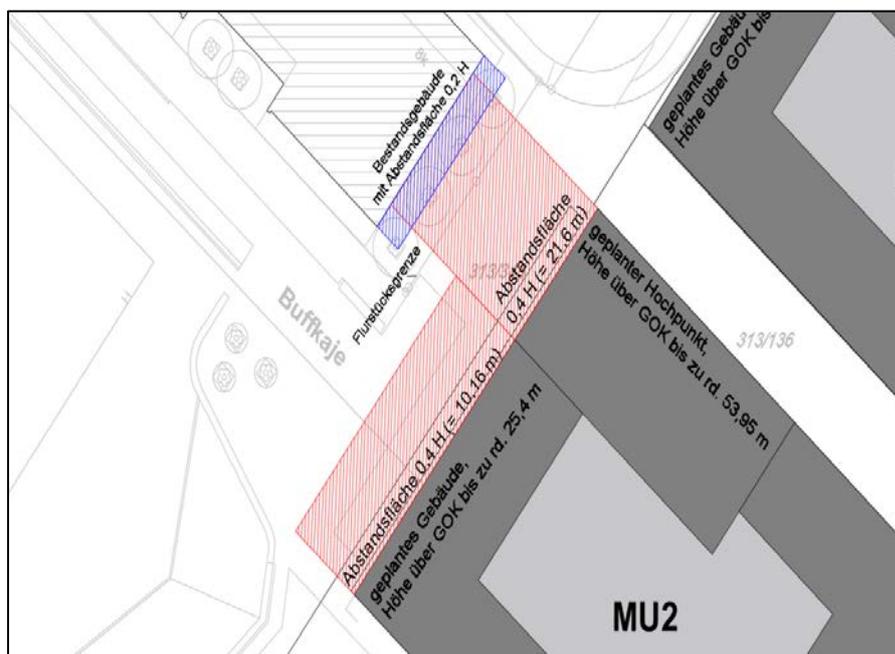


Abbildung 3.3: Darstellung der Abstandsflächen im MU2 (bei der Darstellung der Abstandsflächen sind Dachformen nicht berücksichtigt, es handelt sich um eine Prinzipdarstellung der bei voller Ausschöpfung der Festsetzungen maximal möglichen Abstandsflächen; GOK = Geländeoberkante).

Die erforderliche Abstandsfläche des geplanten bis zu 14-geschossigen Hochpunktes kann bei voller Ausnutzung der festgesetzten Gebäudehöhe bis an die südwestliche Gebäudekante des fünfgeschossigen Bestandsgebäudes heranreichen. Das bestehende Gebäude ist in einem Abstand von rund 7,20 m zur hier bestehenden Flurstücksgrenze errichtet und weist entlang dieser Gebäudewand in den Eckbereichen Fenster und teils Balkone auf, die jeweils über Eck reichen. Die Gebäudewand gegenüber dem Hochpunkt ist bis zum dritten Geschoss in der Mitte geschlossen ausgeführt, erst in den Geschossen darüber sind Fenster zu Aufenthaltsräumen vorhanden. Das Gebäude wird durch Büros genutzt, eine Wohnnutzung ist in dem Bestandsgebäude nach dem geltenden Bebauungsplan 2359 unzulässig.

Zur Beurteilung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird von folgenden Einschätzungen ausgegangen:

Legt man für beide Gebäude die bauordnungsrechtlich erforderliche „Regel“-Tiefe der Abstandsflächen von 0,4 H für Mischgebiete zugrunde, so würden sich beide Abstandsflächen deutlich überdecken (um bis zu 7,20 m) und die Abstandsfläche des Hochpunktes würde die Freifläche des gegenüberliegenden Bürogebäudes bis zur Flurstücksgrenze vollständig in Anspruch nehmen (siehe auch Abbildung 3.3). Darüber hinaus ragt die erforderliche Abstandsfläche für den Blockrand des geplanten Gebäudes um bis zu rund 3,20 m über die Mitte der Verkehrsfläche hinaus, jedoch gibt es keine Überlagerungen mit den Abstandsflächen des Bestandsgebäudes.

Für die vorhandene Büronutzung ist die Voraussetzung gesunder Arbeitsverhältnisse aber auch bei einer Tiefe der Abstandsfläche von 0,2 H analog zu § 6 Abs. 5 Satz 2 BremLBO für Gewerbegebiete gegeben, da Büros auch in Gewerbegebieten allgemein zulässig sind. Für die vorgesehene Wohnnutzung im geplanten Hochpunkt definiert die nachbarschützende Tiefe der Abstandsfläche von 0,3 H gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BremLBO in der Regel die Grenze angemessener Belichtung. Unter diesen Rahmenbedingungen – also bei Einhaltung dieser Mindestabstände – überlagern sich die so definierten Abstandsflächen in der hier maßgeblichen Situation nicht (mehr) mit der Folge, dass trotz der aus städtebaulichen Gründen vorgesehenen hohen Dichte der Bebauung auch an den „Engstellen“ gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt sind.

Zwar ragt die Abstandsfläche für den geplanten Hochpunkt unter den geschilderten Annahmen in die gesamte Verkehrsfläche und um bis zu 1,95 m in das Grundstück des Bestandsgebäudes hinein, jedoch gibt es keine Überlagerungen der beiden Abstandsflächen. Da mit dem Bestandsgebäude die bauliche Ausnutzbarkeit des benachbarten Grundstücks vollständig erfolgt ist, sind die schutzwürdigen Belange des Nachbarn auch für die Zukunft gewahrt. Er hat dem Vorhaben im Übrigen ausdrücklich zugestimmt.

Darüber hinaus überlagern sich die Abstandsflächen der geplanten Gebäude im Bereich der sogenannten Hafengassen. In der südlichen Hafengasse können sich bei voller Ausschöpfung der festgesetzten Gebäudehöhen die Abstandsflächen des Wohngebäudes im MU4 und des Bürogebäudes im MU3 um bis zu 4,40 m überlagern. Die vorgesehene Tiefe des Blockrands des Wohngebäudes ermöglicht Wohnungen mit durchgesteckten Grundrissen, die eine Orientierung von Aufenthaltsräumen auch zur nach Südwesten ausgerichteten Gebäudeseite zulassen. Innerhalb des Bürogebäudes sind entlang der Hafengasse oberhalb des Erdgeschosses im Wesentlichen Konferenz-, Fitness- und Büroräume vorgesehen, die auch über vorgesehene Glas-/Fensterabschnitte im Bereich der Dachflächen des Atriums belichtet werden, sodass hier gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt sind. Regelungen hierzu werden auch im Durchführungsvertrag getroffen.

In der nördlichen Hafengasse können sich bei voller Ausschöpfung der festgesetzten Gebäudehöhen die Abstandsflächen des Blockrandsockels des Wohngebäudes im MU2 und des Mobilitätshauses im MU1 um bis zu 8,40 m überlagern. Darüber hinaus kann die erforderliche Abstandsfläche des Hochpunktes im MU2 bis an die Gebäudekante zum Innenhof des Mobilitätshauses im MU1 heranreichen. Das Erdgeschoss des Wohngebäudes im MU2 soll durch gewerbliche Nutzungen, wie Läden oder gastronomische Angebote, genutzt werden, die unteren drei Geschosse des Mobilitätshauses im MU1 für Kfz- und Fahrradstellplätze und das mittlere, hochgezogene Luftgeschoss als Kinderspielfläche. Demnach sind Wohnungen innerhalb des Wohngebäudes im MU2 oberhalb des Erdgeschosses und innerhalb des Mobilitätshauses lediglich in den oberen beiden Geschossen (fünftes und sechstes Geschoss) vorgesehen. Die vorgesehenen Gebäudetiefen der beiden betreffenden Blockränder des Wohngebäudes und des Mobilitätshauses ermöglichen durchgesteckte Wohnungen, die auch jeweils von den Innenhöfen aus belichtet werden. In den unteren Etagen des Hochpunktes, in denen der Hochpunkt nicht freisteht, sondern in den Blockrandsockel integriert ist, sind im Wesentlichen Wohnungsgrundrisse vorgesehen, die eine Belichtung der Wohnungen auch über Eck vom Europahafenbecken oder vom Innenhof aus ermöglichen. Es sind zudem bodentiefe Fenster vorgesehen, die den Lichteinfall vergrößern. Der zur Hafengasse orientierte Bereich des Mobilitätshauses wird durch seine Südwestausrichtung in den Morgen- beziehungsweise in den Abendstunden teilweise direkt besonnt. In einem Abschnitt von rund 20,00 m gegenüber dem geplanten Hochpunkt wird eine ausreichende Belichtung der Wohnungen gemäß der DIN 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen“ über die vorgesehenen Wohnungsgrundrisse sichergestellt. In dem betreffenden Bereich des Mobilitätshauses werden durchgesteckte Maisonette-Wohnungen vorgesehen, die eine Besonnung und Belichtung der Wohnungen auch über den Innenhof des Mobilitätshauses und über Oberlichter ermöglichen. Auf Grundlage einer Belichtungsstudie wurden die Grundrissgestaltung und die Fensterflächenanteile der betreffenden Maisonettewohnungen so optimiert, dass gesunde Wohnverhältnisse sichergestellt sind. Hierzu wird der Durchführungsvertrag zum Bebauungsplan Regelungen treffen.

Setzt man die Abstandsflächen erst ab den Geschossen an, in denen Wohnungen vorgesehen sind, und betrachtet lediglich die nachbarschützende Tiefe der Abstandsflächen ($0,3 H$), überlagern sich die Abstandsflächen mit der Ausnahme im Bereich des Hochpunktes im MU2 mit den Abstandsflächen des Mobilitätshauses im MU1 nicht.

Die beiden Hafengassen weisen eine Breite von 10,45 m beziehungsweise 10,70 m auf, sodass der bauordnungsrechtlich erforderliche

Mindestabstand von 3,00 m je Gebäudeseite eingehalten beziehungsweise überschritten wird Die Anforderungen an den Brandschutz und den erforderlichen Sozialabstand – beides ist bei einem Abstand von 2,50 m je Gebäudeseite sichergestellt – werden eingehalten. Die Hafengassen werden als Verkehrsflächen festgesetzt. Somit wird dauerhaft sichergestellt, dass diese nicht überbaut werden können. Die südliche Hafengasse grenzt direkt an die öffentlichen Freiräume des Europahafens an. Die nördliche Hafengasse stellt eine Verlängerung der bestehenden „kleinen“ Konsul-Smidt-Straße dar, die als Verkehrsfläche ebenfalls dauerhaft als von Bebauung freizuhalten Bereich gesichert ist. Hierdurch wird auch eine ausreichende Belüftung sichergestellt.

Mit den getroffenen Festsetzungen beziehungsweise den vorgesehenen Regelungen im Durchführungsvertrag werden damit insgesamt gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt.

Die vorgesehene Unterschreitung der Abstandsflächen ist erforderlich, um die auch in Kap. C 2 beschriebenen Planungsziele zu erreichen. Das Plangebiet soll zu einem urbanen, nutzungsgemischtem Quartier mit einer entsprechend hohen Nutzungsdichte und einer orts- beziehungsweise stadtbildprägenden Bebauung entwickelt werden, die der besonderen Lage am Kopf des Europahafens Rechnung trägt. Zum anderen soll dem Ziel Rechnung getragen werden, in der Überseestadt zusätzlichen Wohnraum in einer Nutzungsmischung mit kleinteiligen Gewerbeflächen zu schaffen. Gleichzeitig soll ein für Fußgänger und Radfahrer durchlässiges Quartier mit kurzen Wegen und einer guten Anbindung an die Nachbarschaft entstehen. Diesem Planungsziel wird mit den Freiräumen zwischen den kompakten Baukörpern Rechnung getragen.

4. Verkehrliche Erschließung, Verkehrsflächen, Unter- und Überbauung, Stellplätze

Das Plangebiet ist über die Konsul-Smidt-Straße, die Straße Hansator und die Hoerneckestraße verkehrlich erschlossen. Die vorhandenen Fußwege in den das Plangebiet umgebenden Erschließungsstraßen entsprechen jedoch mit einer Breite von rund 2,00 m bis zu rund 2,30 m nicht heutigen Erfordernissen. Die Fußwege müssen daher im Zuge der Realisierung der Planung auf die erforderliche Breite von 2,50 m vergrößert werden. Der Bebauungsplan setzt die hierfür erforderlichen Flächen innerhalb seines Geltungsbereichs als öffentliche Straßenverkehrsfläche fest. Nähere Regelungen zum Ausbau der Gehwege werden vertraglich zwischen der Vorhabenträgerin und der Stadtgemeinde vereinbart.

Die für das Bauvorhaben bauordnungsrechtlich erforderlichen Pkw-Pflichtstellplätze sollen vollumfänglich in der geplanten Tiefgarage sowie im Mobilitätshaus realisiert werden. Im Mobilitätshaus sollen auch öffentliche Parkplätze in einem Umfang von 20 Prozent der geplanten Wohneinheiten untergebracht werden. Diese öffentlichen Stellplätze sollen beispielsweise Besucherinnen und Besuchern der Bewohnerinnen und Bewohner dienen und sind öffentlich zugänglich. Regelungen hierzu werden auch im Durchführungsvertrag zum Bebauungsplan getroffen.

Die bauordnungsrechtlich erforderlichen Fahrradabstellplätze sollen ebenfalls vollumfänglich im Plangebiet hergestellt werden – für die geplanten Wohnungen voraussichtlich jeweils innerhalb der geplanten Gebäudekörper und für die Büros vorrangig in der Tiefgarage sowie die geplanten publikumswirksamen Nutzungen überwiegend im Mobilitätshaus. Die genaue Verortung der erforderlichen Stellplätze für Kfz und Fahrräder erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

Die Zufahrten zur Tiefgarage und zum Mobilitätshaus sollen auf zwei Bereiche konzentriert werden, an der Konsul-Smidt-Straße und in der Hoerneckestraße, um Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses in den angrenzenden Straßen zu vermeiden (textliche Festsetzung Nr. 12).

Die Gestaltung der verkehrlichen Anbindung des Plangebiets soll grundsätzlich möglichst wenig Auswirkungen für die bestehenden benachbarten Nutzungen haben und auch vor dem Hintergrund erfolgen, dass eine zukünftige Entwicklung der Gesamtflächen des südlichen Europahafens und der Stephanihalbinsel eine umfassende Neuordnung der Verkehrsführung erfordert. Zur Untersuchung der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit der das Plangebiet umgebenden Erschließungsstraßen ist im Zuge des Bebauungsplanverfahrens ein Verkehrsgutachten erarbeitet worden (BPR Beratende Ingenieure: Verkehrstechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 142, Erschließung Europahafenkopf in Bremen-Walle OT Überseestadt, Bremen, August 2018). Hierin werden für den Prognosezeitraum 2030 – unter Berücksichtigung von kurzfristig zur Realisierung vorgesehenen baulichen Entwicklungen in der gesamten Überseestadt – Maßnahmen zur Sicherstellung der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit des Straßennetzes in der Nachbarschaft des Plangebiets aufgezeigt. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Anpassungen der Signalsteuerung und Ummarkierungen von Fahrspuren in den angrenzenden Knotenpunkten sowie den Bau einer zusätzlichen Fahrspur in der Konsul-Smidt-Straße am Kreuzungsbereich zur Straße Hansator. Den Bau einer neuen Fahrspur in der Konsul-Smidt-Straße ermöglicht der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit der Festsetzung einer ausreichend dimensionierten öffentlichen Verkehrsfläche. Nähere Regelungen zur Umsetzung dieser Maßnahmen zur Sicherstellung der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit werden im Erschließungsvertrag zwischen der Vorhabenträgerin und der Stadtgemeinde vereinbart.

Dabei ist vor allem im Hinblick auf das derzeit sehr hohe Verkehrsaufkommen im Berufsverkehr in der Überseestadt allgemein zu berücksichtigen, dass das geplante Bauvorhaben am Europahafenkopf Gewerbe- und Wohnnutzungen zu ungefähr gleichen Teilen vorsieht. Die Verkehre, die durch die geplanten Wohnnutzungen neu entstehen, belasten den Berufsverkehr in der Überseestadt im Wesentlichen nicht, da sie in der Regel gegenläufig auftreten. Mit der Schaffung von neuem Wohnraum im Plangebiet am Europahafenkopf bietet sich zusätzlich die Möglichkeit für in der Überseestadt arbeitende Menschen, dort auch zu wohnen, sodass sich Potenziale ergeben, den Berufsverkehr in der Überseestadt langfristig reduzieren zu können.

Das Plangebiet ist an den ÖPNV angeschlossen, der künftig noch ausgebaut werden und das Plangebiet direkt an den Hauptbahnhof anbinden soll und damit als ein sehr gutes alternatives Angebot zur Nutzung des eigenen Pkw weiter aufgewertet wird. Die Planung fügt sich damit in die Entwicklung der Überseestadt zu einem nutzungsgemischten, lebendigen Ortsteil mit einer guten Vernetzung und kurzen Wegen ein.

Die Vorhabenträgerin wird mit Bezug der Gebäude Angebote zum Verzicht auf die Nutzung des eigenen Pkw vor allem zugunsten des ÖPNV und des Radverkehrs schaffen, sodass mit der Umsetzung dieser Mobilitätsstrategie mittelfristig auf eine Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum ÖPNV beziehungsweise auf das Fahrrad hingewirkt wird. Vorgesehen ist zum einen ein betriebliches Mobilitätsmanagement für die Büroflächen, die die Vorhabenträgerin selber nutzen möchte. Hier soll beispielsweise durch Jobticketangebote die Nutzung des ÖPNV gefördert werden. Dies soll ergänzt werden durch ein Carsharing-Angebot im sogenannten Mobilitätshaus,

das öffentlich zugänglich und damit auch für Anwohner in der Nachbarschaft des Plangebiets nutzbar sein wird. Für die Förderung des Radverkehrs werden im Mobilitätshaus in Kooperation mit einem professionellen Dienstleister Leihfahrräder angeboten. Regelungen zu dieser Mobilitätsstrategie trifft der Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan.

Bei dieser vorgesehenen „Mobilitätsstrategie“ handelt es sich nicht um ein Mobilitätskonzept nach § 9 Stellplatzortsgesetz (StellplOG), weil sie nicht darauf ausgerichtet ist, die Zahl der herzustellenden Kfz-Stellplätze zu reduzieren. Die vorgesehenen Maßnahmen sollen aber darauf hinwirken, dass die zunächst gemäß aktuell gültigem Stellplatzortsgesetz vorgesehenen Pkw-Pflichtstellplätze mittel- bis langfristig reduziert werden können. Mit der zunächst vorgesehenen vollumfänglichen Herstellung der Pkw-Pflichtstellplätze wird im Plangebiet bis auf weiteres ein Angebot an Pkw-Stellplätzen geschaffen, das der bestehenden Parkplatzsituation in der Überseestadt Rechnung trägt. So soll hierdurch vor allem verhindert werden, dass aufgrund mangelnder Stellplatzangebote im Plangebiet durch das Bauvorhaben Stellplätze im öffentlichen Raum beansprucht werden beziehungsweise im öffentlichen Raum „wild“ geparkt wird. Zudem soll die Beeinträchtigung von bestehenden Stellplatzanlagen der umliegenden gewerblichen Nutzer verhindert werden – der Wunsch hiernach wurde im Bebauungsplanverfahren explizit geäußert.

Die zusätzlich zu den Pflichtstellplätzen gemäß StellplOG vorgesehenen öffentlichen Parkplätze (im sogenannten Mobilitätshaus) werden insbesondere auf Grundlage der allgemeinen Forderung der Verkehrsbehörde vorgesehen. Demnach sind in einem Anteil von 20 Prozent der geplanten Wohneinheiten Parkplätze vorzusehen. Diese werden in diesem Fall durch öffentliche Parkplätze im Mobilitätshaus geschaffen. Sie sollen beispielsweise Besucherinnen und Besuchern der Bewohnerinnen und Bewohner dienen und sind öffentlich zugänglich. Auch hierdurch soll eine Beanspruchung des öffentlichen Raums beziehungsweise vorhandener Stellplatzanlagen in der Nachbarschaft durch das Bauvorhaben verhindert werden.

Das zwischenzeitlich im vierten Quartal 2018 beschlossene Integrierte Verkehrskonzept Überseestadt (IVK) sieht Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in der gesamten Überseestadt vor. Einige kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses in der Überseestadt sind bereits als Sofortmaßnahmen beschlossen (vergleiche Deputations-Vorlagen Nr. 19/500 S und Nr. 19/502 S). Dazu zählt beispielsweise die Verbesserung des zu- und abfließenden Verkehrs über die Straße Hansator. Im IVK ist das geplante Bauvorhaben am Europahafenkopf, ebenso wie die geplante Entwicklung der Stephanihalbinsel, bereits berücksichtigt. Auch die in der verkehrstechnischen Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan enthaltenen Maßnahmenvorschläge zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes sind hierin enthalten, vor allem die geplante Erweiterung der Konsul-Smidt-Straße um eine zusätzliche Fahrspur.

Der Ludwig-Franzius-Platz wird ausgehend vom bisher geltenden Bebauungsplan 2359 als öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgänger- und Radfahrbereich“ festgesetzt. Damit wird der vorgesehenen Gestaltung als repräsentativer städtischer Platz mit einem festen Belag Rechnung getragen. Lediglich im östlichen Bereich des Platzes soll der Belag für die vorgesehenen Baumpflanzungen unterbrochen werden.

Die Freifläche gegenüber dem Schuppen 2 sowie die sogenannte südliche Hafengasse werden ebenfalls als öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgänger- und Radfahrbereich“ festgesetzt.

Hiermit werden kurze Wege für den Fußgänger- und Radverkehr gesichert, auch vor dem Hintergrund der geplanten Entwicklung der südlich des Plangebiets gelegenen Stephanihalbinsel zu einem nutzungsgemischtem Quartier. Hierdurch ist von einer zunehmenden Fußgänger- und Radfahrerfrequenz zwischen der Stephanihalbinsel und dem Quartier um den Europahafen auszugehen. In einem Abstand von 5,00 m zur bestehenden Grundstücksgrenze gegenüber dem Anbau an den Schuppen 2 erhält die hier festgesetzte Verkehrsfläche zusätzlich die Zweckbestimmung „Deichverteidigungsweg“, um den an dieser Stelle für die Unterhaltung der Hochwasserschutzanlagen am Europahafen erforderlichen Deichverteidigungsweg zu sichern. Die Festsetzung einer privaten Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußgänger- und Radfahrbereich“ sichert auch im Bereich der nördlichen Hafengasse eine entsprechende Durchlässigkeit des geplanten Stadtquartiers. Es wird an dieser Stelle eine private Verkehrsfläche festgesetzt, da sich dieser Bereich bereits im Eigentum der Vorhabenträgerin befindet.

Die Verkehrsflächen innerhalb des Plangebiets sollen in großen Teilen durch die geplante Tiefgarage unterbaut werden. Hierdurch wird eine durchgängige, sich über das gesamte Quartier erstreckende Tiefgarage ermöglicht, deren Zufahrten zugunsten der Leistungsfähigkeit des angrenzenden Straßennetzes auf zwei Bereiche konzentriert werden können. Diese Durchbindung der Tiefgarage ermöglicht beispielsweise auch verkehrlenkende Maßnahmen innerhalb der Tiefgarage in Abhängigkeit von der Auslastung der angrenzenden Erschließungsstraßen.

Die vorgesehene Unterbauung ermöglicht der Bebauungsplan mit der textlichen Festsetzung Nr. 13. Die im östlichen Bereich des Ludwig-Franzius-Platzes vorgesehenen Baumpflanzungen sollen durch das Auslassen des ersten Tiefgaragengeschosses in diesem Bereich ermöglicht werden. Der Bebauungsplan sichert dies, indem eine Unterbauung in dem betreffenden Bereich nur zulässig ist, wenn ein Abstand von mindestens 2,70 m zur Geländeoberkante verbleibt, um ein ausreichendes Bodensubstrat für die Baumpflanzungen zu ermöglichen.

Die vorgesehene Freiraumgestaltung und verkehrliche Erschließung wird auf Grundlage der weitergehenden Ausführungsplanung im Durchführungs- und abschließend im Erschließungsvertrag geregelt. Insbesondere im Hinblick auf die vorgesehenen kleinen Läden und Gastronomienutzungen im Plangebiet soll der Lieferverkehr auf den festgesetzten Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung zeitlich befristet (in den Morgenstunden) zugelassen werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Bereich der vorgesehenen Baumpflanzungen auf dem Ludwig-Franzius-Platz die geplanten Gebäude (Bürohaus und Lofthaus Nord) hier mit Sicherheitstreppehäusern versehen werden sollen, sodass Feuerwehraufstellflächen in diesen Bereichen nicht erforderlich und vor dem Hintergrund keine Konflikte zwischen dem Lieferverkehr und der Feuerwehr zu erwarten sind.

Bei der weitergehenden Freiraum- und Erschließungsplanung soll auch den Belangen des Radverkehrs Rechnung getragen werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Umbau der Radfahrerfurt im Bereich Hansator/Am Kaffee-Quartier erfolgen soll, sodass ein direktes Queren des Hansators für Radfahrer möglich ist. Dabei wird die für den Ludwig-Franzius-Platz vorgesehene Freiraumplanung berücksichtigt, vor allem im Hinblick auf die Lage der Querungsstelle.

Das Plangebiet ist an den ÖPNV angeschlossen. In der Straße Hansator befindet sich eine Haltestelle der Straßenbahnlinie 3, die das Plangebiet an die Innenstadt anbindet. Die Bahnlinie 3 verläuft vom

Stadtzentrum (über Am Brill und Domsheide) kommend über die Eduard-Schopf-Allee, Auf der Muggenburg, Hansator, Nordstraße bis zum Straßenbahnbetriebshof Gröpelingen. Künftig soll die geplante Straßenbahnlinie 5 das Plangebiet auch an den Hauptbahnhof anbinden. Außerdem ist das Plangebiet an das Busliniennetz angebunden. Eine parallel zum IVK erfolgte Prüfung bezüglich der kurzfristigen Realisierung des Straßenbahnausbaus bei der BSAG hat ergeben, dass dies unter bestimmten Voraussetzungen möglich ist und mit der Fahrplanumstellung ab dem 30. März 2019 umgesetzt werden soll. Mit der neuen Linie 5 wird es zudem möglich, das Busnetz nicht nur für die Überseestadt, sondern auch für die angrenzenden Stadtteile Walle und Findorff weiter zu optimieren. Dadurch entfällt in Teilen zukünftig die parallel zur Straßenbahn verlaufende Buslinie 20, wodurch die Führung eines Busses auf dem Bahnkörper der Straßenbahn in der Straße „Auf der Muggenburg“ zunächst nicht mehr erforderlich wird. Ziel ist es, die infrastrukturellen und betrieblichen Rahmenbedingungen, unter anderen neue Haltestellen, für den Straßenbahnbetrieb zum Frühjahr 2019 zu schaffen. Neben der Einführung der neuen Straßenbahnlinie 5 wird es eine Neuordnung der Buslinien 20, 26 und 28 geben. Das Konzept zur Optimierung und Beschleunigung des ÖPNV wurde aufbauend auf dem IVK gemeinsam mit der BSAG erstellt. Im Hinblick auf die Buslinien 20, 26 und 28 sind sieben neue beziehungsweise neu zu ordnende Teilstellen in der Überseestadt vorgesehen (Konsul-Smidt-Straße, Überseetor, Schuppen 3 und Marcuskaje). Hierdurch soll zum einen der ÖPNV mit neuen Linienführungen teils beschleunigt werden. Zum anderen werden die Haltestellen insbesondere für Fußgänger besser erreichbar und damit besser nutzbar sein. Die geplanten Haltestellen in der Nachbarschaft des Plangebiets wurden bei den Planungen zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 berücksichtigt.

5. Entwässerung, Ver- und Entsorgung

Das Plangebiet kann an die vorhandene Kanalisation angeschlossen werden. Sowohl in der Konsul-Smidt-Straße als auch in der Straße Hansator und der Hoerneckestraße besteht jeweils ein Trennsystem von Schmutz- und Regenwasserkanälen, die insgesamt eine ausreichende Kapazität zur Entwässerung der vier geplanten Gebäude aufweisen. Die genaue Verteilung der Kanalanschlüsse im Hinblick auf die vorhandenen Kapazitäten wird im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt. Im Zuge der Baumaßnahmen sind darüber hinaus vorhandene Kanäle und Entwässerungsanlagen zu verlegen beziehungsweise zu ertüchtigen. Untergeordnete, nicht mehr genutzte Kanalanlagen sind zurückzubauen.

In den Nebenanlagenbereichen der Konsul-Smidt-Straße, der Straße Hansator und der Hoerneckestraße bestehen nach aktuellem Planwerk der wesernetz Bremen GmbH sowohl Energiekabel der 10kV- und 1kV-Spannungsebene als auch ein Fernwärmeversorgungssystem der wesernetz Bremen GmbH.

6. Immissionsschutz

Auf das Plangebiet wirkt sowohl Verkehrslärm der angrenzenden Erschließungsstraßen und Schienenverkehre als auch Gewerbelärm der umgebenden Gewerbe-, Industrie- und Hafennutzungen ein. Zur Beurteilung der Immissionsbelastungen wurde daher im Rahmen der Aufstellung dieses Bebauungsplanes eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt (Lärmkontor GmbH; "Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 „Europahafenkopf“ Bremen; Hamburg, 24. August 2018). Im Rahmen der Untersuchung wurden die Einwirkungen des Verkehrs- und Gewerbelärms

auf die geplanten Gebäude ermittelt. Das Ergebnis und die daraus resultierende Lärmschutzkonzeption sind unter Kap. D 2 d) im Umweltbericht ausführlich dargestellt. Die hieraus resultierenden Schallschutzfestsetzungen sind in den textlichen Festsetzungen Nr. 15.1 bis 15.5 beschrieben. Zusätzlich zu den getroffenen Schallschutzfestsetzungen wird über die Eintragung von entsprechenden Grunddienstbarkeiten und gleichlautenden Baulasten auf Grundlage von Duldungsvereinbarungen zugunsten der umliegenden Betriebe, der Nachbarschaft mit den umgebenden Gewerbe- und Industriebetrieben Rechnung getragen.

Mit weiteren relevanten Immissionen ist im Plangebiet nicht zu rechnen (vergleiche dazu auch Kap. D 2 d) im Umweltbericht).

7. Örtliche Bauvorschriften nach § 85 BremLBO

Im Bebauungsplan werden örtliche Bauvorschriften festgesetzt, die der Gestaltung und dem Schutz des Stadtbildes dienen und sich auf die Gestaltung des Außenraums, die Dachgestaltung und die Installation von Werbeanlagen beziehen.

Demnach sind oberirdische Aufstellplätze von Müllbehältern in die Hauptgebäude baulich zu integrieren (örtliche Bauvorschrift Nr. 1). Hierdurch sollen das Ortsbild und eine ansprechende Gestaltung der hoch öffentlichen Freiräume in direkter Nachbarschaft der Baugrundstücke gesichert werden.

Um eine Dachlandschaft in Anlehnung an die ehemalige Hafen- und Industrienutzung beispielsweise mit Sheddächern zu gestalten, wird mit der örtlichen Bauvorschrift Nr. 2 geregelt, dass Dächer von Hauptgebäuden ausschließlich als geneigte Dächer mit einem Neigungswinkel von mindestens 15 Grad auszubilden sind. Hiervon ausgenommen sind Dachflächen in den Innenhöfen, da diese als Flachdächer gestaltet werden sollen, sodass die Innenhöfe beispielsweise als Kinderspiel- und Aufenthaltsflächen für die Bewohnerinnen und Bewohner nutzbar sind.

Um ein durchlässiges Quartier und einen nahtlosen Übergang der Baugebiete zu den angrenzenden Freiräumen zu sichern, regelt die örtliche Bauvorschrift Nr. 3, dass innerhalb der urbanen Gebiete Einfriedungen unzulässig sind.

Werbeanlagen dürfen nur als untergeordnetes Element ausgeführt werden und sind oberhalb der Gebäudekante unzulässig (vergleiche örtliche Bauvorschrift Nr. 4). Mit der Regulierung der Größe von Werbeanlagen soll einem ungeordneten Anbringen von Schildern und Tafeln entgegengewirkt werden, etwa durch geradlinige oder orthogonale Ausrichtung zu den Gebäudekanten sowie durch die dem Gebäude angepasste Formen- und Farbwahl der Werbeanlagen. Zudem wird im Plangebiet Leuchtwerbung mit sich bewegendem oder veränderlichem Licht ausgeschlossen. Der Ausschluss soll insbesondere eine Störung der Wohnnutzung, aber auch des Ortsbildes durch zum Beispiel blinkende Werbeanlagen verhindern.

8. Maßnahmen zum Klimaschutz; Energieeinsparung

Die Gebäudeplanung sieht ein nachhaltiges Energiekonzept vor (vergleiche dazu Kap. D 2 i) im Umweltbericht). Da beabsichtigt wird, den erzeugten elektrischen Strom der Fotovoltaikanlagen zum Betrieb von Wärmepumpen und Lüftungsanlagen zu nutzen und um den Einsatz von erneuerbaren Energien zu fördern, enthält der Bebauungsplan zudem die textliche Festsetzung Nr. 17, die regelt, dass die tragende Konstruktion der Dächer der Hauptgebäude statisch so auszubilden und die erforderliche Bautechnik so zu gestalten sind, dass die Errichtung von Solarenergieanlagen auch nachträglich möglich ist. Hiervon

ausgenommen sind Dachflächen der mit „Innenhof“ und „Atrium“ bezeichneten Flächen, um in den Innenhöfen die Anlage von wohnnahen Kinderspielflächen und im Bereich des Atriums eine lichtdurchlässige Dachgestaltung für eine natürliche Belichtung der Büro- und Konferenzräume zu ermöglichen. Ausgenommen sind auch Dachflächen von Tiefgaragen.

Der Ludwig-Franzius-Platz soll im östlichen Bereich mit einem Baumhain in einem stringenten Raster aus hochstämmigen Bäumen bepflanzt werden, die ein dichtes Blätterdach ausbilden, das einen Beitrag zum Mikroklima leistet, indem Regenwasser verdunsten kann. Regelungen hierzu werden im Durchführungs- und Erschließungsvertrag getroffen. Die textliche Festsetzung Nr. 14 sichert zudem eine Begrünung der Innenhöfe, die mit der Rückhaltung und Verdunstung von Regenwasser ebenfalls einen Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas leistet. Konkrete Anforderungen an die Begrünung werden im Durchführungsvertrag vereinbart.

9. Nachrichtliche Übernahmen (Flugsicherung, Hochwasserschutz)

Das Plangebiet liegt im Bauschutzbereich des Verkehrsflughafens Bremen. Der Bebauungsplan enthält daher zur Flugsicherung die nachrichtliche Übernahme, dass bei einer Überschreitung der Höhe von 55,00 m über NN durch bauliche Anlagen oder Teile solcher sowie durch alle anderen Hindernisse die Zustimmung beziehungsweise Genehmigung der Luftfahrtbehörde gemäß § 12 beziehungsweise § 15 des Luftverkehrsgesetzes einzuholen ist.

Die parallel zum Bebauungsplanverfahren verlegte und zwischenzeitlich gemäß § 64 Abs. 1 des Bremischen Wassergesetzes (BremWG) gewidmete Hochwasserschutzlinie im südwestlichen Teil des Plangebiets wurde nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

10. Altlasten

Aufgrund der vormaligen industriellen Nutzung des Plangebiets ist mit Bodenverunreinigungen zu rechnen. Im Nordosten des Plangebiets, liegt eine kleinräumige Verunreinigung des Grundwassers mit leichtflüchtigen halogenierten Kohlenwasserstoffen (LHKW) vor (vergleiche hierzu ausführlich Kap. D 2 g) im Umweltbericht).

Um sicherzustellen, dass das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 142 insbesondere für die geplante Wohnnutzung und damit prinzipiell auch für die Nutzung der Flächen zum Zwecke von Kinderspielen geeignet ist, wurde zwischen der Stadtgemeinde Bremen und der Vorhabenträgerin eine Erschließungsvereinbarung abgeschlossen. Mit dieser Erschließungsvereinbarung wird geregelt, dass vor Aufnahme der geplanten Nutzungen innerhalb des Plangebiets im Boden keine Schadstoffgehalte oberhalb der einschlägigen Prüfwerte der Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung beziehungsweise für Benzo(a)pyren als Leitsubstanz der polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffe (PAK) oberhalb der für das Land Bremen seit dem 14. Dezember 2016 diesbezüglich geltenden Prüfwerte verbleiben.

Da bei den vorgesehenen Bau- und Erschließungsmaßnahmen die bestehende Grundwasserunreinigung voraussichtlich nicht beseitigt werden wird, da die Erdarbeiten nicht so weit in den Boden hineinreichen werden, übernimmt der vorhabenbezogene Bebauungsplan 142 die betreffende Kennzeichnung aus dem geltenden Bebauungsplan 2359 (in der Planzeichnung mit A bezeichnete Fläche).

11. Kampfmittel

Im Plangebiet muss mit Kampfmitteln gerechnet werden. Nach § 5 des Kampfmittelgesetzes ist der Eigentümer einer Verdachtsfläche beim

Eingriff in den Baugrund, vor dem Auffüllen von Flächen sowie vor der Errichtung baulicher Anlagen verpflichtet, ein geeignetes Unternehmen mit der Sondierung der Verdachtsfläche nach näherer Bestimmung durch die Polizei Bremen – Kampfmittelräumdienst – zu beauftragen. Vor Aufnahme der planmäßigen Nutzung ist in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen eine Beseitigung von Kampfmitteln sicherzustellen.

12. Hinweise

Der Bebauungsplan enthält in Ergänzung seiner rechtsverbindlichen Festsetzungen Hinweise, die auf weitere Rechtsvorschriften verweisen.

D. Umweltbericht

1. Einleitung

Inhalt und Ziele des Bebauungsplans sind in den Teilen A bis C der Begründung dargestellt. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden die Umweltbereiche, die durch die Festsetzungen des Bebauungsplans berührt sind, mit ihren entsprechenden Wirkungsfeldern betrachtet und bewertet. Die einschlägigen Fachgesetze und Fachpläne für die von der Planung betroffenen Schutzgüter sind in Punkt 2 unter den jeweiligen Schutzgütern im Detail aufgeführt.

Der Umweltbericht wurde nach den Vorschriften der Novelle des BauGB im Mai 2017 erstellt.

2. Ziele des Umweltschutzes, Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden die einzelnen Umweltbereiche mit den entsprechenden Wirkungsfeldern, soweit sie durch die Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 142 berührt sind, betrachtet und bewertet. Im Folgenden werden die wesentlichen Bestandteile der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens und die wesentlichen Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB dargestellt.

a) Auswirkungen auf Natur und Landschaft (hier: Fläche, Boden, Klima) (§1 Abs. 6 Nr. 7a und § 1a Abs. 3 und 4 BauGB)

Ziele und Grundsätze des Umweltschutzes

Gemäß § 1 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen. Bauleitpläne sollen dazu beitragen, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung sowie das Orts- und Landschaftsbild zu erhalten und zu entwickeln.

Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen ist gemäß § 1a BauGB in Verbindung mit § 18 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) die Eingriffsregelung anzuwenden. Danach sollen vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch geeignete Maßnahmen vermieden oder vermindert werden. Für verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen sind Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass gemäß § 1a Abs. 3 BauGB in Verbindung mit § 18 Abs. 2 BNatSchG ein Ausgleich nicht erforderlich ist, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren.

Gemäß § 1a Abs. 2 BauGB soll mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden. Bodenversiegelungen sind auf

das notwendige Maß zu begrenzen. Gemäß Bundes-Bodenschutzgesetz sind die Funktionen des Bodens nachhaltig zu sichern oder wiederherzustellen.

Bauleitpläne sollen gemäß § 1a Abs. 5 BauGB den Erfordernissen des Klimawandels sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung tragen. Gemäß § 1 Abs. 3 Nr. 4 BNatSchG sind Luft und Klima auch durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu schützen. Dies gilt insbesondere für Flächen mit günstiger lufthygienischer oder klimatischer Wirkung wie Frisch- und Kaltluftentstehungsgebiete oder Luftaustauschbahnen. Dem Aufbau einer nachhaltigen Energieversorgung, insbesondere durch eine zunehmende Nutzung erneuerbarer Energien, kommt eine besondere Bedeutung zu.

Naturschutzrechtliche Festsetzungen und landschaftsplanerische Zielsetzungen für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes

Das Landschaftsprogramm Bremen (Lapro) 2015 benennt für das Plangebiet folgende Ziele und Maßnahmen für Naturschutz und Landschaftspflege:

Plan 1 „Ziel- und Maßnahmenkonzept“ des Lapro 2015 stellt für das Plangebiet in Verlängerung des Hilde-Adolf-Parks und im Übergang zum Europahafen (heutige Freitreppe, außerhalb des Plangebiets) „Grünfläche für die Erholung mit vielfältigen Biotopstrukturen“ sowie im Norden „Zentrumsbebauung, Gemeinbedarf, Sonderbauflächen mit gewerblichem Schwerpunkt“ und im Süden „Industrie-, Gewerbe-, Hafen- und Verkehrsfläche“ dar. In Bezug auf die Freiraumfunktion wird gemäß Anlage B, Tabelle 3 des Lapro 2015 der Hilde-Adolf-Park als „Innerstädtische Grünfläche“ mit dem zu sichernden beziehungsweise zu entwickelnden Zielbiotop „Grünzug, Schotterrasen, Großbäume“ eingestuft. Der Hilde-Adolf-Park dient der Biotopvernetzung im Siedlungsraum. Als Maßnahmen werden der Erhalt und die Entwicklung des Baumbestands sowie die möglichst extensive Pflege der Wiesen und Schotterrasen aufgeführt.

Im Hinblick auf die Erholung und das Landschaftserleben sollen der Hilde-Adolf-Park bis zum Europahafenbecken sowie die Promenaden entlang des Hafenbeckens als ortsteilübergreifende Grünverbindungen und Erholungswege gesichert und gepflegt beziehungsweise aufgewertet werden. Der Bereich am Ende des Hafenbeckens ist als Aussichtspunkt dargestellt (Lapro 2015 Plan 2 „Maßnahmen Erholung und Landschaftserleben“). Gemäß Plan 3 „Biotopverbundkonzept“ des Lapro 2015 stellt der Hilde-Adolf-Park ein lineares Vernetzungselement zur innerstädtischen Biotopvernetzung dar, der Bereich direkt am Hafenbecken eine „Grün- und Freifläche im Siedlungsbereich mit Vernetzungsfunktion“.

Derzeitiger Umweltzustand und Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung, einschließlich der möglichen erheblichen Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase sowie Beschreibung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen/Festsetzungen

Das Plangebiet ist früher zu Hafenzwecken gewerblich genutzt worden und war teils auch Bestandteil des ehemaligen, mittlerweile zugeschütteten Abschnitts des Hafenbeckens. Heute handelt es sich bei der Fläche um eine weitgehend ungenutzte, teils

eingezäunte Fläche, die in Teilen zum Abstellen von Fahrzeugen verwendet wurde und derzeit brach liegt. Die aufkommende Spontanvegetation und Ruderalflur hat keine Bedeutung für geschützte Arten. Geschützte Bäume gibt es im Plangebiet nicht. Im Zentrum des Plangebiets befindet sich die Freifläche des Ludwig-Franzius-Platzes, der im westlichen Bereich voll versiegelt und im östlichen Bereich teils mit Schotterrasen belegt und vereinzelt mit jungen Bäumen bepflanzt ist, wobei ein Großteil der ehemals angepflanzten Bäume wegen mangelnder Vitalität im Februar 2018 entnommen worden ist; derzeit stehen noch fünf Bäume auf der Platzfläche.

Das Plangebiet liegt innerhalb des Siedlungsbereiches und wird gemäß Lapro, Karte B „Boden und Relief“ als „Fläche mit sehr hohem Versiegelungsgrad (über 80 Prozent)“ eingestuft. Das Plangebiet samt Boden ist durch die ehemalige Nutzung als Hafenbecken beziehungsweise die anschließende gewerbliche Nutzung stark anthropogen überformt. Der Geologische Dienst für Bremen weist darauf hin, dass die Geländehöhe des Plangebiets derzeit bei etwa 7,00 mNN liegt. Inwieweit im Plangebiet Abgrabungen oder Auffüllungen beziehungsweise allgemeine Bodenveränderungen vorgenommen wurden, lässt sich nur punktuell ermitteln. Aus vorliegenden Bohrungen geht hervor, dass im Gebiet etwa 3,00 m mächtige Sande aufgebracht wurden. Danach stehen als jüngste geologische Schichten etwa 5,00 m mächtige Sandlagen an, in denen partiell gering mächtige Schluffe auftreten können. Diese Sande, in die zwischen 8,00 m bis 10,00 m unter Gelände erneut Schluffe und Tone und eingelagert sind, reichen bis mindestens 20,00 m unter Gelände. Darunter folgen die feinsandig-schluffig ausgebildeten Lauenburger Schichten. Die Baugrunderkarte Bremen spricht von geringer Tragfähigkeit sowie hoher Setzungsempfindlichkeit der anstehenden Böden. Unter den Weichschichten stehen Mittel- und Grobsande der Weichsel- und Saale-Kaltzeit an. Diese Wesersande bilden den oberen Grundwasserleiter. Ihre Basis wird in Tiefen ab – 10,00 mNN (= tiefer als 13,00 m unter der Geländeoberfläche) durch die Lauenburger Schichten gebildet. Entsprechend den jahreszeitlichen Verhältnissen treten unterschiedliche Grundwasserstandshöhen auf. Durchschnittliche Stände liegen bei 0,50 mNN (entsprechend circa 6,50 m unter der Geländeoberfläche). Die Grundwasserstände variieren zusätzlich stark durch den Einfluss der Tide, es werden Höchststände von 2,50 mNN und höher erreicht. Das Grundwasser ist nach DIN 4030 als „schwach betonangreifend“ einzustufen (pH: 7,5 bis 8; Gesamteisen: 1 bis 10 mg/l; Chloride: 500 bis 1000 mg/l; Sulfate: 200 bis 250 mg/l; Magnesium: 50 bis 80 mg/l; Calcium: 75 bis 100 mg/l).

Da das Plangebiet derzeit unbebaut ist, wird sich das Vorhaben auf den Boden und das Grundwasser durch Versiegelung und Verdichtung in der Beschleunigung des Abflusses von Oberflächenwasser sowie auf dessen quantitative und qualitative Regulationsfunktionen (Wasseraufnahmefähigkeit, Speicher- und Pufferleistung) auswirken. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass das Plangebiet früher zu einer befestigten Hafenanlage gehörte und die vorgenannten Bodenfunktionen bereits hierdurch erheblich eingeschränkt waren.

Die mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan ermöglichte bauliche Dichte wird teilweise kompensiert durch die vorgesehenen Baumpflanzungen im östlichen Bereich des Ludwig-Franzius-Platzes. Der Platz soll hier mit einem Baumhain in einem

stringenten Raster aus hochstämmigen Bäumen bepflanzt werden, die ein dichtes Blätterdach ausbilden, das einen Beitrag zum Mikroklima leistet, da anfallendes Regenwasser zurückgehalten werden verdunsten kann. Regelungen hierzu werden im Durchführungs- und Erschließungsvertrag getroffen. Die textliche Festsetzung Nr. 14 sichert zudem eine Begrünung der Innenhöfe, die mit der Rückhaltung und Verdunstung von Regenwasser ebenfalls einen Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas leistet. Konkrete Anforderungen an die Begrünung werden im Durchführungsvertrag vereinbart. Darüber hinaus wird mit der Gebäudeplanung ein nachhaltiges Energiekonzept angestrebt, das unter anderem den Einsatz erneuerbarer Energien vorsieht (vergleiche Kap. D 2 i)).

Eingriffsregelung

Für die vorliegende Planung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 142 greift die Regelung des § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB in Verbindung mit § 18 BNatSchG. Demnach sind keine Ausgleichsmaßnahmen erforderlich, wenn durch den neuen Bebauungsplan keine Eingriffe vorbereitet werden, die über bisher bereits zulässige Eingriffe hinausgehen.

Die bisherige Zulässigkeit von Eingriffen im Plangebiet stellt sich wie folgt dar:

- Der Bebauungsplan 2359 aus dem Jahr 2008 setzt für den nordöstlichen Teil des Plangebiets Gewerbegebiet mit einer GRZ I von 0,80 und gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 8 eine GRZ II von 0,90 fest. Weitere Überschreitungen der GRZ II in geringfügigem Ausmaß können zugelassen werden. Für den Bereich des Ludwig-Franzius-Platzes setzt der Bebauungsplan 2359 Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Fußgänger- und Radfahrbereich fest.
- Der Staffelbau- und Gewerbeplan 0045 aus dem Jahr 1921 setzt für den südwestlichen Bereich Gewerbeklasse 1 (nach heutiger BauNVO mit einem Industriegebiet vergleichbar) fest. Auch auf Grundlage der vormaligen Nutzung des Plangebiets als RoRo-Terminal mit einer vollständigen Versiegelung ist davon auszugehen, dass das Plangebiet hier vollständig überbaubar ist (entsprechend wird einer GRZ von 1,00 angesetzt).
- Der Bereich des ehemaligen, zwischenzeitlich zugeschütteten Hafenbeckens südwestlich des Ludwig-Franzius-Platzes ist nach § 34 BauGB (Bauen im Innenbereich) als Gewerbebeziehungsweise Industriegebiet bebaubar. Rechnerisch wird hierfür eine GRZ von 0,80 angesetzt.

Die Flächen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 können mit der festgesetzten GRZ von 1,00 für die urbanen Gebiete und den festgesetzten Verkehrsflächen vollständig versiegelt werden. Mit der textlichen Festsetzung Nr. 14 wird jedoch sichergestellt, dass innerhalb der urbanen Gebiete mit der Bezeichnung MU1, MU2 und MU4 die Innenhöfe zu mindestens 65 Prozent dauerhaft zu begrünen sind. Diese Begrünung wird hier als Minimierungsmaßnahme angesetzt und auf Grundlage der „Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung für die Freie Hansestadt Bremen (Stadtgemeinde), Fortschreibung 2006“ mit einem Biotopwert von 1,00 angerechnet.

Die folgende Tabelle stellt gemäß diesen Grundlagen die Bilanzierung dar.

	Maximale Überbauung und Versiegelung, einschließlich GRZ II (§19 BauNVO)	
Flächennutzung	Geltendes Planungsrecht (B-Plan 2359, Staffelbau- und Gewerbeplan 0045, § 34 BauGB)	Neuer vorhabenbezogener B-Plan 142
Gewerbegebiet gem. B-Plan 2359 (GRZ I = 0,8, GRZ II = 0,9)	$6.070 \text{ m}^2 * 0,9 = 5.463 \text{ m}^2$	-
Gewerbeklasse 1/Industriegebiet gemäß Plan 0045 (GRZ = 1,0)	3.600 m ²	-
§ 34 BauGB / Gewerbe- /Industriegebiet (GRZ = 0,8)	$3.360 \text{ m}^2 * 0,8 = 2.688 \text{ m}^2$	-
Urbanes Gebiet (GRZ = 1,0)	-	11.870 m ²
Verkehrsfläche	5.390 m ²	6.550 m ²
Begrünte Innenhöfe (Fläche „Innenhof“ im MU1, MU2, MU4 * 0,65 * Biotopwert 1,0)	-	-1.382 m ²
Gesamt	17.141 m ²	17.038 m ²

Im Vergleich zum geltenden Recht fallen die Eingriffe in Natur und Landschaft durch die neue Planung ungefähr gleich aus, die neue Planung ermöglicht keine weitergehenden Eingriffe als sie bisher möglich gewesen wären. Die Eingriffsregelung ist somit nicht anzuwenden.

- b) Auswirkungen auf Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und Europäische Vogelschutzgebiete

Ziele und Grundsätze des Umweltschutzes

Die Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (kurz FFH-Richtlinie) dient gemeinsam mit der Europäischen Vogelschutzrichtlinie im Wesentlichen der Herstellung und Sicherung eines zusammenhängenden Netzes von entsprechenden Schutzgebieten (sogenannte Natura-2000-Gebiete). Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7b BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne insbesondere die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Natura-2000-Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes (§§ 31 bis 36 BNatSchG) zu berücksichtigen.

Derzeitiger Umweltzustand und Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung, einschließlich der möglichen erheblichen Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase sowie Beschreibung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen/Festsetzungen

Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) oder Europäische Vogelschutzgebiete werden von der Planung nicht berührt. Auch die artenschutzrechtlichen Verbote gemäß §§ 39 und 44 BNatSchG werden dem Planvollzug nicht entgegenstehen (vergleiche dazu auch Kap. D 2 a)).

- c) Auswirkungen auf die Erholung sowie das Orts- und Landschaftsbild (§1 Abs. 6 Nr. 5 und Nr. 7c BauGB)

Ziele und Grundsätze des Umweltschutzes

Nach § 1 Abs. 4 Nr. 2 BNatSchG sind zur dauerhaften Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswertes von Natur und Landschaft insbesondere zum Zweck der Erholung in der freien Landschaft nach ihrer Beschaffenheit und Lage geeignete Flächen vor allem im besiedelten und siedlungsnahen Bereich zu schützen und zugänglich zu machen.

Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB sind die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung, insbesondere die Belange von Freizeit und Erholung, zu berücksichtigen. Gemäß § 1 Abs. 5 BauGB soll die Bauleitplanung dazu beitragen, unter anderem die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln.

Derzeitiger Umweltzustand und Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung, einschließlich der möglichen erheblichen Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase sowie Beschreibung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen/Festsetzungen

In Karte F „Erholung“ des Lapro 2015 wird dem Hilde-Adolf-Park eine Bedeutung als Grünverbindung, dem Bereich am Kopf des Europahafenbeckens als Aussichtspunkt beigemessen. Gemäß dem Lapro 2015, Plan 2 „Maßnahmen Erholung und Landschaftserleben“ sollen im Hinblick auf die Erholung und das Landschaftserleben der Hilde-Adolf-Park bis zum Europahafenbecken sowie die Promenaden entlang des Hafenbeckens als ortsteilübergreifende Grünverbindungen beziehungsweise Erholungswege gesichert und gepflegt beziehungsweise aufgewertet werden. Der Bereich vor Kopf des Hafenbeckens ist auch hier als Aussichtspunkt dargestellt (vergleiche dazu auch Kap. D 2 a)).

Gemäß Karte E „Landschaftsbild“ des Lapro 2015 ist das Plangebiet dem Siedlungsbereich zugeordnet und im Nordosten als „jüngeres Kern- und Mischgebiet“ sowie im Südwesten als gewerblich genutzter „kleinflächiger Betriebsbereich“ eingestuft. Der Grünstruktur des Siedlungsbereichs wird an dieser Stelle eine mittlere Bedeutung zugemessen. Der Bereich des Europahafens ist im nördlichen, östlichen und teils im südlichen Bereich als „erlebbarer Randleitung an der Weser/Stadt am Fluss“ gekennzeichnet. Der Speicher I und der Schuppen 1, die sich in einer Entfernung von rund 500,00 m nordwestlich des Plangebiets befinden, sind als erlebniswirksame Landschaftselemente/denkmalgeschützte Einzelelemente mit einem besonderen Identifikationswert eingestuft. Zusammen mit dem ebenfalls unter Denkmalschutz stehenden Schuppen 2 südwestlich des Europahafens wird die Umgebung des Plangebiets daher als Bereich mit hohem Identifikationswert aufgrund der historischen Bebauung kategorisiert.

Das Plangebiet stellt sich im Nordwesten und Südwesten beidseitig des Ludwig-Franzius-Platzes derzeit als unbebaute, überwiegend nicht gestaltete Brachfläche dar. Der nordwestliche Bereich ist eingezäunt und daher nicht erlebbar. Der südwestliche Bereich wurde bis Ende Juni 2018 temporär als Parkplatz genutzt und ist dementsprechend gestaltet. Der als Platzfläche gestaltete Ludwig-Franzius-Platz im Zentrum des Plangebiets ist im östlichen Bereich als Fortführung des angrenzenden Hilde-Adolf-

Parks mit Schotterrasen belegt und vereinzelt mit Bäumen bepflanzt. Aufgrund mangelnder Vitalität ist ein Großteil der Bäume im Februar 2018 jedoch entfernt worden. Die mit Schotterrasen gestaltete Freifläche des Ludwig-Franzius-Platzes ist mit Bankenelementen ausgestattet, die dem Aufenthalt dienen sollen. Der Platz öffnet sich zum Hafenbecken hin mit einer steinernen Freitreppenanlage zum Hafenbecken und bietet Zugang zum Europahafen und zu den Promenaden entlang des Hafenbeckens. Der Blick auf den Europahafen ist vom Ludwig-Franzius-Platz beziehungsweise vom Hilde-Adolf-Park her unverbaut. Der Ludwig-Franzius-Platz ist baulich nicht gefasst und vor Wetterbedingungen wie Regen und Wind nicht geschützt.

Das Stadtbild in der Umgebung des Plangebiets stellt sich heterogen dar. Nordwestlich grenzen die fünfgeschossigen, gemischt genutzten Portgebäude entlang des Europahafens an. In der Konsul-Smidt-Straße befindet sich gegenüber dem Plangebiet ein sechsgeschossiges Gebäude, das durch einen Nahversorger und als Parkhaus genutzt wird. In Sichtweite des Plangebiets liegt ebenfalls in der Konsul-Smidt-Straße der denkmalgeschützte sechsgeschossige, zwischenzeitlich für Büroflächen genutzte Speicher I. Südwestlich des Plangebiets befindet sich der denkmalgeschützte eingeschossige, sich über eine Länge von rund 200,00 m erstreckende Schuppen 2, der überwiegend als Veranstaltungsstätte genutzt wird. Östlich an den Schuppen 2 grenzt direkt gegenüber dem Plangebiet ein zweigeschossiges Gebäude mit eingeschossigem Anbau an, das zur Weinverarbeitung und als Destillerie mit angeschlossener Verkostungsgastronomie genutzt wird. Der Bereich östlich der Straße Hansator nordöstlich des Hilde-Adolf-Parks wird derzeit zum „Kaffeequartier“ entwickelt. Hier soll ein gemischt genutztes Stadtquartier mit einer mehrgeschossigen Bebauung insbesondere für Wohnungen, Hotels und kleinteiliges Gewerbe, wie Büros und Dienstleistungen entstehen. Erste Baukörper sind bereits in der Realisierung, weitere sind in Planung. Das Areal südwestlich des Hilde-Adolf-Parks wird gewerblich genutzt. Neben dem ansässigen schellackproduzierenden Betrieb sind hier in den letzten Jahren vornehmlich mehrgeschossige Bürogebäude sowie ein Restaurant mit Außengastronomie neu entstanden beziehungsweise werden derzeit errichtet.

Mit der Realisierung der im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans geplanten Bebauung wird – wie bereits im Masterplan für die Überseestadt vorgesehen – eine beziehungsweise stadtbildprägende Bebauung mit einer Landmarke in Form von drei 12- bis 19-geschossigen Hochpunkten entstehen, die weithin sichtbar sein wird und der Lage am Kopf des Europahafens Rechnung trägt (vergleiche dazu auch Kap. B 3 und Kap. C 2). Die Hochpunkte werden sich aus den fünf- bis sechsgeschossigen Blockrändern der geplanten Gebäude entwickeln. Die Blockränder fügen sich mit ihrer Gebäudehöhe in das Stadtbild ein und nehmen Rücksicht auf die umgebenden denkmalgeschützten Gebäude. So stellt die Höhe der Traufkante des denkmalgeschützten Speicher I mit rund 33,60 m üNN die Höhenbegrenzung für die Blockränder der beiden im Nordwesten geplanten Gebäude im MU1 und MU2 dar, da diese Gebäude im Zusammenhang mit dem Speicher I zu sehen sind. Der südliche Gebäudekörper hält einen ausreichenden Abstand zum denkmalgeschützten Schuppen 2 ein.

Die drei Hochpunkte orientieren sich an Referenzhöhen von in der weiteren Umgebung der Überseestadt bereits realisierten

Hochhäusern – dem Wesertower östlich des Plangebiets mit einer Höhe von rund 90,00 m üNN und dem Hafenhochhaus mit einer Höhe von rund 60,00 m üNN. Sie wirken stadt- beziehungsweise ortsbildprägend und greifen damit das historische Thema auf, dass an den bremischen Hafenbecken jeweils markante Kopfgebäude errichtet wurden, beispielsweise die Alte Feuerwache am Kopf des Holz- und Fabrikenhafens oder das Hafenhochhaus am heute zugeschütteten Überseehafen. Mit der geplanten Bebauung wird eine solch städtebaulich prägnante Bebauung nun vor Kopf des Europahafens realisiert (vergleiche hierzu auch Kap. B 3 und C 2).

Die geplante Bebauung berücksichtigt wichtige Blick- und Wegebeziehungen sowie vorhandene Landschaftselemente und trägt damit der Umgebung des Plangebiets sowie dessen Erholungsfunktion Rechnung. Die Freiraumachse, die sich aus dem Hilde-Adolf-Park über den Ludwig-Franzius-Platz bis zum Hafenbecken erstreckt, wird auch weiterhin von Bebauung freigehalten. Der Blick auf das Hafenbecken und der Zugang zum Europahafen mit den Promenaden wird auch weiterhin gegeben sein. Mit der geplanten Bebauung wird der Ludwig-Franzius-Platz jedoch künftig baulich gefasst und zugunsten einer erhöhten Aufenthaltsqualität gestaltet. Hierzu sollen sich die Abmessungen der Platzfläche gegenüber dem geltenden Bebauungsplan 2359 in den Randbereichen teils verringern. Diese Randbereiche der Platzfläche weisen derzeit keine Aufenthalts- oder Erholungsfunktion auf, da sie überwiegend eingezäunt beziehungsweise als Parkplatz gestaltet sind. Mit der baulichen Fassung und der vorgesehenen Freiraumgestaltung wird der Platz künftig belebt und erhält mit einer Breite von rund 42,00 m zwischen den geplanten Gebäudekörpern einen Maßstab, der zum Verweilen einlädt und einen Ruhepunkt in den großmaßstäblichen Freiflächen des Hafenbeckens und des lang gestreckten Hilde-Adolf-Parks darstellt (vergleiche dazu auch Kap. B 3).

Zusätzlich zum Ludwig-Franzius-Platz werden mit den sogenannten Hafengassen zwischen den geplanten Gebäudekörpern weitere Freiflächen und Wegeverbindungen entstehen, die auch einen Zugang zum Hafenbecken und zu den Promenaden über kurze Wege ermöglichen.

Während der Bauphase ist mit Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion durch Lärm, Staub und Erschütterungen, auch durch Baustellenverkehr, zu rechnen. Hierdurch wird die Erholung im Plangebiet und dessen Nachbarschaft, beispielsweise am Hafenbecken und im westlichen Teil des Hilde-Adolf-Parks, zum Teil eingeschränkt werden. Aufgrund der Größe des Bauvorhabens wird sich die Baustellenzeit über rund fünf Jahre erstrecken. Da nahezu das gesamte Plangebiet mit einer Tiefgarage unterbaut werden soll, werden sich die Bauarbeiten über diesen Zeitraum über das gesamte Plangebiet erstrecken. Eine Realisierung in unterschiedlichen Bauabschnitten ist nicht möglich. Hierdurch werden die Auswirkungen der Baustelle jedoch auch gemindert, da die Baustellenabwicklung konzentriert und auf das zeitlich notwendige Maß begrenzt werden kann. Das Plangebiet liegt in der Überseestadt, die seit den Zweitausenderjahren zu einem neuen nutzungsgemischten Ortsteil entwickelt wird. Weitere Bauprojekte werden in der Nachbarschaft des Plangebiets realisiert.

Die Baumaßnahmen sind nicht vermeidbar, da ansonsten insbesondere der erforderliche Wohnraum sowie die vorgesehenen

kleinteiligen gewerblichen Nutzungen im Plangebiet nicht realisiert werden können. Zudem finden die Baumaßnahmen zeitlich befristet statt. Zeitlich befristete Baumaßnahmen im städtischen Umfeld sind üblich und hinnehmbar.

Nach der Realisierung der Planung wird der Erholungswert des Plangebiets mit der vorgesehenen Belebung und baulichen Fassung der öffentlichen Räume und der Freiraumgestaltung wieder hergestellt beziehungsweise aufgewertet sein.

- d) Auswirkungen auf den Menschen durch Schallimmissionen (§1 Abs. 6 Nr. 7c BauGB)

Ziele und Grundsätze des Umweltschutzes

Gemäß § 1 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne insbesondere die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt zu berücksichtigen. Nach dem Auftrag des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist bei der Planung sicherzustellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm auf Wohn- und sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Für die Beurteilung der Lärmimmissionen wurden herangezogen:

- DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau" in Verbindung mit Beiblatt 1,
- TA-Lärm (Technische Anleitung Lärm – Sechste allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz vom 26. August 1998; GMBL. 1998 Seite 503 ff; zuletzt geändert durch die Verwaltungsvorschrift vom 1. Juli 2017 [BAnz AT 8. Juni 2017 B5]).

Die DIN 18005 enthält im Beiblatt 1 Orientierungswerte für die städtebauliche Planung. Sie gilt nicht für die Anwendung in Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren, wird aber in der Bauleitplanung als Entscheidungshilfe verwendet. Die TA Lärm dient dem Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche. Sie ist Maßgabe bei der Beurteilung von Schallimmissionen von Gewerbe- und Industrieanlagen und somit für die Bauleitplanung von indirekter Bedeutung. Die Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18005 sind in ihren Lärmwerten identisch mit den entsprechenden Immissionsrichtwerten gemäß Abschnitt 6.1 der TA Lärm, wobei die Nutzungskategorie „Urbane Gebiete“ bisher nicht in der DIN 18005 enthalten ist. Für Gewerbelärmeinflüsse sind gemäß TA Lärm unter anderen folgende Immissionsrichtwerte zu beachten (gemessen außerhalb von Gebäuden):

- in Industriegebieten (GI): Tags 70 dB(A), nachts 70 dB(A),
- in Gewerbegebieten (GE): Tags 65 dB(A), nachts 50 dB(A),
- in Mischgebieten (MI): Tags 60 dB(A), nachts 45 dB(A),
- in urbanen Gebieten (MU): Tags 63 dB(A), nachts 45 dB(A),
- in allgemeinen Wohngebieten (WA): Tags 55 dB(A), nachts 40 dB(A).

(Die Tagewerte gelten von 6 bis 22 Uhr, die Nachtwerte von 22 bis 6 Uhr.)

Für die Beurteilung von Verkehrslärm gelten ebenfalls die Orientierungswerte der DIN 18005. Da die Nutzungskategorie „Urbane

Gebiete“ bisher nicht in die DIN 18005 eingeführt worden ist, werden zur Beurteilung der im Plangebiet zu erwartenden Verkehrslärmimmissionen die Orientierungswerte für Mischgebiete herangezogen. Diese liegen bei 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts. Hinsichtlich der Tagewerte kann ergänzend auch berücksichtigt werden, dass die TA Lärm (für Gewerbelärm) das Schutzniveau von urbanen Gebieten auf 63 dB(A) tags reduziert hat.

Eine weitere Schwelle bei der Abwägung eines Ermessensspielraumes können die Grenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung 16. BImSchV) darstellen. Mit der 16. BImSchV wurden vom Gesetzgeber rechtsverbindliche Grenzwerte in Bezug auf Verkehrslärm durch Straßen- und Schienenverkehr vorgegeben. Generell sind diese Immissionsgrenzwerte dann heranzuziehen, wenn Straßen oder Schienenwege neu gebaut oder wesentlich geändert werden. Im Zusammenhang mit städtebaulichen Planungen ist die Anwendung dieser Grenzwerte nicht zwingend vorgeschrieben, jedoch werden sie regelmäßig in der Praxis zur Abgrenzung eines Ermessensbereiches und als weitere Abwägungsgrundlage herangezogen. In der 16. BImSchV ist bisher die im Plangebiet festgesetzte Nutzungskategorie „Urbanes Gebiet“ noch nicht eingeführt worden, weshalb zur Beurteilung die Grenzwerte für Mischgebiete herangezogen werden. Diese liegen bei 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts.

Grundlage für die im Bebauungsplan getroffene Festsetzung von Schallschutzmaßnahmen ist die „Vereinbarung zum Schallschutz in der städtebaulichen Planung“ zwischen dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr und der Senatorin für Wissenschaft, Gesundheit und Verbraucherschutz in der Neufassung vom 1. März 2016.

Die im Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 142 zu erwartenden Immissionen und die getroffenen Maßnahmen werden nachfolgend beschrieben.

Derzeitiger Umweltzustand und Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung, einschließlich der möglichen erheblichen Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase sowie Beschreibung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen/Festsetzungen

Das Plangebiet ist von Wohn-, Gewerbe-, Industrie- und Hafennutzungen umgeben, von denen Lärmbelastungen zu erwarten sind. Zur Beurteilung der Belastungen wurde daher im Rahmen der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes 142 eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt (Lärmkontor GmbH: Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 „Europahafenkopf“ Bremen; Hamburg, 24. August 2018). Im Rahmen der Untersuchung wurden die Einwirkungen des Verkehrs- und Gewerbelärms auf die geplanten Gebäude ermittelt. Mit den Ergebnissen aus beiden Geräuschquellen wurden jeweils für den Verkehrs- sowie den Gewerbelärm Beurteilungspegel über die Geschosse der geplanten Gebäude berechnet.

Verkehrslärm

Zur Berechnung der Verkehrslärmimmissionen wurden die Verkehrszahlen aus dem „Integrierten Verkehrskonzept für die Überseestadt“ (aus Juni 2017) entsprechend dem Basisszenario für das Jahr 2030 zugrunde gelegt. Die Tag-/Nachtverteilung der Schwerlastverkehre wurde gemäß der „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990“ ermittelt. Es wurde auch der

durch das Bauvorhaben erzeugte zusätzliche Verkehr berücksichtigt. Die Berechnungen der Beurteilungspegel für die Straßenverkehrswege erfolgten nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) beziehungsweise nach dem Teilstückverfahren der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990" (RLS-90). Die für die Straßen des Untersuchungsgebietes maßgeblichen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und Straßenoberflächen sind entsprechend dieser Grundlagen beurteilt und bei den Berechnungen berücksichtigt worden. Die berechneten Beurteilungspegel an den geplanten Gebäuden wurden geschossgenau 0,50 m vor der jeweiligen Fassade ermittelt. Die Berechnung der Schallimmissionspläne erfolgte mit einer Rastergröße von 1,00 mal 1,00 Meter in einer Höhe von 5,40 m über der Geländeoberkante. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das durch das Bauvorhaben zusätzlich erzeugte Verkehrsaufkommen nicht maßgeblich zu den an den geplanten Gebäuden zu erwartenden Immissionen beiträgt (deutlich < 1 dB[A]).

Aus nördlicher und östlicher Richtung wirken Emissionen der Hafenbahn und der Straßenbahn auf das Vorhaben ein. Die Berechnung der Beurteilungspegel der Schienenwege erfolgte nach der "Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - Schall 03". Für die Berechnung wurde der "Schienen-Bonus" nicht mehr berücksichtigt.

Bei der schalltechnischen Untersuchung wurde deutlich, dass der Verkehrslärm hauptsächlich von den angrenzenden Erschließungsstraßen – der Konsul-Smidt-Straße, der Straße Hansator und der Hoerneckestraße – ausgeht. So wurden entlang der parallel zu den Straßen verlaufenden Gebäudefassaden die höchsten Außenpegel von bis zu 70 dB(A) tags und bis zu 60 dB(A) nachts berechnet. Damit werden an diesen Gebäudeseiten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV tagsüber und nachts jeweils um bis zu 6 dB(A) überschritten. Die Orientierungswerte der DIN 18005 werden tagsüber und nachts jeweils um bis zu 10 dB(A) überschritten.

An den lärmabgewandten Gebäudeseiten zum Hafenbecken und insbesondere zu den Innenhöfen der Blockrandsockel werden mit maximal errechneten Beurteilungspegeln von bis zu 60 dB(A) tags beziehungsweise bis zu 50 dB(A) nachts die Orientierungswerte der DIN 18005 überwiegend eingehalten. Vereinzelt Überschreitungen der nächtlichen Orientierungswerte um bis zu 2 dB(A) werden an den Nordost- und Südwestfassaden des nördlichen Hochpunktes mit bis zu 52 dB(A) nachts erreicht, wobei der Grenzwert der 16. BImSchV unterschritten wird.

Im Ergebnis der Verkehrslärmberechnung ist festzustellen, dass in Teilbereichen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sowie auch die Orientierungswerte der DIN 18005 sowohl tagsüber als auch nachts überschritten werden. Eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV kann gemäß Rechtsprechung zulässig sein, soweit sichergestellt ist, dass die Lärmimmissionen die Schwelle der Gesundheitsgefährdung nicht überschreiten.

Eine Gesundheitsgefährdung ist nach aktueller Rechtsprechung bei Dauerschallpegeln von mehr als 70 dB(A) tags und mehr als 60 dB(A) nachts anzunehmen. Die Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung werden in den unteren Geschossen des nördlichen Gebäudekörpers entlang der Konsul-Smidt-Straße erreicht. Allerdings sind hier keine schutzwürdigen Nutzungen, sondern Stellplätze für Pkw und Fahrräder vorgesehen, sodass hier von

keinen Konflikten auszugehen ist. Im Bereich der schutzwürdigen Nutzungen im nördlichen Gebäudekörper ist mit Werten von bis zu 67 bis 69 dB(A) tags beziehungsweise 57 bis 59 dB(A) nachts von keiner Gesundheitsgefährdung auszugehen. Bei der Bewertung der Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 durch den Verkehrslärm ist zu berücksichtigen, dass diese keine Grenzwerte darstellen und vorrangig Bedeutung für die Planung von Neubaugebieten haben. Ihre Einhaltung ist wünschenswert, um die mit der Eigenart des betreffenden Baugebietes oder der betreffenden Baufläche verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen zu erfüllen. In bereits bebauten Gebieten und insbesondere entlang von bestehenden Verkehrswegen lassen sich die Orientierungswerte der DIN 18005 und auch die Grenzwerte der 16. BImSchV jedoch nicht immer einhalten. So ist bei der vorliegenden Planung zu berücksichtigen, dass es sich um einen Standort in einem bereits bebauten Umfeld in städtebaulich integrierter Lage handelt. Für solche Fälle räumt die DIN 18005 in Verbindung mit § 1 BauGB einen Abwägungsspielraum ein. Dieser wird hier zugunsten der Innenentwicklung angewandt.

Im Bebauungsplan werden Festsetzungen zum Schutz vor Lärmimmissionen getroffen, die auch die auf das Vorhaben einwirkenden gewerblichen Schallimmissionen berücksichtigen (vergleiche "Gewerbelärm" auf den nachfolgenden Seiten).

So setzt der Bebauungsplan fest, dass in den zu Wohnzwecken dienenden Aufenthaltsräumen durch geeignete bauliche Maßnahmen (zum Beispiel schallabsorbierende Ausbildung der Fensterlaibung) der Mittelungspegel von 35 dB(A) tags nicht überschritten werden darf (textliche Festsetzung Nr. 15.1). Darüber hinaus ist bei Außenpegeln nachts von < 50 dB(A) sicherzustellen, dass in den zu Wohnzwecken dienenden Aufenthaltsräumen durch geeignete bauliche Maßnahmen (zum Beispiel schallabsorbierende Ausbildung der Fensterlaibung) der Mittelungspegel von 30 dB(A) bei freier Belüftung (gekipptes Fenster) nicht überschritten wird. Bei Außenpegeln nachts > 50 dB(A) ist durch geeignete bauliche Maßnahmen (zum Beispiel schallgedämmte Lüftungsöffnungen) sicherzustellen, dass in den zu Wohnzwecken dienenden Aufenthaltsräumen der Mittelungspegel von 30 dB(A) nachts bei geschlossenem Fenster nicht überschritten wird (textliche Festsetzung Nr. 15.2).

In Bezug auf die Außenwohnbereiche setzt der Bebauungsplan aufgrund der Lärmbelastungen fest, dass für einen hausnahen Freibereich je Wohnung (beispielsweise Terrasse, Balkon) entweder durch Orientierung zur lärmabgewandten Gebäudeseite oder durch bauliche Maßnahmen (zum Beispiel verglaste Loggien, Wintergärten) sicherzustellen ist, dass ein Mittelungspegel von 55 dB(A) tags nicht überschritten wird (vergleiche textliche Festsetzung Nr. 15.4).

Der Nachweis für die Erfüllung der Anforderungen an den Schallschutz hat im Einzelfall zu erfolgen (textliche Festsetzung Nr. 15.5). Mit dieser Regelung obliegt es dem Bauherrn, im bauordnungsrechtlichen Verfahren den Nachweis des erforderlichen Schallschutzes zu führen. Darüber hinaus ist festzuhalten, dass in überwiegenden Teilen des Plangebiets durchgesteckte Wohnungen ermöglicht und vorgesehen werden, die eine Orientierung von zu Wohnzwecken dienenden Aufenthaltsräumen auch zu den lärmabgewandten Innenhöfen ermöglichen. In den zu den Erschließungsstraßen orientierten Eckbereichen sind den Wohnräumen jeweils auch hausnahe Freibereiche beziehungsweise

Loggien vorgelagert, über die eine Reduktion des Schalleintrags erfolgt.

Gewerbelärm

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden auch die Geräuscheinwirkungen durch die Gewerbe- und Industrienutzungen im Umfeld des Plangebiets untersucht. Die Ermittlung der gewerblichen Schallimmissionen erfolgte mit einem dreidimensionalen Berechnungsmodell für das Gebiet der Überseestadt Bremen. Die an die Überseestadt angrenzenden gewerblich genutzten Flächen sind als Industrie- oder Gewerbeflächen ausgewiesen. Die DIN 18005 gibt für den Fall, dass die Emissionen der zu untersuchenden gewerblichen Anlagen nicht im Einzelnen bekannt sind, flächenbezogene Schallleistungspegel vor, die den schalltechnischen Prognosen zu Grunde gelegt werden können:

- Industriegebiete mit $L^{\prime}WA = 65 \text{ dB(A)}$ tags und nachts,
- Gewerbegebiete mit $L^{\prime}WA = 60 \text{ dB(A)}$ tags und nachts.

Die Flächen innerhalb der Überseestadt wurden entsprechend der vorgenannten Baugebietskategorien und Werte modelliert. Eingeschränkte Gewerbegebiete (GEE) wurden dabei von dem Schallgutachter mit $L^{\prime}WA = 60 \text{ dB(A)}$ tags beziehungsweise $L^{\prime}WA = 45 \text{ dB(A)}$ nachts berücksichtigt. Die südlich der Weser gelegenen Flächen sind planungsrechtlich als Hafengebiete zu berücksichtigen. Lärmtechnisch entspricht die Ausweisung von Hafengebieten der Ausweisung von Industriegebieten, die tags und nachts einen flächenbezogenen Schallleistungspegel von $L^{\prime}WA = 65 \text{ dB(A)}$ emittieren dürfen. Gewerblich genutzte Sondergebiete wurden den Gewerbegebieten gleichgesetzt und mit flächenbezogenen Schallleistungspegeln von $L^{\prime}WA = 60 \text{ dB(A)}$ berücksichtigt.

Vereinzelt wurden gewerbliche Nutzungen im Bereich des Europahafens, sofern dem Schallgutachterbüro konkretere Erkenntnisse aus Vorgängerprojekten vorlagen, detaillierter betrachtet. Dies betrifft die im Bereich der Stephanihalbinsel ansässigen Betriebe Reimer logistics, Rickmers Reismühle, die Vollers GmbH sowie die logistisch relevanten Schallquellen um das Hochregallager der Firma Kellogg's. Dabei ist zu beachten, dass das Kellogg-Werk bereits die Cerealienproduktion im November 2017 aufgegeben hat. Eine Aufgabe der derzeit noch vorhandenen logistischen Nutzung ist in den kommenden Jahren beabsichtigt. Das ehemalige Werksgelände soll zusammen mit den angrenzenden Flächen auf der Stephanihalbinsel in den kommenden Jahren zu einem Nutzungsgemischtem Stadtquartier entwickelt werden (vergleiche dazu auch Kap. B 1). Städtebauliche Vorstudien dazu wurden bereits erarbeitet. Am 27. August 2018 hat die öffentliche Auftaktveranstaltung für die städtebauliche Rahmenplanung für die künftige Entwicklung der Stephanihalbinsel stattgefunden. Die Rahmenplanung erfolgt in unterschiedlichen Szenarien, die neben dem Werksgelände der Firma Kellogg's auch Entwicklungsperspektiven für die weiteren, derzeit gewerblich/industriell genutzten Flächen aufzeigt.

Die im unmittelbaren Umfeld des Plangebiets ansässigen Gewerbebetriebe im Schuppen 2 und in dessen Anbau wurden aufgrund der direkten Nachbarschaft zu den geplanten Gebäudekörpern mittels Betriebsbefragungen und Ortsbesichtigungen sowie im Hinblick auf die bestehende Genehmigungs- und Rechtslage detailliert untersucht.

Im direkt an das Plangebiet angrenzenden Anbau an den Schuppen 2 sind zwei Betriebe ansässig, die Wein und Spirituosen produzieren und aufbereiten. Darüber hinaus werden durch einen der beiden Betriebe gastronomische Angebote für bis zu 24 Gäste sowie Führungen im Innenraum angeboten – sowohl während des Tag- als auch während des Nachtzeitraums. Die maßgebliche Schallquelle ist in diesem Zusammenhang eine Versammlung von Gästen, die sich während der Veranstaltungen draußen im Vorbereich des Betriebs, zum Europahafenbecken orientiert, aufhält. Zur sicheren Seite wurde dies bei den Berechnungen des Gewerbelärms sowohl während des Tag- als auch während des Nachtzeitraums und der lautesten Nachtstunde berücksichtigt. Die übrigen schallrelevanten Betriebstätigkeiten zur Produktion und Aufbereitung der Weine und Spirituosen finden nach Angaben der Betreiber im Zeitraum zwischen 7 bis 17 Uhr – also ausschließlich während des Tagzeitraums – und ausschließlich innerhalb der Betriebshallen statt. Maßgebliche Außenbezüge, welche in diesem Zusammenhang potenziell einen Schalleintrag auf die Umgebung liefern könnten, sind die beiden Außentore der Betriebshallen. Das Tor an der Nordfassade des Gebäudes ist nach Angaben des Betreibers während sämtlicher schallrelevanter Produktionsabläufe stets geschlossen und wurde entlang gutachterlicher Erfahrungswerte mit einem Schalldämm-Maß R'W in Höhe von 25 dB(A) berücksichtigt. Das zweite Außentor an der Südfassade kann beispielsweise während Anlieferungsvorgängen offenstehen und wurde zur sicheren Seite als die Hälfte der Betriebszeit offenstehend berücksichtigt. Für die Produktionshallen wurde ein Innenpegel in Höhe von 85 dB(A) angenommen.

Darüber hinaus wurden die Schallemissionen durch bestehende Parkplätze, die Anlieferungsvorgänge und die Abfallentsorgung entsprechend den Angaben aus den Betriebsbefragungen berücksichtigt. Die relevante Schallquelle ist in diesem Zusammenhang der auf dem Grundstück des Betreibers gelegene Betriebsparkplatz. Die Anlieferung beider Betriebe erfolgt ausschließlich tagsüber – über das nach Südwesten orientierte Tor zur Betriebshalle beziehungsweise im Freien über eine Anfahrung des Betriebsgrundstücks aus Südosten sowie das Be- und Entladen über die bestehende Rampe im Nordosten. Die Abfallentsorgung findet im Südwesten des Betriebsgrundstücks statt.

Bei den im Schuppen 2 ansässigen Betrieben handelt es sich um zwei Unternehmen (Eventloft und Quai Dinerschuppen), die verschiedene Gastronomie-, Freizeit- und Unterhaltungs- beziehungsweise Partyformate anbieten, welche nach Angaben der Betreiber tageszeitenunabhängig betrieben werden. Die schallrelevanten Betriebsabläufe der beiden Unternehmen finden jeweils in den eigenen Räumlichkeiten sowie im Freibereich davor statt. Maßgebliche Außenbezüge mit potenziellem Schalleintrag auf das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 142 haben dabei zum einen die Glasfassaden der Betriebshallen samt der Türen zur Wasserseite des Europahafenbeckens hin sowie die Dächer mit ihren zu öffnenden Oberlichtern. Diese wurden jeweils als Flächenschallquellen modelliert. Des Weiteren werden die Außenbereiche vor den jeweiligen Betrieben in unterschiedlichem Maße genutzt.

Auf dem Außenbereich vor dem Eventloft, orientiert zum Europahafenbecken, finden rund 240 Besucherinnen und Besucher einen Sitzplatz. Im Tagzeitraum finden ab mittags auf dieser Außenfläche Veranstaltungen mit musikalischer Untermalung

(„Elektro-Open-Air“) statt. Ab 20 Uhr und während des Nachtzeitraums findet die musikalische Beschallung nach Angaben des Betreibers ausschließlich in der Halle des Eventlofts statt. Zur Ermittlung der Schallimmissionen wurden die Glasfassaden aus gutachterlicher Erfahrung mit einem Schalldämm-Maß R'W von mindestens 30 dB(A) berücksichtigt. Die Türen wurden für die Dauer der Veranstaltung als die Hälfte der Zeit offen berücksichtigt, da bei Veranstaltungen zur lautesten Nachtstunde eine andauernde Frequentierung zwischen Halle und Außenbereich angenommen werden kann, was ein ständiges Öffnen und Schließen der Türen zur Folge hat. Das Dach wurde als Flächenschallquelle mit einem Schalldämm-Maß R'W von mindestens 25 dB(A) berücksichtigt. Der auch während des Nachtzeitraums genutzte Außenbereich wurde mit Emissionen durch 120 sprechende Personen berücksichtigt.

Der Betrieb Quai Dinerschuppen wird ebenfalls als Veranstaltungszentrum geführt, in dem laut Betreiber ab 16 Uhr mit offenem Ende gastronomische Veranstaltungen und Feiern stattfinden. Der ebenfalls zum Europahafenbecken orientierte Außenbereich kann durch maximal 90 Personen genutzt werden, wird jedoch weder tagsüber noch nachts mit Musik beschallt. Ansonsten entsprechen die Emissionsansätze denen des Betriebs Eventloft, jedoch mit einer geringeren Anzahl an Gästen und einem eher gastronomieorientierten Nutzungsprofil.

Bei den Berechnungen der gewerblichen Schallemissionen wurde außerdem der entlang der südwestlichen Fassade des Schuppen 2 bestehende öffentliche Parkplatz mit etwa 70 Stellplätzen berücksichtigt, welcher nach Angaben der Betreiber unter anderem von Besuchern der von beiden Betrieben durchgeführten Veranstaltungen genutzt wird. Darüber hinaus wurden die Anlieferungsvorgänge berücksichtigt. Der Betrieb Eventloft wird sowohl im Tag- als auch im Nachtzeitraum beliefert, weshalb die Anlieferung innerhalb des schalltechnisch ungünstigeren Falls während der lautesten Nachtstunde berücksichtigt wurde. Die Lieferfahrzeuge fahren über die Hoerneckestraße entlang des Schuppens 2 bis zum an der Mole gelegenen Eingang des Eventlofts und entladen dort. Die Warenanlieferung für den Betrieb Quai Dinerschuppen erfolgt ebenfalls über die Gebäuderückseite und ist auf den Tagzeitraum beschränkt. Die Abfallentsorgung des Betriebs Eventloft erfolgt nordwestlich des Schuppens 2 während des Tagzeitraums.

Im Hinblick auf die zulässigen Schallemissionen der betrachteten Gewerbebetriebe ist in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt worden, dass auf der gegenüberliegenden Seite des Europahafenbeckens innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 2359 aus dem Jahr 2008 vor allem in dem hier festgesetzten Mischgebiet MII Wohnungen zulässig und auch vorhanden sind. Diese Wohnungen befinden sich in einer Entfernung von rund 145,00 m vom Betrieb Eventloft und rund 160,00 m vom Betrieb Quai Dinerschuppen. Gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 2 des hierfür geltenden Bebauungsplans 2359 sind die Wohnungen mit Schallschutzmaßnahmen zu versehen, die ausgehend von gewerblichen Schallimmissionen von bis zu 55 dB(A) in der lautesten Nachtstunde einen Innenraumpegel von 30 dB(A) während der Nachtzeit sicherstellen. Die betreffenden Betriebe im Schuppen 2 sind nicht von der zwischen dem Senator für Umwelt, Bau und Verkehr und der Initiative Stadtbremische Häfen getroffenen Vereinbarung umfasst, die dem Schutz der Bestandsunternehmen vor Beginn der städtebaulichen Neuordnung

der Überseestadt dient. Die beiden Betriebe im Schuppen 2 dürfen daher nur nicht relevant zur Vorbelastung beitragen. Sie müssen also das sogenannte Nichtrelevanzkriterium der TA Lärm einhalten. Auf Grundlage dieser rechtlichen Rahmenbedingungen wurde für beide Betriebe (Eventloft und Quai Dinnerschuppen) ein zulässiger Innenpegel von jeweils bis zu 95 dB(A) ermittelt.

Um die Einhaltung des sogenannte Nichtrelevanzkriteriums der TA Lärm auch an der in einer Entfernung von rund 65,00 m geplanten Bebauung am Europahafenkopf sicherzustellen, wurde für den Betrieb Quai Dinnerschuppen ein unter Berücksichtigung der geplanten Bebauung am Europahafenkopf noch zulässiger Innenpegel von bis zu 90 dB(A) ermittelt. In Abstimmung mit dem Eigentümer wird vor dem Satzungsbeschluss zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 eine Nutzungsänderung erfolgen, sodass künftig noch mischgebietsverträgliche Schallemissionen zu erwarten sind. Damit wird eine konfliktfreie Nachbarschaft der geplanten Wohnbebauung mit den angrenzenden Gewerbebetrieben sichergestellt. Bei der Ermittlung der an der geplanten Wohnbebauung zu erwartenden gewerblichen Schallimmissionen wurde dies bereits berücksichtigt. Durch das Eventloft werden aufgrund des größeren Abstands zur geplanten Bebauung am Europahafenkopf und unter Berücksichtigung der bestehenden sowie rechtlichen Rahmenbedingungen (vor allem geltender Bebauungsplan 2359 auf der gegenüberliegenden Seite des Hafenbeckens sowie hier vorhandene Wohnungen) keine Konflikte mit der geplanten Bebauung am Europahafenkopf entstehen.

Im Ergebnis der Untersuchung des Gewerbelärms ist an der Nordwestfassade im Erdgeschoss des südlichen Gebäudekörpers mit einem Beurteilungspegel von bis zu 65 dB(A) tags und damit mit einer Überschreitung des zulässigen Immissionsrichtwerts um bis zu 2 dB(A) zu rechnen. Da sich diese Überschreitung auf das Erdgeschoss beschränkt, in dem Wohnungen gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 4 unzulässig sind, sind hier keine Immissionskonflikte zu erwarten. Darüber hinaus wird der Immissionsrichtwert für urbane Gebiete tagsüber im gesamten Plangebiet unterschritten. Es ergibt sich somit für die gewerbliche Immissionsituation tagsüber eine konfliktfreie Nutzung im Plangebiet.

In der lautesten Nachtstunde können im Bereich der Hochpunkte in den oberen Geschossen Beurteilungspegel von bis zu 53 dB(A) erreicht werden. Damit werden der Immissionsrichtwert der TA Lärm und der Orientierungswert der DIN 18005 von 45 dB(A) für Gewerbelärm nachts überschritten.

Im Zuge der Rücksichtnahme auf die bestehenden Industrie- und Gewerbebetriebe in der Umgebung ist unter Berücksichtigung der städtebaulichen Zielsetzung zumutbar, dass die Orientierungswerte der DIN 18005 beziehungsweise die Immissionsrichtwerte der TA Lärm von 45 dB(A) nachts nicht eingehalten werden können und in einem Abstand von 0,50 m vor Fenstern von Aufenthaltsräumen um bis zu 8 dB(A) vom Orientierungswert der DIN 18005 abgewichen wird. Die Überschreitung des Orientierungswerts rechtfertigt sich aus besonderen städtebaulichen Gründen. So soll die zentrale Lage in der Überseestadt und die direkte Nachbarschaft zum Europahafen durch die Entwicklung eines urbanen Gebiets im Interesse einer Nutzungsvielfalt und Belebung der Überseestadt betont und gestärkt werden.

Mit den im vorhabenbezogenen Bebauungsplan getroffenen passiven Schallschutzfestsetzung, wonach durch geeignete bauliche

Schallschutzmaßnahmen sicherzustellen ist, dass in den zu Aufenthaltszwecken dienenden Wohnräumen der Mittelungspegel von 30 dB(A) nachts nicht überschritten wird, kann ein ausreichender Schallschutz zur Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse erreicht werden. Andere Schutzmaßnahmen, wie zum Beispiel die Errichtung von Lärmschutzwänden, sind daher nicht notwendig und aufgrund der Lage des Plangebietes an den hoch öffentlichen Freiflächen am Kopf des Europahafens im Sinne eines lebendigen, durchlässigen Stadtquartiers städtebaulich auch nicht verträglich.

Der Nachweis für die Erfüllung der Anforderungen aus den oben genannten Regelungen zum Schallschutz erfolgt im Einzelfall, sodass hieraus die notwendigen Schallschutzmaßnahmen abgeleitet werden können. Dabei kann unter Beachtung des jeweiligen Einzelfalls auf Grundlage eines schalltechnischen Einzelnachweises von den Anforderungen der getroffenen Schallschutzfestsetzungen abgewichen werden (textliche Festsetzung Nr. 15.5). Mit dieser Regelung obliegt es dem Bauherrn, im Genehmigungsverfahren den Nachweis des erforderlichen Schallschutzes zu führen.

Die bestehenden schädlichen Umwelteinwirkungen durch nächtlichen Gewerbelärm können durch die Festsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen kompensiert werden. Diese bautechnischen Schutzmaßnahmen werden unterstützt durch die Eintragung von Grunddienstbarkeiten und gleichlautenden Baulasten auf Grundlage von Duldungsvereinbarungen zugunsten der umliegenden Betriebe, über die der jeweilige Eigentümer das im Bebauungsplan getroffene Schutzniveau, das gesunde Wohnverhältnisse sicherstellt, akzeptiert. Regelungen hierzu werden im Grundstückskaufvertrag und im Durchführungsvertrag getroffen. Es ist somit sichergestellt, dass für vorhandene Gewerbe- und Industriebetriebe in der Nachbarschaft Betriebs-beeinträchtigungen, Betriebsbeschränkungen und ähnliches aufgrund der heranrückenden Wohnnutzungen nicht zu erwarten sind beziehungsweise keine Abwehransprüche entstehen. Wohnungen sind nur zulässig, wenn in Aufenthaltsräumen die festgesetzten baulichen und sonstigen technischen Vorkehrungen realisiert werden. Nachträgliche Anordnungen nach § 17 BImSchG oder Anordnungen nach § 24 BImSchG gegenüber den vorhandenen Betrieben können so vermieden werden.

Immissionen während der Bau- und Betriebsphase

Während der Bauphase ist mit Beeinträchtigungen durch Lärm, Staub und Erschütterungen, auch durch Baustellenverkehr, zu rechnen. Um etwaige Beeinträchtigungen möglichst gering zu halten, sind die einschlägigen technischen Vorschriften, zum Beispiel die Allgemeine Verwaltungsvorschrift Baulärm (AVV Baulärm), einzuhalten. Hierbei ist im Hinblick auf die zulässigen Immissionsrichtwerte auch den in der Nachbarschaft des Plangebiets bereits bestehenden Nutzungen, beispielsweise Wohnungen, Rechnung zu tragen, sodass die bestehenden Nutzungen durch den Baustellenlärm nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

Aufgrund der Größe des Bauvorhabens wird sich die Baustellenzeit über rund fünf Jahre erstrecken. Da nahezu das gesamte Plangebiet mit einer Tiefgarage unterbaut werden soll, werden sich die Bauarbeiten über diesen Zeitraum über das gesamte Plangebiet erstrecken. Eine Realisierung in unterschiedlichen

Bauabschnitten ist nicht möglich. Hierdurch werden die Auswirkungen der Baustelle jedoch auch gemindert, da die Baustellenabwicklung konzentriert und auf das zeitlich notwendige Maß begrenzt werden kann. Das Plangebiet liegt in der Überseestadt, die seit den Zweitausenderjahren zu einem neuen Nutzungsgemischten Ortsteil entwickelt wird. Weitere Bauprojekte werden in der Nachbarschaft des Plangebiets realisiert. Das Plangebiet befindet sich in städtebaulich integrierter Lage. Baumaßnahmen im städtischen Umfeld sind üblich und hinzunehmen. Außerdem wirken sich die baustellenbezogenen Immissionen nur vorübergehend aus, da sie zeitlich befristet auftreten (vergleiche dazu auch Kap. D 2 c)).

Die Baumaßnahmen sind nicht vermeidbar, da ansonsten insbesondere der erforderliche Wohnraum sowie die vorgesehenen kleinteiligen gewerblichen Nutzungen im Plangebiet nicht realisiert werden können. Zudem finden die Baumaßnahmen zeitlich befristet statt.

Nach der Umsetzung der Planung ist nicht mit erheblichen Emissionen zu rechnen, da es sich im Wesentlichen um ein Gebiet handelt, das neben Wohnnutzungen nur nicht wesentlich störende Gewerbenutzungen aufweisen wird. Das durch Wohnen, Büros und Dienstleistungsbetriebe sowie Läden geprägte urbane Gebiet kann durch kulturelle und soziale Nutzungen ergänzt werden, die mit den bestehenden und geplanten Nutzungen verträglich gestaltet werden. Es fügt sich somit in die benachbarten Misch- und Gewerbegebiete ein. Die bau- und betriebsbedingten Emissionen aus dem Plangebiet werden für das Schutzgut Mensch insgesamt als nicht erheblich eingestuft.

- e) Auswirkungen auf den Menschen durch Geruchsimmissionen (§1 Abs. 6 Nr. 7c BauGB)

Ziele und Grundsätze des Umweltschutzes

Für die Ermittlung und Bewertung von Geruchsbelästigungen bestehen keine verbindlichen gesetzlichen oder anderweitig rechtlich konkretisierenden Festlegungen. Bis zum Erlass entsprechender bundeseinheitlicher Verwaltungsvorschriften wird die GIRL (Geruchsimmissions-Richtlinie der Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz) zum Zwecke der Gleichbehandlung und einheitlichen Rechtsanwendung durch entsprechende Maßstäbe und Beurteilungsverfahren angewendet. Die in der GIRL aufgeführten Werte werden dabei als Orientierungswerte für die bauleitplanerische Abwägung herangezogen. Nach der GIRL ist die Dauer der Geruchseinwirkung maßgeblich. So wird eine "Geruchsstunde" als Zeiteinheit definiert, die besteht, sobald innerhalb einer Stunde der Zeitanteil mit Geruchswahrnehmungen mindestens sechs Minuten beträgt. Die in der GIRL definierten Kenngrößen geben die relativen Überschreitungshäufigkeiten der anlagenspezifischen Gerüche auf der Beurteilungsfläche an. Da auch hier die im Bebauungsplan festgesetzte Nutzungskategorie „Urbanes Gebiet“ noch nicht eingeführt ist, wird für die Beurteilung der Wert für Wohn- und Mischgebiete herangezogen. Der von der GIRL angegebene Wert für Wohn- und Mischgebiete liegt bei 0,10 (entspricht 10 Prozent der Jahresstunden).

Derzeitiger Umweltzustand und Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung, einschließlich der möglichen erheblichen Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase sowie Beschreibung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen/Festsetzungen

Für den nordöstlichen Teilbereich des Plangebiets liegt ein Gutachten zur Ermittlung von Geruchsbelastungen aus März 2017 vor (TÜV Nord: Bericht über die Durchführung einer Rasterbegehung; Hamburg, 23. März 2017). Untersucht wurden die Geruchsimmissionen insbesondere durch in der Nachbarschaft des Plangebiets vorhandene Industriebetriebe. Dominiert haben aufgrund der direkten Nachbarschaft zum Plangebiet die Geruchsbelastungen durch die Cerealienproduktion der Firma Kellogg's, die allerdings zwischenzeitlich im November 2017 eingestellt worden ist. Weitere Industriebetriebe – beispielsweise ein kaffeeverarbeitender Betrieb und ein Betrieb zur Lagerung und zum Umschlag von Getreide und Fischmehl nordwestlich des Plangebiets sowie eine Kaffeerösterei südöstlich des Plangebiets – liegen in einer weiteren Entfernung von mindestens rund 1,50 km zum Plangebiet. Deren Einflüsse auf das Plangebiet sind daher nach Einschätzung des TÜV Nord als gering zu bewerten.

Mit der zwischenzeitlich erfolgten Stilllegung der Cerealienproduktion in direkter Nachbarschaft des Plangebiets kommt der TÜV Nord im Juni 2018 zu der Einschätzung, dass im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 142 der Immissionswert der GIRL für Wohn- und Mischgebiete von 10 Prozent der Jahresstunden sicher eingehalten werden kann, sodass auch Wohnnutzungen im Plangebiet uneingeschränkt möglich sind (TÜV Nord: Geruchsimmissionen auf dem Flurstück 313/136 in der Überseestadt, Schreiben vom 6. Juni 2018).

- f) Auswirkungen auf den Menschen durch schwere Unfälle oder Katastrophen (§1 Abs. 6 Nr. 7c und 7j BauGB)

Ziele und Grundsätze des Umweltschutzes

Gemäß § 1 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen insbesondere die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit und die Bevölkerung insgesamt zu berücksichtigen. Hierzu zählt auch die Vermeidung von Personengefährdungen durch schädliche Umwelteinwirkungen oder sonstige Gefahren im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG). Unbeschadet des § 50 Satz 1 BImSchG sind gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7j BauGB die Auswirkungen, die aufgrund der Anfälligkeit der nach dem Bebauungsplan zulässigen Vorhaben für schwere Unfälle oder Katastrophen zu erwarten sind, zu berücksichtigen.

Derzeitiger Umweltzustand und Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung, einschließlich der möglichen erheblichen Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase sowie Beschreibung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen/Festsetzungen

In rund 170,00 m Entfernung zum Plangebiet produziert die Firma Stroever Schelllack am Standort Auf der Muggenburg Schelllackprodukte. Hierbei kommen unter anderem Stoffe wie Ethanol, Hexan, Methanol sowie Ammoniak in wässriger Lösung zum Einsatz. Dabei ist festzuhalten, dass es sich derzeit bei dieser Firma nicht um einen Betriebsbereich im Sinne der Störfallverordnung handelt. Insofern sind bisher auch keine angemessenen Sicherheitsabstände im Sinne von § 10 oder § 23a BImSchG zu berücksichtigen. Aus Gründen der Vorsorge gegen von dieser Anlage möglicherweise ausgehende – überwiegend hypothetische – Gefahren wurde jedoch im Zuge des Bebauungsplanverfahrens ein Sachverständigengutachten erstellt (TÜV Nord: Auswirkungsanalyse/Einzelfallbetrachtung zur Verträglichkeit des Betriebs

der Firma Stroever Schellack mit zukünftigen städtischen Planungen unter dem Gesichtspunkt des § 50 BImSchG beziehungsweise des Art. 13 der Seveso-III-Richtlinie; Ermittlung des angemessenen Sicherheitsabstands, September 2018). Für das Betriebsgrundstück gilt der Bebauungsplan 2399 aus dem Jahr 2012, der für den überwiegenden Teil des Betriebsgrundstücks mit einer sogenannten Fremdkörperfestsetzung gemäß § 1 Abs. 10 BauNVO den Bestand und Erweiterungsmöglichkeiten des Betriebs zulässt. Die Fremdkörperfestsetzung gilt für einen rund 5 500,00 m² großen Teilbereich des Betriebsgrundstücks, der in großen Teilen mit den Betriebsanlagen zur Schellackproduktion bebaut und in den übrigen Bereichen überwiegend versiegelt ist und für Stellplätze genutzt wird. An der Straße Auf der Muggenburg findet sich eine Grünfläche mit Baumbestand – das Grundstück wird hier bisher nur in kleinen Teilbereichen für Lagerungszwecke genutzt. Für die übrigen Teile des Betriebsgrundstücks setzt der Bebauungsplan 2399 eingeschränktes Gewerbegebiet fest. Die an das Betriebsgrundstück angrenzenden Grundstücke sind als Gewerbegebiet und als eingeschränktes Gewerbegebiet festgesetzt.

Das genannte Gutachten des TÜV Nord kommt zu dem Ergebnis, dass der Abstand zwischen dem Betriebsgrundstück der Firma Stroever Schellack und den geplanten Büro- und Wohnnutzungen des Plangebiets auch unter Einbeziehung der durch die Fremdkörperfestsetzung rechtlich möglichen Erhöhung der Lagermenge entzündbarer Flüssigkeiten ausreichend ist. Der für diesen Fall – unter Berücksichtigung einer gegebenenfalls einzubauenden Tankwanne mit einer Fläche von 100 m² – ermittelte angemessene Sicherheitsabstand beträgt danach etwa 50,00 m, also weniger als ein Drittel der hier zur Verfügung stehenden Entfernung. Im Planbereich sind daher keine Schutzvorkehrungen im Hinblick auf potenzielle Gefahren durch den Betrieb Schellack erforderlich oder angezeigt.

Die derzeit gelagerten Mengen der oben genannten Stoffe betragen nur einen geringen Bruchteil der nach der hierfür geltenden 4. BImSchV bestehenden Obergrenzen. Für die für die Schellack-Produktion wichtigen brennbaren Stoffe wie Ethanol sind dies zurzeit rund 300 Tonnen, während auf Grundlage der geltenden Fremdkörperfestsetzung – ohne Berücksichtigung sonstiger Rahmenbedingungen – gemäß Spalte 2 der 4. BImSchV maximal 50 000 Tonnen zulässig sein können (4. BImSchV, gültig zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bebauungsplans 2399). Bei einer heute beantragten Betriebserweiterung würde die Beurteilung und Genehmigung nach dem zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bebauungsplans geltenden Recht erfolgen. Selbst der geringere Schwellenwert der 12. BImSchV (sogenannte Störfallverordnung) ist so deutlich unterschritten, dass die gelagerte Menge Ethanol um das weit mehr als zehnfache erhöht werden könnte, ohne dass der Betrieb überhaupt als sogenannte Störfallbetrieb einzuordnen wäre. Hinzu kommt, dass die Lagerung der zum Einsatz kommenden, oben aufgeführten Stoffe nur so weit erfolgen kann, dass sie dem Betrieb dient. Das Betriebsgrundstück mit der geltenden Fremdkörperfestsetzung ist also vorrangig zu Produktionszwecken zu nutzen.

Unabhängig von den konkreten Rahmenbedingungen, unter denen eine mögliche Betriebserweiterung auf dem Grundstück gegebenenfalls stattfinden könnte, ist für den Bebauungsplan 142 davon auszugehen, dass diese auch mit der geplanten Bebauung

am Kopf des Europahafens möglich und verträglich ist. Einzelheiten zu konkreten Mengen und möglichen technischen Vorkehrungen sind gegebenenfalls im konkreten Genehmigungsverfahren zu klären. Auf jeden Fall ist aber der Stand der Technik einzuhalten. Im Zuge einer Betriebsgenehmigung gemäß § 4 BImSchG wäre dabei auch das Vorsehen einer Tankwanne eine für den Betreiber zumutbare Maßnahme.

Hinzu kommt, dass das Betriebsgrundstück sowie die engere Umgebung weitestgehend bebaut sind. Bei der Bebauung in der direkten Nachbarschaft zum Betriebsgrundstück handelt es sich überwiegend um fünf- bis sechsgeschossige Bürogebäude, die zum Teil Gastronomie in den Erdgeschossen aufweisen, beziehungsweise gastronomische Nutzungen, beispielsweise im Bereich An der Reeperbahn oder im Kreuzungsbereich Auf der Muggenburg zur Straße Hansator. In circa 125,00 m Entfernung ist im Rahmen einer Mischgebietsausweisung im Bebauungsplan 2382 aus dem Jahr 2014 Wohnen zulässig. Ein fünfgeschossiges Hotel im Bereich Am Kaffeequartier/Straße Hansator sowie ein dreigeschossiges Wohngebäude mit studentischen Wohnungen an der Straße Am Kaffeequartier sind genehmigt und werden derzeit realisiert. Zwischen der Straße Am Kaffeequartier und der Straße An der Reeperbahn erstreckt sich der rund 450,00 m lange Hilde-Adolf-Park, für den der Bebauungsplan 2382 öffentliche Grünanlage mit der Zweckbestimmung Parkanlage und Spielplatz festsetzt. Darüber hinaus grenzt das Betriebsgrundstück an die Hauptverkehrsstraße Auf der Muggenburg, welche die Überseestadt mit der Innenstadt verbindet und eine der zentralen Erschließungsstraßen der Überseestadt mit einer entsprechenden Frequentierung darstellt. Sie wird zusätzlich zum Kfz-Verkehr von einer beziehungsweise zukünftig zwei Straßenbahnlinien sowie einer Buslinie befahren.

Angesichts der direkten Nachbarschaft zu bestehenden schutzbedürftigen Nutzungen im Umfeld des Betriebsgrundstücks ist im Ergebnis davon auszugehen, dass im Hinblick auf die mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan geplante Bebauung am Europahafenkopf keine Konflikte zu erwarten sind. Das hierzu erstellte Gutachten war im Rahmen der Auslegung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans öffentlich einsehbar.

- g) Auswirkungen durch Altlasten und Abfälle (§1 Abs. 6 Nr. 7a und 7e BauGB)

Ziele und Grundsätze des Umweltschutzes

Gemäß § 1 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die Auswirkungen auf den Boden, der sachgerechte Umgang mit Abfällen und die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt zu berücksichtigen.

Die maßgeblichen Ziele und Bewertungsgrundlagen sind:

- Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) und Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV),
- Bremisches Gesetz zum Schutz des Bodens (BremBodSchG),
- Erlass zur Bewertung von polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) bezüglich des Wirkungspfades Boden-Mensch (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, 14. Dezember 2016),

- Prüf- und Maßnahmenschwellenwerte der LAWA (Länderarbeitsgemeinschaft Wasser),
- Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen – technische Regeln – LAGA M20 (Länderarbeitsgemeinschaft Abfall).

Derzeitiger Umweltzustand und Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung, einschließlich der möglichen erheblichen Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase sowie Beschreibung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen/Festsetzungen

Für das Plangebiet liegen historische Recherchen und orientierende Untersuchungen vor. Der nordöstliche Teilbereich des Plangebiets ist Bestandteil des bisher geltenden Bebauungsplans 2359, für den Untersuchungsergebnisse zur Boden- und Grundwasserbeschaffenheit vorliegen. Die Ergebnisse belegen Auffälligkeiten in der Bodenluft sowie eine kleinräumige Grundwasser-Verunreinigung mit leichtflüchtigen halogenierten Kohlenwasserstoffen (LHKW), wahrscheinlich aufgrund von altlastenrelevanten Vornutzungen (Werkstatt, Lager, Spritzlackiererei und Maschinenbaubetrieb), die im Bebauungsplan 2359 entsprechend gekennzeichnet wurde. Im Jahr 2009 wurde eine erneute Analytik des Grundwassers durchgeführt, welche die bisherigen Ergebnisse im Wesentlichen bestätigte. Eine Sanierung der Grundwasser-Verunreinigung ist bisher nicht erfolgt und wird voraussichtlich auch nicht im Zuge der anstehenden Baumaßnahmen erfolgen, sodass diese Kennzeichnung in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 übernommen worden ist. Darüber hinaus setzt sich der Untergrund im nordöstlichen Bereich des Plangebiets aus mehreren Metern mächtigen Auffüllungen aus Sanden, teilweise mit Bauschuttresten, zusammen.

Die weiteren Flächen innerhalb des Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 142 zwischen Buffkaje und Horneckestraße gehörten zum Gelände des ehemaligen RoRo-Terminals, das auf einem Ende der Sechzigerjahre mit Sandboden verfüllten Teil des Europahafenbeckens lag. Das RoRo-Terminal diente mit überdachten Freiflächen und einer Halle als Anlage zur Zwischenlagerung und zum Umschlag von Gütern. Bodenuntersuchungen zeigen im betreffenden Bereich mächtige Auffüllungen überwiegend aus Sanden, teilweise mit Bauschuttanteilen, wobei diese vermehrt in den oberen Schichten aufzufinden sind.

Die zugrunde gelegten Bodenuntersuchungen wurden mit Hilfe einzelner Rammkernsondierungen durchgeführt. Die Bodenproben für die Analytik wurden hier als Mischproben über mehrere Meter mächtige Abschnitte des Profilkerns entnommen. Zwar erwiesen sich die Mischproben als eher wenig beeinträchtigt, eine angemessen differenzierte Beurteilung der vor allem in den oberen Schichten konzentrierten Schadstoffgehalte ist damit jedoch nicht möglich.

Um sicherzustellen, dass das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 142 insbesondere für die geplante Wohnnutzung und damit prinzipiell auch für die Nutzung der Flächen zum Zwecke von Kinderspielen geeignet ist, wurde zwischen der Stadtgemeinde Bremen und der Vorhabenträgerin eine Erschließungsvereinbarung abgeschlossen. Mit dieser Erschließungsvereinbarung wird geregelt, dass vor Aufnahme der geplanten Nutzungen innerhalb des Plangebiets im Boden keine Schadstoffge-

halte oberhalb der einschlägigen Prüfwerte der Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung beziehungsweise für Benzo(a)pyren als Leitsubstanz der polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffe (PAK) oberhalb der für das Land Bremen seit dem 14. Dezember 2016 diesbezüglich geltenden Prüfwerte verbleiben.

Auf Grundlage dieser Erschließungsvereinbarung kann auf weitere Bodenuntersuchungen und auf gegebenenfalls erforderliche Kennzeichnungen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 verzichtet werden. Der Abschluss einer solchen Erschließungsvereinbarung war im vorliegenden Fall möglich, da insbesondere mit dem Bau der geplanten Tiefgarage im gesamten Plangebiet ein Auskoffern des Bodens beziehungsweise ein Bodenaustausch erfolgen wird.

- h) Auswirkungen durch anfallendes Abwasser und Auswirkungen auf Oberflächengewässer (§1 Abs. 6 Nr. 7a, e und g BauGB)

Ziele und Grundsätze des Umweltschutzes

Gemäß § 1 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die Auswirkungen auf das Wasser sowie der sachgerechte Umgang mit Abwässern zu berücksichtigen. Die Belange des Schutzgutes Wasser sind insbesondere in folgenden Fachgesetzen verankert: Bundesweit werden im Wasserhaushaltsgesetz (WHG) Ziele des Umweltschutzes für das Schutzgut Wasser festgesetzt, in Bremen gibt das Bremische Wassergesetz (BrWG) zusätzlich landesspezifische Ziele vor.

Zweck des WHG ist es, durch eine nachhaltige Gewässerbewirtschaftung die Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts, als Lebensgrundlage des Menschen, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie als nutzbares Gut zu schützen. In das WHG sind die Ziele der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) integriert. Die WRRL gibt einen Ordnungsrahmen zum Schutz der Binnenoberflächengewässer, der Übergangsgewässer, der Küstengewässer und des Grundwassers.

Gemäß Bremischem Wassergesetz und Bremischem Naturschutzgesetz sind Gewässer grundsätzlich zu erhalten, zu vermehren und möglichst naturnah zu entwickeln. Schmutz- und Niederschlagswasser ist nach dem Bremischem Wassergesetz so zu beseitigen, dass das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird.

Derzeitiger Umweltzustand und Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung, einschließlich der möglichen erheblichen Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase sowie Beschreibung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen/Festsetzungen

Im Plangebiet selbst bestehen keine Oberflächengewässer. Westlich des Plangebiets befindet sich der Europahafen, südlich des Plangebiets, in einer Entfernung von rund 500,00 m die Weser.

Eine Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers im Plangebiet wird nicht vorgesehen, da die Baugrundstücke nahezu vollständig mit den vollflächigen Erdgeschosszonen der vier geplanten Gebäude bebaut werden, um die vorgesehenen belebenden, publikumswirksamen Erdgeschossnutzungen zu ermöglichen. Nahezu das gesamte Plangebiet soll zudem mit einer ein- bis zweigeschossigen Tiefgarage unterbaut werden.

Das Plangebiet soll daher an die vorhandene Kanalisation angeschlossen werden. Sowohl in der Konsul-Smidt-Straße als auch in

der Straße Hansator und der Hoerneckestraße besteht jeweils ein Trennsystem von Schmutz- und Regenwasserkanälen, die insgesamt eine ausreichende Kapazität zur Entwässerung der vier geplanten Gebäude aufweisen. Die genaue Verteilung der Kanalanschlüsse im Hinblick auf die vorhandenen Kapazitäten wird im Zuge Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt. Im Zuge der Baumaßnahmen sind darüber hinaus vorhandene Kanäle und Entwässerungsanlagen zu verlegen beziehungsweise zu ertüchtigen. Untergeordnete, nicht mehr genutzte Kanalanlagen sind zurückzubauen.

Beeinträchtigungen des Grundwassers und von Oberflächengewässern durch das im Plangebiet entstehende Abwasser sind nicht zu erwarten. Durch das Entwässerungssystem wird das Grundwasser nicht belastet.

- i) Nutzung erneuerbarer Energien sowie sparsame und effiziente Nutzung von Energie (§1 Abs. 6 Nr. 7f BauGB)

Ziele und Grundsätze des Umweltschutzes

Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7f BauGB ist bei der Aufstellung von Bauleitplänen insbesondere die Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie zu berücksichtigen.

Derzeitiger Umweltzustand und Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung, einschließlich der möglichen erheblichen Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase sowie Beschreibung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen/Festsetzungen

Als Beitrag zum Klimaschutz und zur Energieeinsparung wird bei der Gebäudeplanung ein nachhaltiges Wärme- und Kühlkonzept beabsichtigt, das durch eine energieeffiziente Gebäudeausführung optimiert werden soll. Hinsichtlich des energetischen Gebäudestandards sollen die geltenden Vorschriften durch bauliche und technische Maßnahmen übertroffen werden. Weiterhin ist vorgesehen, das Plangebiet an die primärenergetisch günstige Fernwärmeversorgung der Überseestadt anzuschließen. Durch den Anschluss an die örtliche Fernwärme aus dem mit Abfall betriebenen Mittelkalorik-Kraftwerk Hafen leistet die Fernwärme einen wichtigen Beitrag zur Verringerung des Primärenergiebedarfs. Diese wird aus hocheffizienter Kraft-Wärme-Kopplung mit einem Primärenergiefaktor von $f_P = 0,0$ bereitgestellt. Für das Bürogebäude soll ein Kaltwassersystem vorgesehen werden, das bei sommerlichen Temperaturen über Luft-Wasser-Wärmepumpen gekühlt wird, alternativ wird die Nutzung von Weserwasser geprüft. Es ist beabsichtigt, die Wärmepumpen über regenerativ erzeugten Strom von Photovoltaikanlagen auf den Dächern zu betreiben. Damit sollen gute Voraussetzungen für die Realisierung von energieeffizienten und klimaschonenden Gebäuden geschaffen werden. Demnach ist die Installation von Solarthermie-Anlagen nicht vorgesehen. Entsprechende Regelungen werden in den Durchführungsvertrag aufgenommen.

Da beabsichtigt wird, den erzeugten elektrischen Strom der Photovoltaikanlagen zum Betrieb von Wärmepumpen und Lüftungsanlagen vorzusehen und um den Einsatz von erneuerbaren Energien zu fördern, enthält der Bebauungsplan zudem die textliche Festsetzung Nr. 17, die regelt, dass die tragende Konstruktion der Dächer der Hauptgebäude statisch so auszubilden und die erforderliche Bautechnik so zu gestalten sind, dass die Errichtung von

Solarenergieanlagen auch nachträglich möglich ist. Hiervon ausgenommen sind Dachflächen der mit „Innenhof“ und „Atrium“ bezeichneten Flächen, um in den Innenhöfen die Anlage von wohnortnahen Kinderspielflächen und im Bereich des Atriums eine lichtdurchlässige Dachgestaltung für eine natürliche Belichtung der Büro- und Konferenzräume zu ermöglichen. Ausgenommen sind auch Dachflächen von Tiefgaragen.

Weitere Regelungen zum Energiestandard und zur nachhaltigen Wärmeversorgung werden im Durchführungsvertrag getroffen.

- j) Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter (§ 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB)

Ziele und Grundsätze des Umweltschutzes

Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege zu berücksichtigen. Gemäß § 2 Abs. 2 Denkmalschutzgesetz Bremen (DSchG) gehört zu einem Kulturdenkmal auch die Umgebung eines unbeweglichen Kulturdenkmals (sogenannte Umgebungsschutz).

Derzeitiger Umweltzustand und Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung, einschließlich der möglichen erheblichen Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase sowie Beschreibung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen/Festsetzungen

Maßgeblich im Hinblick auf den Umgebungsschutz im Umfeld des Plangebiets sind der Speicher I in der „kleinen“ Konsul-Smidt-Straße und der Schuppen 2 südlich des Europahafens – beides denkmalgeschützte Gebäude. Der Umgebungsschutz dieser denkmalgeschützten Gebäude wurde bei den Planungen berücksichtigt. So stellt die Traufkante des sechsgeschossigen Speicher I mit einer Höhe von rund 33,60 m die Höhenbegrenzung für die Blockrandsockel der beiden nördlichen geplanten Gebäudekörper dar, da diese beiden Gebäudekörper in Verlängerung der „kleinen“ Konsul-Smidt-Straße im Zusammenhang mit dem Speicher I zu sehen sein werden. Der Schuppen 2 grenzt mit seinem eingeschossigen Anbau im Südwesten direkt an das Plangebiet an. Der Anbau selbst steht nicht unter Denkmalschutz. Die geplante Bebauung hält an dieser Stelle im Plangebiet einen Abstand von rund 9,30 m zu dem Anbau und rund 50,00 m zum denkmalgeschützten Schuppen 2 selbst ein, die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung und damit dauerhaft nicht überbaubar festgesetzt wird. Die Kulturdenkmale werden mit den vorgesehenen Wegverbindungen auch weiterhin erlebbar sein.

- k) Auswirkungen durch sonstige Umweltbelange

Die sonstigen, unter anderem in § 1 Abs. 6 Nr. 7 und in § 1a Abs. 3 und 4 BauGB genannten Umweltbelange werden von der Planung nicht relevant betroffen.

- l) Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Umweltbelangen

Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Umweltbelangen sind über die Darstellungen unter Punkt (a) bis (k) hinaus nicht bekannt.

3. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands des Plangebiets bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung wäre das Plangebiet auf Grundlage des bisher geltenden Bebauungsplans 2359, des Staffelbau- und

Gewerbeplans 0045 beziehungsweise nach § 34 BauGB – mit Ausnahme des Ludwig-Franzius-Platzes im Zentrum des Plangebiets – als Gewerbe- beziehungsweise Industriegebiet bebaubar. Dem steht insbesondere der Bedarf zum Bau dringend erforderlicher Wohnungen im Plangebiet – auch im Hinblick auf die Gesamtentwicklung der Überseestadt zu einem lebendigen, Nutzungsgemischten Ortsteil – entgegen (vergleiche dazu auch Kap. B 3). Da eine rein gewerbliche Nutzung des Plangebietes in den letzten Jahren nicht gelungen ist, wäre davon auszugehen, dass das Plangebiet weiterhin überwiegend brach liegen beziehungsweise mindergenutzt werden würde (beispielsweise als Parkplatz). Dies widerspricht der Innenentwicklung mit dem Grundsatz, brachliegende beziehungsweise mindergenutzte Flächen im Innenbereich vorrangig zu entwickeln und damit nicht beanspruchte Flächen im Außenbereich zu schonen. Dies würde der besonderen Lage des Plangebiets an den hoch öffentlichen gestalteten Freiflächen am Kopf des Europahafens und an der Schnittstelle der umgebenden beziehungsweise in Entwicklung befindlichen Quartiere nicht Rechnung tragen. Da das Plangebiet aufgrund der vormaligen Nutzung als Hafenbecken beziehungsweise als Gewerbe- und Industriegebiet der ehemaligen Hafennutzung stark anthropogen überformt ist und sich aufgrund der städtebaulich integrierten Lage in Nachbarschaft zu Neubauquartieren beziehungsweise angrenzenden gewerblich genutzten Quartieren befindet, würde es weiterhin keine bedeutenden naturräumlichen beziehungsweise umweltrelevanten Funktionen aufweisen.

4. Anderweitige Planungsmöglichkeiten im Geltungsbereich und Begründung der Wahl der Planung

Der Bebauungsplan ermöglicht den Bau von vier mehrgeschossigen Büro- und Wohngebäuden und schafft ein aktuell nachgefragtes Angebot an kleinteiligen Gewerbe-/Büroflächen und Wohnungen für unterschiedliche Zielgruppen in Bremen. Mit den vorgesehenen publikumswirksamen Erdgeschossnutzungen wird der Lage des Plangebiets am Kopf des Europahafens und dem Ludwig-Franzius-Platz mit seinen öffentlichen Räumen Rechnung getragen. Mit dem vorgesehenen Bebauungs- und Freiraumkonzept soll eine Belebung und Erhöhung der Nutzungsintensität des öffentlichen Raums erfolgen und die Aufenthaltsqualität erhöht werden. Die geplante Wohnnutzung leistet einen Beitrag zur Belebung auch außerhalb der Geschäfts- und Bürozeiten und schafft eine Nachfrage für soziale Infrastrukturen wie zum Beispiel Kindergärten und Schulen sowie Nahversorgungsangebote und den ÖPNV in der Überseestadt. Die Planung entspricht damit dem Ziel der Innenentwicklung gemäß dem städtebaulichen Leitbild der Stadt der kurzen Wege. Somit wird der Inanspruchnahme von baulich ungenutzten Flächen in weniger städtebaulich integrierten Lagen entgegengewirkt.

Anderweitige Planungsmöglichkeiten werden nicht gesehen, da beispielsweise eine rein gewerbliche Nutzung der Flächen in den letzten Jahren nicht erfolgt ist und dazu geführt hat, dass die innerstädtischen Flächen derzeit brachliegen.

5. Kumulierung mit den Auswirkungen von Vorhaben benachbarter Plangebiete

Das Plangebiet liegt in der Überseestadt, die seit den Zweitausenderjahren zu einem neuen urbanen Ortsteil mit einer Nutzungsmischung aus Wohnungen und kleinteiligem Gewerbe in direkter Nachbarschaft zu den ansässigen Hafennutzungen mit den dazugehörigen Gewerbe- und Industriebetrieben entwickelt wird. Teilbereiche der Überseestadt, beispielsweise nordöstlich des Europahafens entlang der Konsul-Smidt-Straße, sind bereits realisiert. Andere Teilbereiche,

beispielsweise das östlich an das Plangebiet angrenzende Kaffeequartier, befinden sich gerade in der Realisierung. Die rund 41,5 ha große Stephanihalbinsel südwestlich des Plangebiets soll in den kommenden Jahren ebenfalls zu einem urbanen, Nutzungsgemischten Stadtquartier entwickelt werden. Derzeit wird hierfür ein Rahmenplan erarbeitet.

Soweit bekannt, wurden diese Entwicklungen im Umfeld des Plangebiets bei den Planungen zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 berücksichtigt. Die Auswirkungen der geplanten Vorhaben in der Überseestadt werden auch generell durch die Fortschreibung des Masterplans und der dazugehörigen Entwicklungskonzepte fortlaufend betrachtet und in den jeweiligen Planungskonzeptionen für die unterschiedlichen Teilbereiche eingespeist. Insbesondere wird für die verkehrliche Entwicklung das Integrierte Verkehrskonzept für die Überseestadt fortlaufend erarbeitet, dessen vorliegende Erkenntnisse bei den Planungen zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 berücksichtigt wurden (vergleiche Kap. C 4).

Da es sich bei der Überseestadt um ein ehemaliges Hafengebiet mit gewerblich-industrieller Nutzung handelt, das sehr weitgehend anthropogen überformt ist und durch die Industrienutzungen beispielsweise auch im Hinblick auf Schall- oder Geruchsmissionen geprägt war, ist mit der vorgesehenen Entwicklung der Überseestadt zu einem Nutzungsgemischten Ortsteil – in die sich das Plangebiet des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans 142 einfügt – jedoch insgesamt nicht mit relevanten negativen Umweltauswirkungen zu rechnen.

6. Verwendete Verfahren bei der Umweltprüfung

Im Rahmen der Umweltprüfung wurden die nachfolgenden Methoden und Verfahren verwendet, die auch in den jeweiligen Gutachten näher erläutert werden:

Lärm

- Schallausbreitungsberechnung für das Plangebiet für die Verkehrslärm- und die Gewerbelärmbeurteilung in einem dreidimensionalen digitalen Modell mit den vorhandenen und – gemäß städtebaulichem Entwurf – geplanten Baukörpern sowie den relevanten Schallquellen in Lage und Höhe. Auf dieser Grundlage wurden die Festsetzungen für den Vorhabenbezogenen Bebauungsplan getroffen. Die Ausbreitungsberechnungen zum Gewerbelärm wurden auf Grundlage der „Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm“ durchgeführt. Zur Berücksichtigung der meteorologischen Korrektur wurden die Meteorologiefaktoren der Stadt Bremen verwendet. Die für die Straßen des Untersuchungsgebietes maßgeblichen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, Fahrbahnbreiten und Straßenoberflächen sowie Mehrfachreflexionen sind entsprechend der Berechnungsgrundlagen beurteilt und bei den Schallausbreitungsberechnungen berücksichtigt. Die berechneten Beurteilungspegel am jeweiligen Plangebäude wurden geschossgenau in 0,50 m vor der Fassade ermittelt. Die Berechnung der Schallimmissionspläne erfolgte mit einer Rastergröße von 1,00 mal 1,00 m in einer Höhe von 5,40 m (Höhe eines durchschnittlichen ersten Obergeschosses).

Geruchsmissionen

- Vor der Stilllegung der Cerealienproduktion der Firma Kellogg's: Zur Ermittlung der gegebenen Geruchsbelastung (Geruchsvorbelastung) wurden die Geruchsmissionen über einen Beobachtungszeitraum von Mitte Juli 2016 bis Ende Januar 2017 in einem

rasterförmigen Messnetz stichprobenartig erfasst. Die Messungen wurden nach einem Messterminplan durchgeführt. Bei den durchgeführten Stichprobenmessungen wurden von den Prüfern folgende Daten an jedem Messpunkt erhoben: Geruchshäufigkeit und Geruchsstärke im Mittel und Maximal. Die Immissionserhebungen wurden vom Prüferkollektiv der TÜV NORD Umweltschutz GmbH & Co KG durchgeführt (zwölf Personen).

- Nach der Stilllegung der Cerealienproduktion der Firma Kellogg's: Einholung einer schriftlichen Aussage des TÜV NORD zur Beurteilung der Geruchimmissionen nach der Stilllegung der Cerealienproduktion.

Auswirkungsanalyse nach § 50 BImSchG und Seveso-III-Richtlinie

- Im Rahmen eines Sachverständigengutachtens wurden aus Gründen der Vorsorge verschiedene Szenarien ausgehend von dem bestehenden Gewerbebetrieb zur Herstellung von Schellack entworfen. Mit entsprechenden Ausbreitungsmodellen wurden die Auswirkungen eines Brandes bestimmt und die bestehenden Risiken oder mögliche Risikoerhöhungen analysiert.

Boden/Altlasten

- Auswertung vorliegender Gutachten und Unterlagen aus dem geltenden Bebauungsplan 2359 beziehungsweise der Betriebsgenehmigung für das ehemalige RoRo-Terminal.

7. Maßnahmen zur Überwachung (Monitoring)

Gemäß § 4c BauGB haben die Gemeinden erhebliche Umweltauswirkungen, die auf Grund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten können, zu überwachen (Monitoring). Ziel ist es, eventuelle unvorhergesehene, nachteilige Auswirkungen zu ermitteln und gegebenenfalls geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen.

Da auf Grundlage der für den Umweltbericht erstellten Gutachten über die dargestellten Beeinträchtigungen hinaus erhebliche Umweltauswirkungen im Vergleich zum bisher geltenden Planungsrecht (Bebauungsplan 2459 und Staffelbau- und Gewerbeplan 0045) nicht zu erwarten sind, sind keine speziellen Maßnahmen zur Überwachung vorgesehen.

Es werden die generellen Maßnahmen zur Umweltüberwachung des Landes Bremen durchgeführt. Sollten im Rahmen dieser Überwachungsmaßnahmen oder auch im Zuge künftiger Genehmigungsverfahren nachteilige Umweltauswirkungen ermittelt oder in sonstiger Weise bekannt werden, so werden diese gemeldet und gegebenenfalls geeignete Maßnahmen zur Abhilfe ergriffen.

8. Allgemein verständliche Zusammenfassung

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung von vier mehrgeschossigen Büro- und Wohngebäuden am Ludwig-Franzius-Platz schaffen. Es soll eine stadt- beziehungsweise ortsbildprägende Bebauung mit einer Landmarke in Form von drei 12- bis 19-geschossigen Hochpunkten entstehen. Mit publikumswirksamen Erdgeschossnutzungen und dem vorgesehenen Freiraumkonzept soll der öffentliche Raum belebt und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Das städtebaulich-freiraumplanerische Konzept trägt damit der besonderen Lage des Plangebiets am Kopf des Europahafenbeckens und dem Masterplan für die Überseestadt Rechnung.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan ermöglicht mit der Festsetzung eines urbanen Gebiets eine dementsprechend hohe Bebauungs- und Nutzungsdichte. Erhebliche negative Umweltauswirkungen sind

hierdurch jedoch nicht zu erwarten. So ist das Plangebiet aufgrund der vormaligen Nutzung als Hafenbecken beziehungsweise als Industriegebiet stark anthropogen überformt. Die Bodenfunktionen sind hierdurch bereits erheblich eingeschränkt. Mit der vorgesehenen Bepflanzung des östlichen Teils des Ludwig-Franzius-Platzes und der Begrünung der Innenhöfe wird die hohe bauliche Dichte teils kompensiert und ein Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas geleistet. Da der vorhabenbezogene Bebauungsplan 142 gegenüber bisher geltendem Recht keine zusätzlichen Eingriffe ermöglicht, ist die Eingriffsregelung im vorliegenden Fall nicht anzuwenden. Mit der Beseitigung einer Brachfläche zugunsten einer stadtbildprägenden Bebauung leistet die Planung einen Beitrag zur Aufwertung des Ortsbildes. Das vorgesehene Bauungs- und Freiraumkonzept leistet einen Beitrag zur Belebung der öffentlichen Räume am Europahafen und steigert die Aufenthalts- und Erholungsfunktion für diesen Bereich der Überseestadt. Mit der Festsetzung von Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt der Bebauungsplan die auf das Plangebiet einwirkenden Schallimmissionen des Verkehrs- und Gewerbelärms in der Umgebung, auch unter Berücksichtigung des Fortbestands der umliegenden Gewerbe- und Industriebetriebe. Relevante Auswirkungen durch schwere Unfälle oder Katastrophen im Umfeld des Plangebiets sind nicht zu erwarten.

Während der Bauphase ist im Umfeld des Plangebiets mit Beeinträchtigungen durch Lärm, Staub und Erschütterungen, auch durch Baustellenverkehr, zu rechnen. Diese Auswirkungen sind zeitlich begrenzt und werden durch die Einhaltung der einschlägigen technischen Vorschriften minimiert. Die Baumaßnahmen sind nicht vermeidbar, da ansonsten insbesondere der erforderliche Wohnraum sowie die vorgesehenen kleinteiligen gewerblichen Nutzungen im Plangebiet nicht realisiert werden könnten. Zudem finden die Baumaßnahmen zeitlich befristet statt. Zeitlich befristete Baumaßnahmen im städtischen Umfeld sind üblich und hinnehmbar.

Die Gesamtbetrachtung der Auswirkungen auf die einzelnen Umweltbereiche führen zu dem Ergebnis, dass die durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 möglichen Nutzungen (urbanes Gebiet, Verkehrsflächen) mit dem jeweiligen Schutzbedürfnis der umgebenden Nachbarschaft vereinbar sind.

9. Quellen

Für die Umweltprüfung wurden folgende Unterlagen herangezogen, die im Rahmen der öffentlichen Auslegung zugänglich waren und die Grundlage für die Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen im Umweltbericht nach § 2a BauGB darstellen:

Lärm

- Lärmkontor GmbH; Schalltechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 „Europahafenkopf“ Bremen; Hamburg, 24. August 2018.

Gerüche

- TÜV Nord: Bericht über die Durchführung einer Rasterbegehung; Hamburg, 23. März 2017,
- TÜV Nord: Geruchsmissionen auf dem Flurstück 313/136 in der Überseestadt, Schreiben vom 6. Juni 2018.

Auswirkungsanalyse nach § 50 BImSchG und Seveso-III-Richtlinie

- TÜV Nord: Auswirkungsanalyse/Einzelfallbetrachtung zur Verträglichkeit des Betriebs der Firma Stroever Schellack mit zukünftigen städtischen Planungen unter dem Gesichtspunkt des § 50 BImSchG beziehungsweise des Art. 13 der Seveso-III-Richtlinie. Ermittlung des angemessenen Sicherheitsabstands September 2018.

Boden/Altlasten

- Altlastenrecherche im Europahafen, Planungsgruppe vor Ort, Dezember 1993/Februar 1994,
- Böker und Partner: Geotechnischer Bericht. Innenstadtanbindung der Überseestadt. Bereich „Ro-Ro-Terminal Europahafen“ und „Hafenkopf I“, Bremen, 7. Juni 2004,
- B.A.U. planung Gehrke & Schuderer GbR: Untersuchungen von Bodenluft und Grundwasser am Europahafenkopf Konsul-Smidt-Straße/Hansator in Bremen; Bremen 22. September 2008,
- Contrast Planungs- und Beratungsgesellschaft: EHB Europahafen – Konsul-Smidt-Straße/Hansator in Bremen; Bremen, 27. August 2007,
- Contrast Planungs- und Beratungsgesellschaft: Baugrund- und Gründungsberatung. BV: Büro- und Geschäftshaus „BREMIMUM“, Konsul-Smidt-Straße/Hansator in Bremen-Überseehafen; Bremen, 19. Dezember 2008.

Verkehr

- BPR Beratende Ingenieure: Verkehrstechnische Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 142, Erschließung Europahafenkopf in Bremen-Walle OT Überseestadt, Bremen, August 2018.

E. Finanzielle Auswirkungen/Genderprüfung

1. Finanzielle Auswirkungen

Bei der Realisierung der Planung entstehen der Stadtgemeinde Bremen grundsätzlich keine Kosten. Die Vorhabenträgerin übernimmt im Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 142 die Verpflichtung, das Vorhaben und die Erschließung im Vorhabensbereich auf eigene Kosten zu verwirklichen und die Planungskosten zu tragen.

Zur Umsetzung der beabsichtigten Nutzungen der Flächen, die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan als öffentliche Straßenverkehrsflächen beziehungsweise als öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt werden sollen, ist ein Erschließungsvertrag mit der Vorhabenträgerin zu vereinbaren. Dieser Vertrag wird durch die Wirtschaftsförderung Bremen GmbH, als Geschäftsbesorger für das zuständige Sondervermögen Überseestadt, in Zusammenarbeit mit dem Unterhaltungsträger bremenports gemeinsam mit der Vorhabenträgerin erstellt. Die später öffentlichen Verkehrsflächen werden von der Vorhabenträgerin nach ihrer Herstellung kostenlos an die Stadtgemeinde Bremen rückübertragen.

Bei der Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans übernimmt die Vorhabenträgerin einen Teil der Kosten, die für die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des umgebenden Straßennetzes entstehen. Diese liegen bei voraussichtlich bis zu rund 26 000 Euro (bemessen nach dem Verkehrsaufkommen betragen die Verkehre des Bauvorhabens circa 10 Prozent der Gesamtverkehre). Die übrigen Kosten hierfür in Höhe von maximal rund 235 000 Euro werden von

der Stadtgemeinde übernommen, da die Ertüchtigung der Verkehrsanlagen auch durch die Gesamtentwicklung der Überseestadt erforderlich wird. Die Mittel hierfür werden aus dem Sondervermögen Überseestadt bereitgestellt.

Wegen einer möglicherweise erforderlichen Kampfmittelbeseitigung ist nicht auszuschließen, dass der Stadtgemeinde Bremen weitere Kosten entstehen können. Sollte sich ein Kampfmittelverdacht im Plangebiet nach der Sondierung bestätigen, trägt die Kosten für die Kampfmittelräumung nach § 8 Abs. 2 Bremisches Gesetz zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel das Land Bremen. Die dafür erforderlichen Mittel werden – soweit Dritte nicht zur vollständigen Refinanzierung der Kosten herangezogen werden können – entsprechend den zur Verfügung gestellten Haushaltsmitteln in Anspruch genommen.

Die mit dem Verkauf der im Eigentum der Stadtgemeinde befindlichen Grundstücke innerhalb des Plangebiets erzielten Erlöse fließen in das Sondervermögen Überseestadt.

2. Genderprüfung

Die Wohn- und Gewerbenutzungen richten sich gleichermaßen an Frauen und Männer. Durch das Vorhaben sind daher grundsätzlich keine geschlechterspezifischen Auswirkungen zu erwarten. Die vorgesehenen Gewerbe- und Wohnnutzungen führen zu einer Belebung des Quartiers am Ludwig-Franzius-Platz und somit auch zu einer besseren Nutzung und sozialen Kontrolle der öffentlichen Freiräume.

FREIE HANSESTADT BREMEN (STADTGEMEINDE)

Vorhabenbezogener Bebauungsplan 142
(zugleich Vorhaben- und Erschließungsplan)

zur Errichtung von vier mehrgeschossigen Büro- und Wohngebäuden in Bremen-Walle, Ortsteil Uppensiedel am Ludwig-Franziskus-Platz zwischen Konsul-Smidt-Straße, Hänserort und Hoerneckestraße

(Bearbeitungsstand: 03.01.2019)

ZEICHNERISCHE FESTSETZUNGEN

Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans



ART DER BAULICHEN NUTZUNG



Urbanes Gebiet

MASS DER BAULICHEN NUTZUNG

GRZ 1,0
Grundflächenzahl

OK 13 m
Höhe baulicher Anlagen (Charakteristika sind Höhenmaß in Metern über Normalnull (NN))

OK 25-37 m
Höhe baulicher Anlagen (Charakteristika sind Höhenmaß und Höhenmaß in Metern über Normalnull (NN))

ÜBERBAUBARE GRUNDSTÜCKSFÄCHEN



Baufläche



Baugrenze

VERKEHRSPFLÄCHEN

Öffentliche Straßenverkehrsflächen

Öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung

Private Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung

Fußgänger- und Radfahrstreifen

Straßenbahntrasse

Ein- und Ausfahrstreif für Gassen (Tür- und Hochgassen)

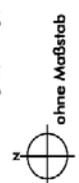
SONSTIGE FESTSETZUNGEN

Abgrenzung Uferbauverbotlicher Verkehrsflächen

Abgrenzung sonnenweiser Verkehrsflächen

Abgrenzung öffentlicher Verkehrsflächen

Abgrenzung sonstiger Verkehrsflächen



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