

Mitteilung des Senats vom 26. November 2019

Bebauungsplan 2484 für ein Gebiet in Bremen-Mitte, Ortsteil Bahnhofsvorstadt zwischen Breitenweg, Friedrich-Rauers-Straße, Eisenbahnlinie Bremen-Oldenburg und Bürgermeister-Smidt-Straße
(Bearbeitungsstand: 19. August 2019)

Als Grundlage der städtebaulichen Ordnung für das oben näher bezeichnete Gebiet wird der Bebauungsplan 2484 (Bearbeitungsstand: 19. August 2019) vorgelegt.

Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung hat hierzu am 12. September 2019 den als Anlage beigefügten Bericht erstattet.

Der Bericht der städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung wird der Stadtbürgerschaft hiermit vorgelegt.

Der Senat schließt sich dem Bericht der städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung an und **bittet die Stadtbürgerschaft, den Bebauungsplan 2484 zu beschließen.**

Bericht der städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung

Bebauungsplan 2484 für ein Gebiet in Bremen-Mitte, Ortsteil Bahnhofsvorstadt zwischen Breitenweg, Friedrich-Rauers-Straße, Eisenbahnlinie Bremen-Oldenburg und Bürgermeister-Smidt-Straße

(Bearbeitungsstand: 19. August 2019)

Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung legt den Bebauungsplan 2484 (Bearbeitungsstand: 19. August 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 am 19. April 2018 beschlossen, dass für das Plangebiet ein Bebauungsplan aufgestellt werden soll (Planaufstellungsbeschluss). Dieser Beschluss ist am 5. Mai 2018 öffentlich bekannt gemacht worden. Bei dem Bebauungsplan 2484 handelt es sich um einen Plan der Innenentwicklung (§ 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB). Die Voraussetzungen nach § 13a Abs. 1 BauGB für ein „beschleunigtes Verfahren“ liegen vor.

Die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB und nach § 1a BauGB sind in diesem Bebauungsplanverfahren bewertet und berücksichtigt worden.

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

Zum Bebauungsplanentwurf 2484 wurde am 5. März 2018 vom Ortsamt Mitte/Östliche Vorstadt eine frühzeitige Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an der Bauleitplanung in einer öffentlichen Einwohnerversammlung durchgeführt. Änderungen in den Planungszielen haben sich nicht ergeben.

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

Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan 2484 ist die frühzeitige Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB am 15. Februar 2018 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 Bebauungsplan 2484 gleichzeitig durchgeführt worden (§ 4a Abs. 2 BauGB).

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft hat am 17. Januar 2019 beschlossen, den Entwurf zum Bebauungsplan 2484 mit Begründung öffentlich auszulegen.

Der Planentwurf mit Begründung hat vom 4. Februar 2019 bis 6. März 2019 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 Mitte/Östliche Vorstadt 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

5.1 Die Deutsche Bahn AG (DB AG) teilt mit Schreiben vom 15. Februar 2019 folgendes mit:

„die DB AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme zum oben genannten Verfahren.

Gegen die Aufstellung des oben genannten Bebauungsplanes bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen/Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen grundsätzlich keine Bedenken, jedoch wird im Verfahren eine planfestgestellte Flächen der DB Netz AG überplant. (siehe anliegenden Planausschnitt)

Bitte weisen Sie diese Fläche als gewidmete Bahnfläche entsprechend aus.

Die Fläche soll zwar zeitnah an die Weser-Ems Busverkehr GmbH veräußert werden, jedoch solange diese nicht veräußert und abschließend beim Eisenbahn-Bundesamt von Bahnbetriebszwecken freigestellt wurde, ist die Fläche weiterhin als gewidmete Bahnfläche im Bebauungsplan auszuweisen.

Das planfestgestellte DB Gelände im Bereich der Zufahrtstraße zum Bahnübergang ist lagerichtig dargestellt. Der notwendige Flächenbe-

darf für einen Straßenausbau kann nur per Vereinbarung (Gestattungsvertrag) zwischen der Stadt Bremen und der DB AG geschlossen werden.

Eine Veräußerung der Flächen in diesem Bereich wäre rein betrieblich nicht realisierbar und unwirtschaftlich. Generell steht einem Straßenausbau nichts im Weg.

Die DB AG hat bereits einen Gestattungsvertrag für eine Teilnutzung (heutiger Straßenbereich) mit der Stadt Bremen geschlossen, dieser müsste dann dementsprechend umgeschrieben werden. Die Straße ist eine gewidmete Bahnanlage. Es gibt aber trotzdem die Möglichkeit, die Straße dem öffentlichen Verkehr zu widmen (doppelte Widmung).

Beiderseits der Straße befinden sich heute diverse Parkmöglichkeiten; für die Notfall-Einsatzwagen der DB AG sowie für Mitarbeiterinnen/Mitarbeiter der DB AG und anderweitig vermietete Parkflächen (Autovermietungen). Bei Aufgabe dieser Flächen (Kündigung der Mietverhältnisse mindestens sechs Monate) sind uns im Gegenzug entsprechende Parkmöglichkeiten für die Notfall-Einsatzwagen zur Verfügung zu stellen beziehungsweise die Fläche zwischen dem Baugebäude und der Straße entsprechend dafür vorzuhalten.

Wir erwarten Ihre Vorentwurfsplanung zum Straßenausbau zu gegebener Zeit.

Durch das gesamte Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden.

Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe zum Beispiel durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können.

In unmittelbarer Nähe unserer elektrifizierten Bahnstrecke oder Bahnstromleitungen ist mit der Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen, auf magnetische Felder empfindlichen, Geräten zu rechnen. Es obliegt dem Bauherrn, für entsprechende Schutzvorkehrungen zu sorgen.

Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen.

Zu den Mindestpflanzabständen ist die DB Richtlinie (Ril) 882 ‚Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle‘ zu beachten und über folgende Bestelladresse zu erwerben:

DB Kommunikationstechnik GmbH Medien- und Kommunikationsdienste Informationslogistik, Kriegsstraße 136, 76133 Karlsruhe

Telefon 0721/938-5965, Fax 0721/938-5509, zrwd@deutschebahn.com

Die gesamte Ril kann nur als Gesamtwerk bestellt werden. Der Großteil des Regelwerks beschäftigt sich mit verschiedenen Aspekten zu Bepflanzungen an Bahnstrecken.“

Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:

Das ASV (Projektleitung Fernbusterminal) steht in engem Austausch mit der DB. Ein Vorentwurf für den Ausbau der Straße Beim Handelsmuseum ist vorabgestimmt und wird zur Prüfung der Entwidmung beim Eisenbahnbundesamt eingereicht. Das Ergebnis wird erst im Herbst 2019 vorliegen. Um das Gesamtprojekt Fernbusterminal zeit-

lich nicht zu gefährden, wird auf Grundlage des vorhandenen Gestattungsvertrags und der Festsetzung „Bahnfläche“ zunächst weitergearbeitet, eine zukünftige Änderung in Straßenverkehrsfläche ist dann voraussichtlich Gegenstand eines Planänderungsverfahrens.

Das im nordwestlichen Bereich des Plangebiets liegende Flurstück VR 4 1/93 wurde versehentlich als Gewerbegrundstück ausgewiesen, in der Annahme es handelt sich um einen Teil des Weser-Ems-Bus Betriebsgeländes. Da es sich um gewidmete Bahnfläche handelt, wird diese Teilfläche als Bahnanlage ausgewiesen. Die Baugrenze wurde geringfügig angepasst.

Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung empfiehlt, den Plan hinsichtlich der gewidmeten Bahnfläche zu ändern.

5.2 Das Ortsamt Mitte/Östliche Vorstadt teilt mit Schreiben vom 6. März 2019 folgendes mit:

„das Plangebiet umfasst die Flächen des ehemaligen Großmarktes für Fruchthandel sowie Teilflächen des angrenzenden Betriebshofes der Weser-Ems Bus GmbH (WEB) und wird begrenzt durch die Eisenbahnlinie Bremen-Oldenburg, den Breitenweg, die Bürgermeister-Smidt-Straße und die Friedrich-Rauers-Straße. Ziel ist es, einen neuen Standort für den derzeitigen Fernbusbahnhof am Breitenweg zu entwickeln, da dieser aufgrund der räumlichen Enge den Anforderungen hinsichtlich Anfahrbarkeit, Barrierefreiheit und Kapazität nicht mehr gerecht wird. Dafür muss neues Planungsrecht entwickelt werden

Der neue Bebauungsplan regelt die künftige Nutzung der oben genannten Flächen. Ergänzend zu den bisherigen Nutzungen Verwaltungsgebäude und Busbetriebshof müssen die an des Fernbus-terminals angrenzenden Nutzungen Hotel, Parkhaus und Reiseservice ermöglicht werden. Dies wird durch die Festsetzung als Gewerbegebiet gewährleistet. Einzelhandel wird nur ausnahmsweise und in beschränktem Maße zur Versorgung der Reisenden zugelassen. Für das Maß der baulichen Nutzung aufgrund der zentralen Lage und der Innenstadtnähe eine Überschreitung der Grundflächenzahl (GRZ) festgesetzt; eine Geschossflächenzahl wird nicht festgesetzt. Die Gebäudehöhen des geplanten Hotels und des Parkhauses nehmen mit 49,00 m beziehungsweise 25,00 m Rücksicht auf die Gebäudehöhe des Denkmals Fruchthof.

Es wurde ein Wettbewerb ausgelobt. Untersucht wurden mehrere Varianten. Ausgewählt wurde ein Entwurf mit Parkhaus, Hotel und Dach sowie elf Haltepositionen, und zwar neun Haltepositionen in Parktaschen sowie zwei Haltepositionen in Längsstellung für Linienbusse wie auch Reisebusse.

Das Konzept wurde gemeinsam mit einem privaten Investor entwickelt. Das Erdgeschoss des Parkhauses soll für die erforderlichen Serviceeinrichtungen zum Betrieb des Terminals genutzt werden. Erschlossen wird das Terminal über den Breitenweg, die Ausfahrt ist über die Bürgermeister-Smidt-Straße geplant. Das Terminal wird mit einer Schranke gesichert.

Der Beirat wurde auf einer Fachausschusssitzung im April 2016 und im Rahmen der ersten Beteiligung der Öffentlichkeit im März 2018 informiert.

Er hält für den erfolgreichen Betrieb des Fernbusterminals die Klärung der folgenden Fragen für wichtig:

Zum Parkhaus

- Die Zu- und Abfahrt zum Parkhaus ist über das Grundstück der Deutschen Bahn geplant. Wurde über die Möglichkeit eines Rückstaus der Pkw-Verkehre bei geschlossener Schranke nachgedacht?
- Der Beirat fordert, dass im Parkhaus genügend Fahrradstellplätze angeboten werden.
- Im Rahmen einer zukunftsorientierten Gestaltung der Infrastruktur müssen im Parkhaus Elektroladestationen eingerichtet werden.
- Ebenfalls Bestandteil der Serviceeinrichtungen sollte eine Entsorgungsstelle für Bustoiletten sein.

Zur Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste

- Geplant ist ein Warteraum im Parkhaus und Bänke unter dem Dach, aber die Betriebszeiten der Serviceeinrichtungen sind noch unklar. Der Beirat ist der Ansicht, dass durchgehende Öffnungszeiten mit Zugang zu den WCs unerlässlich sind. Die WCs dürfen nicht kostenpflichtig sein.
- Weiterhin sollte es eine Freiraumplanung mit Grünflächen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität geben.

Weiteres

- Derzeit ist der Taxenplatz am Übersee-Museum geplant. Dieser sollte jedoch Bestandteil des Terminals sein.
- Eine Begrünung der Dächer sollte geplant werden.

Der Beirat Mitte stimmt dem Entwurf des Bebauungsplans 2484 zu.“

Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:

Eine Begrünung der Dächer ist mit der textlichen Festsetzung Nummer 10 im Plan bereits enthalten. Die weiteren Punkte werden im Rahmen der Detailplanung weitestgehend berücksichtigt, sind aber nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung empfiehlt, den Plan unverändert zu belassen.

5.3 Die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) teilt mit Schreiben vom 6. März 2019 folgendes mit:

„nach Durchsicht der uns übermittelten Unterlagen nehmen wir zu der geplanten Maßnahme wie folgt Stellung:

Grundsätzlich ist das Gelände des geplanten Fernbusterminals mit den bestehenden ÖPNV-Linien der BSAG gut erschlossen. Das Gebiet liegt innerhalb der 600-m-Erschließungsradien der Haltestellen Hauptbahnhof und Falkenstraße. Die Anordnung einer weiteren ÖPNV-Haltestelle auf Höhe des neuen Fernbusterminals ist daher abzulehnen.

Aus Sicht der BSAG wäre es wünschenswert, wenn der Fernbusterminal in Ausnahmefällen auch durch BSAG-Fahrzeuge genutzt werden könnte. Insbesondere bei Betriebsstörungen könnten Busse von Osten kommend im Fernbusterminal enden. Dies wäre sowohl bei kurzfristigen Störungen, als auch bei geplanten Schienenersatzverkehren ein mögliches Szenario. Dazu müssen jedoch sowohl die Schleppkurven der Gelenkbusse der BSAG als auch die Länge der Busse bei der Detailplanung des Fernbusterminals berücksichtigt werden.

Wir bitten, die oben genannten Punkte bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.“

Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:

Eine Berücksichtigung der Schleppkurven von Gelenkbussen wird im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft, ist aber nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung empfiehlt, den Plan unverändert zu belassen.

5.4 Die übrigen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange haben gegen die Planung keine Einwendungen.

6. Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Anlässlich der öffentlichen Auslegung sind keine Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit eingegangen.

7. Planänderungen und Änderungen der Begründung

7.1 Änderung des Planentwurfs

- Im Plan wurde der nordwestliche Teil (Flurstück VR 4 1/93) als Bahnanlage ausgewiesen. Es handelt sich hier um gewidmete Bahnfläche und nicht um ein Teil des Weser-Ems-Bus Betriebsgeländes. Die Baugrenze wurde entsprechend angepasst.
- Im westlichen Teil des Plans wurde die Gebäudehöhe im Gewerbegebiet von 49,00 m auf 44,00 m reduziert.
- Die textliche Festsetzung Nummer 3.2 wurde hinsichtlich der Definition der Verkaufsfläche präzisiert.
- Die textliche Festsetzung Nummer 10 wurde um den Begriff „von Gebäuden“ ergänzt. Dies dient der Konkretisierung welche Dächer begrünt werden sollen.
- Unter sonstige Festsetzungen wurde der fehlende Legendeneintrag zu Arkaden ergänzt.
- Unter sonstige Festsetzungen wurde die mit Gehrechten zugunsten der Stadtgemeinde Bremen und der angrenzenden Anlieger belastete Fläche um zusätzliche Fahrrechte ergänzt.
- Unter Hinweise wurde der Hinweis ergänzt, dass bei Überschreitungen der Höhe von 58,00 m über NN jeglicher Art die Luftverkehrsbehörde zu beteiligen ist.

Im Übrigen wurde der Plan redaktionell überarbeitet.

Der beigefügte Plan enthält die vorgenannten Änderungen.

Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung empfiehlt, dem geänderten Plan zuzustimmen.

7.2 Änderungen in der Begründung

Unter C) 3. Verkehr wurde die Begründung zur planbedingten Verkehrszunahme und Auswirkungen auf die Knotenpunkte ergänzt.

Unter C) 7 Immissionsschutz wurde zu möglichen Immissionen durch eine planbedingte Verkehrszunahme Stellung genommen.

Unter Punkt D) b. Artenschutz wurden die Ergebnisse eines eingeholten Gutachtens zu möglichen Fledermausvorkommen aufgenommen. Im Ergebnis wurden keine Fledermäuse oder genutzte Fledermausquartiere festgestellt.

Der Punkt D) c. Schutzgut Boden und Wasser wurde hinsichtlich Versickerung von Niederschlagswasser und zu Starkregenereignissen ergänzt.

Unter E) 1. Finanzielle Auswirkungen wurde der Satz zur Kampfmittelbeseitigung ergänzt und darauf hingewiesen, dass noch nicht konkret benennbare finanzielle Auswirkungen und Kosten durch Grunderwerb und Folgekosten bei der Realisierung der Planung entstehen können.

Im Übrigen wurde die Begründung redaktionell überarbeitet.

Die beigefügte Begründung enthält die vorgenannten Änderungen.

Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung empfiehlt, der geänderten Begründung zuzustimmen.

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

Durch die nach der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans 2484 erfolgten Planänderungen sind die Grundzüge der Planung nicht berührt worden.

Unter dieser Voraussetzung kann gemäß § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB die Einholung der Stellungnahmen auf die von den Planänderungen betroffene Öffentlichkeit sowie die berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beschränkt werden.

Die Planänderungen wurden mit den davon berührten Behörden einvernehmlich abgestimmt.

Auf eine Einholung von weiteren Stellungnahmen der Öffentlichkeit kann verzichtet werden, da diese von den Planänderungen nicht betroffen ist.

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

B. Stellungnahme des Beirates

Der Beirat Mitte stimmt dem Entwurf des Bebauungsplans 2484 zu.

Dem Ortsamt Mitte/Östliche Vorstadt 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 Mobilität, Bau und Stadtentwicklung bittet den Senat und die Stadtbürgerschaft, den Bebauungsplan 2484 für ein Gebiet in Bremen-Mitte, Ortsteil Bahnhofsvorstadt zwischen Breitenweg, Friedrich-Rauers-Straße, Eisenbahnlinie Bremen-Oldenburg und Bürgermeister-Smidt-Straße (Bearbeitungsstand: 19. August 2019) zu beschließen.

Dr. Maike Schaefer
(Senatorin)

Begründung zum Bebauungsplan 2484 für ein Gebiet in Bremen-Mitte, Ortsteil Bahnhofsvorstadt zwischen Breitenweg, Friedrich-Rauers-Straße, Eisenbahnlinie Bremen-Oldenburg und Bürgermeister-Smidt-Straße (Bearbeitungsstand: 19. August 2019)

A. Plangebiet

Das Plangebiet liegt im Stadtteil Mitte, Ortsteil Bahnhofsvorstadt, südlich der Eisenbahnlinie Bremen-Oldenburg und nordwestlich der Bürgermeister-Smidt-Straße. Im Südwesten wird es begrenzt durch den Breitenweg und die Friedrich-Rauers-Straße.

Es umfasst auch die Flächen des 1902 gegründeten Großmarktes für Fruchthandel am Breitenweg sowie Teilflächen des im Nordwesten angrenzenden Betriebshofs der Weser-Ems-Bus GmbH (WEB). Das Plangebiet hat eine Größe von etwa 30 000 m². Die genaue Abgrenzung des Plangebiets wird in der Planzeichnung bestimmt.

B. Ziele, Zwecke und Erforderlichkeit des Bebauungsplanes

1. Entwicklung und Zustand

Das Plangebiet ist geprägt durch die großformatigen Baustrukturen des ehemaligen Fruchthofes. Parallel zum Verwaltungsgebäude befindet sich die ehemalige Fruchthofschlange mit Laderampe. Auf dem Grundstück der WEB befindet sich eine Wartungshalle für Busse innerhalb des Plangebiets. An der nordöstlichen Grenze befinden sich zwei weitere Bürogebäude und eine Lagerhalle. Die Gebäude sind umgeben von einer Vielzahl an Pkw-Stellplätzen.

Die Lagerhallen befinden sich teilweise in einem schlechten Zustand und die aktuellen Nutzungen werden der zentralen Lage des Gebiets nicht gerecht.

2. Geltendes Planungsrecht

Der Flächennutzungsplan Bremen stellt für das Plangebiet gemischte Bauflächen sowie Verkehrsfläche Busdepot dar. Für die Straßen Breitenweg und Friedrich-Rauers-Straße setzt der Bebauungsplan 106 vom 21. Juli 1956 „Straßen, Wege, Plätze“ fest. Für den überwiegenden Teil des Plangebiets besteht kein Bebauungsplan.

3. Planungsziele und Erforderlichkeit der Planaufstellung

Der Fernbusmarkt hat sich nach der Liberalisierung rasant entwickelt, der vorhandene Zentrale Omnibusbahnhof am Hauptbahnhof ist durch den Regionalbusverkehr komplett ausgelastet. Die aktuelle Haltesituation für Fernbusse am Breitenweg ist sehr unbefriedigend, aufgrund der räumlichen Enge kommt es zu Konflikten mit Radfahrenden und Serviceangebote für Reisende sind kaum vorhanden. Der Hugo-Schauinsland-Platz kann den gestiegenen Anforderungen (Anfahrbarkeit, Barrierefreiheit, Größe) ebenfalls nicht gerecht werden.

Im Auftrag des Senats wurde ein neuer Standort für einen leistungsfähigen, modernen Fernbusterminal gesucht. Aufgrund seiner fußläufigen Entfernung zum Hauptbahnhof wurde die Fläche am Fruchthof als bevorzugter Standort ausgewählt.

Der Bedarf an Haltepositionen wurde auf elf festgelegt, diese Anzahl lässt sich auf der südlichen Teilfläche des Plangebiets in neun Bustaschen und zwei Längstellplätzen unterbringen.

Das Konzept für das Busterminal wurde gemeinsam mit dem privaten Grundstückseigentümer erarbeitet, dieser plant in Ergänzung zum Fernbusterminal die Errichtung eines Hotels und eines Parkhauses auf seinen Flächen. Der an das Fernbusterminal angrenzende, erdgeschossige Bereich im Parkhaus soll für die zum Betrieb des Terminals erforderlichen Serviceeinrichtungen genutzt werden. Durch diese

räumliche Verknüpfung wird die Fläche optimal ausgenutzt und ein kompaktes, leistungsgerechtes Terminal entsteht.

Der vorliegende Entwurf ist das Ergebnis einer 2015/2016 durchgeführten verkehrlichen, städtebaulichen und immobilienwirtschaftlichen Variantenuntersuchung. Im weiteren Planungsprozess ist 2018 in einem hochbaulichen Realisierungswettbewerb für die drei Bausteine Terminaldach, Hotel und Parkhaus der Entwurf des Büros Kneerer+Lang Architekten ausgewählt worden.

Die gemeinsamen Planungsziele der Stadt und des privaten Grundstückseigentümers sowie der freihändige Erwerb der Flächen für das Terminal durch die Stadtgemeinde sind in einer Absichtserklärung festgehalten. Die Kaufverhandlungen mit den anliegenden Grundstückseigentümern sind abgeschlossen.

Mit der Realisierung der Planung in dem heute untergenutzten Bereich hinter dem Überseemuseum wird ein städtebaulicher Impuls für das gesamte Areal gesetzt und es entsteht ein neues Quartier am Eingang zum ehemaligen Güterbahnhof. Auf heute untergenutzten Flächen am Fruchthof in fußläufiger Entfernung zum Hauptbahnhof soll ein leistungsfähiges, modernes Fernbusterminal entstehen und gleichzeitig eine positive Entwicklung des Quartiers angestoßen werden.

Für die angestrebte städtebauliche Entwicklung fehlt die planungsrechtliche Grundlage.

4. Planungsverfahren

Bei der vorliegenden Planung liegen die Voraussetzungen zur Anwendung des § 13a BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung) vor, da die festgesetzte überbaubare Grundfläche weniger als 20 000 m² beträgt.

Bei dem geplanten Hotelneubau handelt es sich um ein Vorhaben, das gemäß Nummer 18.8 in Verbindung mit Nummer 18.1.2 der Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls bedarf. Im Ergebnis stellen sich die Auswirkungen des Vorhabens auf die relevanten Umweltschutzgüter, Schutzgutfunktionen und sonstigen Aspekte einer nachhaltigen Umweltversorgung als lokal begrenzt dar. Eine Erheblichkeit oder Nachhaltigkeit negativer Wirkungen auf die in § 2 (1) UVPG aufgeführten Schutzgüter ist nicht erkennbar. Die baubedingt in Anspruch zu nehmenden Flächen weisen aufgrund ihrer innerstädtischen Lage bereits heute deutliche Vorbelastungen auf. Ein zusätzlicher Flächen- beziehungsweise Bodenverbrauch, der oberhalb der Erheblichkeitsschwelle liegen würde, ist nicht gegeben. Die Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen sind als nicht erheblich anzusehen, da sie auf die Dauer der Bauzeit beschränkt sind und der Standort bereits Vorbelastungen bezüglich Lärmimmissionen aufweist. Insgesamt sind keine erheblichen und nachteiligen Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter zu erwarten. Die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes wird nach Beendigung der Maßnahme vollständig wiederhergestellt. Die Erforderlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung ergibt sich nicht.

Auf eine Umweltprüfung wurde daher verzichtet, ein Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft ist ebenfalls nicht erforderlich. Gleichwohl werden die für die geplante Bebauung relevanten Belange des Umweltschutzes im Rahmen dieses Verfahrens bewertet und berücksichtigt, allerdings werden durch den Bebauungsplan bereits versiegelte Flächen überplant, sodass erhebliche Umweltauswirkungen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht zu erwarten sind.

C. Planinhalt

1. Art der baulichen Nutzung

Um die an das Fernbusterminal angrenzenden Nutzungen (Hotel, Parkhaus, Reiseservice) sowie die vorhandenen Nutzungen Verwaltungsgebäude und Busbetriebshof zu ermöglichen, werden die im Plangebiet befindlichen Baugrundstücke als Gewerbegebiet festgesetzt.

Im Gewerbegebiet sind Lagerhäuser und Lagerplätze nicht zulässig (textliche Festsetzung Nummer 2.1). Diese flächenintensiven Nutzungen können an anderen Standorten im Stadtgebiet angesiedelt werden. Der Ausschluss von Lagerhäusern und Lagerplätzen bedeutet allerdings nicht, dass die mit der sonstigen gewerblichen Nutzung verbundene Lagerung unzulässig wäre. Es geht vielmehr allein um den Ausschluss von (reinen) Lagerhäusern und Lagerplätzen im Sinne der Baunutzungsverordnung. Derartige Betriebe würden dieser attraktiven, zentralen Lage nicht gerecht werden und werden daher ausgeschlossen.

Einzelhandel

In dem Gewerbegebiet sind Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungs- und zentrenrelevantem Hauptsortiment nicht zulässig. Sofern bei vorgenannten Gewerbebetrieben eine Beschränkung der Verkaufsfläche auf 200 m² vorliegt, sind sie im Gewerbegebiet ausnahmsweise zulässig, soweit sie der Versorgung von Reisenden dienen.

Um die Entwicklung des Einzelhandels entsprechend dem Zentren- und Nahversorgungskonzept der Stadt Bremen zu steuern, werden gemäß der textlichen Festsetzung Nummer 3.1 Einzelhandelsbetriebe mit zentren- und nahversorgungsrelevantem Hauptsortiment ausgeschlossen. Diese sollen zur Sicherung und Entwicklung des zentralen Versorgungsbereichs Innenstadt vorrangig auf die zentralen Versorgungsbereiche konzentriert werden oder zur Versorgung der Wohnbevölkerung an solitären Nahversorgungsstandorten gesichert und entwickelt werden. Um die Versorgung der Reisenden am Fernbusterminal zu gewährleisten, können Einzelhandelsbetriebe mit einer Verkaufsfläche von bis zu 200 m² zur Versorgung der Reisenden in begrenztem Rahmen zugelassen werden (zum Beispiel Bäcker, Obst- und Gemüseladen, Kiosk, Blumenladen). Bei diesen Betriebstypen ist davon auszugehen, dass keine negativen Wirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich Innenstadt und die Nahversorgung ausgehen.

Die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben ist durch den Begriff „der Versorgung der Reisenden“ deutlich eingeschränkt. Das Warensortiment darf hier allerdings auch Waren umfassen, die nicht nur dem täglichen Bedarf dienen. Festgehalten wird aber auch hier an dem Gedanken des Reisebedarfs. Es geht um die Versorgung der Reisenden. Einzelhandelsbetriebe, die nach Größe, Betriebsform beziehungsweise Betriebskonzept und Warensortiment nicht auf die Versorgung der Reisenden ausgerichtet sind, sondern einen darüberhinausgehenden Einzugsbereich benötigen und anstreben, stehen nicht im Einklang mit der Zweckbestimmung der hier vorgenommenen Gebietsausweisung und sind daher nicht zulässig.

Zulässig sind deshalb vor allem kleine Lebensmittelanbieter, wie zum Beispiel Bäckereien, Obst- und Gemüsefachgeschäfte, Kioske mit Zeitungen, Zeitschriften, Büchern und Blumenläden.

Die Verkaufsfläche im Sinne der Festsetzungen Nummern 3.1 und 3.2 dieses Bebauungsplans ist diejenige Fläche, auf der der Verkauf stattfindet. Dazu zählen, ausgehend von den Innenmaßen des Gebäudes, alle zum Zweck des Verkaufs den Kunden zugänglichen Flächen, einschließlich die zugehörigen Gänge, Treppen in den Verkaufsräumen, Standflächen für Einrichtungsgegenstände wie Tresen, Regale und Schränke, auch Einbauschränke, Schaufenster und sonstige Flächen, sowie auch außerhalb des Gebäudes befindliche Freiverkaufsflächen, soweit sie dauerhaft vom Betreiber genutzt werden. Zur Verkaufsfläche zählen auch Thekenbereiche, die vom Kunden nicht betreten werden dürfen, in denen die Ware für ihn sichtbar ausliegt und die den Verkaufsvorgängen dienen und noch nicht zum Lager gehören. Die Vorkassenzone sowie nach der Kassenzone der Kassenvorraum, einschließlich eines Bereichs zum Einpacken der Ware oder Verstauen in den Einkaufswagen und von Flächen zum Entsorgen des Verpackungsmaterials (Wareneinpack- und Verpackungsentorgungszone) sowie Ein- und Ausgangsbereich (Windfang mit räumlicher Zuordnung zum Inneren des Gebäudes) und Bereich der Pfandrückgabe gehören zur Verkaufsfläche. Nicht zur Verkaufsfläche gehört eine unmittelbar neben dem Eingangsbereich (außerhalb des Gebäudes) liegende überdachte oder nicht überdachte Stellfläche für Einkaufswagen.

Die zentrenrelevanten Sortimente zählt der Bebauungsplan in der Festsetzung Nummer 3.3 im Einzelnen auf. Zentrenrelevante Sortimente im Sinne der Festsetzungen dieses Bebauungsplans sind:

- a) Lebensmittel/Nahrungs- und Genussmittel (inklusive Tee, Tabakwaren, Back- und Konditoreiwaren, Metzgerei/Fleischereiwaren, Getränke, Wein/Spirituosen),
- b) (Schnitt-) Blumen, Zooartikel,
- c) Drogeriewaren und Körperpflegeartikel (inklusive Putz-, Wasch- und Reinigungsmitteln), Parfümerieartikel und Kosmetika, Arzneimittel, Reformwaren,
- d) Schreib- und Papierwaren, Zeitungen und Zeitschriften, Büromaschinen, Bücher,
- e) Bekleidung, insbesondere Herren-, Damen- und Kinderbekleidung, sonstige Bekleidung (zum Beispiel Berufsbekleidung, Lederbekleidung etc.), Meterware für Bekleidung, Kurzwaren, Handarbeitswaren, Wäsche und Miederwaren, Bademoden,
- f) Schuhe und Zubehör, Lederwaren, Taschen, Koffer, Schirme, Sportbekleidung und -schuhe,
- g) Schneidwaren und Bestecke, Haushaltswaren, Geschenkartikel und Souvenirs,
- h) Spielwaren (inklusive Modellbau), Künstler- und Bastelartikel, Musikinstrumente und Zubehör,
- i) Sammlerbriefmarken und -Münzen,
- j) Sportartikel und -geräte, Camping- und Outdoorartikel (ohne Campingmöbel),
- k) Waffen, Angler- und Jagdbedarf, Pokale, Antiquitäten, Haus- und Heimtextilien, Dekostoffe, Gardinen, Kunstgewerbe, Bilder, Rahmen,
- l) Elektrogroßgeräte (zum Beispiel Kühl- und Gefrierschränke, Waschmaschinen, Wäschetrockner, Geschirrspülmaschinen etc.) (weiße Ware), Elektrokleingeräte (zum Beispiel Toaster, Kaffeemaschinen, Rühr- und Mixgeräte, Staubsauger, Bügeleisen etc.),

Unterhaltungselektronik, Rundfunk-, Fernseh-, phonotechnische Geräte (sogenannte braune Ware), Videokameras und Fotoartikel, Kommunikationselektronik (zum Beispiel Telefone und Zubehör), Bild- und Tonträger, Computer und Zubehör, Software,

- m) orthopädische Artikel und Sanitätswaren, Optik und Akustik (Hörgeräte, Augenoptikartikel), Uhren, Schmuck, Gold- und Silberwaren, Kinderwagen, Baby- und Kleinkindartikel.

Hierbei orientiert sich der Bebauungsplan am Zentren- und Nahversorgungskonzept 2009, wobei die einzelnen Sortimente im Vergleich zum Zentren- und Nahversorgungskonzept jedoch umgruppiert werden. Damit soll eine klarere Systematisierung der Sortimente erreicht werden, die nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts Bremen erforderlich ist.

2. Maß der baulichen Nutzung

Grundflächenzahl

Das Maß der baulichen Nutzung soll für das Gewerbegebiet durch die Ausweisung einer Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 als Höchstmaß erfolgen. Eine Geschossflächenzahl wird nicht festgesetzt.

Die GRZ von 1,0 in Verbindung mit der ausgewiesenen überbaubaren Fläche sowie den zulässigen Gebäudehöhen bedeutet eine Überschreitung der in § 17 Absatz 1 Baunutzungsverordnung (BauNVO) definierten Obergrenze der Grundflächenzahl von 0,8 und der Geschossflächenzahl in Gewerbegebieten von 2,4.

Diese Überschreitung ist aufgrund vorliegender städtebaulicher Gründe gerechtfertigt. Demnach ist die Überschreitung der Geschossflächenzahl notwendig, um angesichts der vorhandenen Grundstücksflächen und unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen und funktionalen Gesichtspunkten Gebäudekubaturen realisieren zu können, die der städtebaulichen Struktur und der besonderen Funktion des Standorts gerecht werden. In anderen Bereichen ist durch die Nutzung als Busbetriebshof eine nahezu vollständige Versiegelung aufgrund von Zufahrten erforderlich.

Die erhöhte städtebauliche Dichte trägt somit der zentralen Lage im Bereich der Innenstadt Rechnung und orientiert sich an den Höchstgrenzen eines Kerngebiets. In Verbindung mit den Freiflächen des städtischen Fernbusterminals entstehen durch die stärkere Verdichtung im Plangebiet keine städtebaulichen Missstände.

Die vorhandenen Flächen sind auch heute schon vollständig versiegelt, im Rahmen der Detailplanung wird versucht für Teilflächen eine Entsiegelung zu erreichen, Baumstandorte zu definieren oder wasser-durchlässige Bodenbeläge zu verwenden. Das Ergebnis kann erst im Rahmen der Genehmigungsplanung abschließend konkretisiert werden. Ergänzend ist in textlicher Festsetzung Nummer 10 eine extensive Dachbegrünung vorgeschrieben. Nachteilige Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Im Plangebiet wird die abweichende Bauweise festgelegt. Gemäß textlicher Festsetzung Nummer 8 sind Gebäude mit mehr als 50,00 m Länge zulässig. Darüber hinaus kann hier eine Grenzbebauung gestattet werden, ohne dass von dem Nachbargrundstück her angebaut werden muss. Mit dieser Regelung soll den anzusiedelnden Gewerbebetrieben genügend Spielraum zur Nutzung des Grundstücks eröffnet werden. Dies ermöglicht eine hohe bauliche Ausnutzung der Grundstücke.

Gebäudehöhen

Das Geländeniveau liegt im Bereich der Kreuzung Breitenweg/Bürgermeister-Smidt-Straße bei etwa 4,50 m über NHN, im Bereich des Bahnübergangs liegt das Geländeniveau bei etwa 6,50 m über NHN. Die als Höchstmaß festgesetzten Gebäudehöhen beziehen sich auf den im Plan dargestellten Bezugspunkt mit einer Höhe von 4,50 m über NHN in der Fahrbahnmitte der Bürgermeister-Smidt-Straße zwischen Überseemuseum und Cinemaxx.

Für den geplanten Hotelstandort ist eine Gebäudehöhe von 44,00 m über Bezugspunkt festgesetzt, wodurch ein bis zu elfgeschossiges Gebäude mit einem überhöhten Erdgeschoss ermöglicht wird.

Für das geplante Parkhaus ist eine Gebäudehöhe von maximal 25,00 m über Bezugspunkt festgesetzt.

Die im Bebauungsplan als Höchstmaß festgesetzte Gebäudehöhe des Denkmals Fruchthof entspricht dem Bestand. Im Zusammenspiel mit den überbaubaren Flächen entspricht diese Maßfestsetzung dem Ziel des Bebauungsplans, das Denkmal dauerhaft in seiner derzeitigen Form zu erhalten.

Baulinien/Baugrenzen

Die möglichen überbaubaren Flächen werden mit Baulinien und Baugrenzen definiert.

Die in Richtung Altstadt führende Bürgermeister-Smidt-Straße sowie die entlang des Terminals liegenden Gebäudekanten sollen mit einer durchgängigen Bauflucht betont werden, daher sind in diesen Bereichen Baulinien festgesetzt. Auf diese Weise können klare Raumkanten den Stadtraum fassen. Ansonsten regeln Baugrenzen die überbaubaren Flächen.

Die Baugrenzen gelten nicht für bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche. Somit sind Tiefgaragen auch in einem größeren Umfang möglich.

3. Verkehr

Erschließung

Das Plangebiet ist über die Bürgermeister-Smidt-Straße, den Breitenweg und die Friedrich-Rauers-Straße mit dem öffentlichen Straßennetz verbunden. Es ist vorgesehen, die Straße Beim Handelsmuseum von der Bürgermeister-Smidt-Straße bis zum Bahnübergang und den zu erwartenden Verkehren entsprechend dimensioniert auszubauen. Zurzeit ist dieser Straßenabschnitt noch Teil des Bahnbetriebsgeländes. Erst nach Entwidmung durch die Bahn kann die Straße ausgebaut und neu gewidmet werden. Zur Sicherung der Erschließung bestehen bereits vertragliche Vereinbarungen mit der Grundstückseigentümersin „Deutsche Bahn“. Im Bebauungsplan ist diese Erschließung durch die zeichnerische Festsetzung einer mit Geh- und Fahrrechten zugunsten der anliegenden Grundstückseigentümer sowie der Stadtgemeinde Bremen zu belastende Fläche dargestellt. Darüber hinaus grenzt das Grundstück auch an die Bürgermeister-Smidt-Straße, sodass die Ver- und Entsorgung sichergestellt ist. Der Knotenpunkt Bürgermeister-Smidt-Straße/Breitenweg wurde gutachterlich auf seine Leistungsfähigkeit untersucht mit dem Ergebnis, dass er die planbedingte Verkehrszunahme nicht ohne Änderungen aufnehmen kann. Daher sind aufgrund der planbedingten Verkehrszunahme Änderungen an der Ampelschaltung vorzunehmen.

Mit Ausnahme der Straße Beim Handelsmuseum sind keine weiteren neuen öffentlichen Straßen für die Erschließung des Plangebiets erforderlich.

Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Plangebiet liegt circa 350,00 m vom Hauptbahnhof entfernt. Hier befindet sich neben dem Zentralen Omnibus Bahnhof (ZOB) für den Regionalbusverkehr auch die zentrale Haltestelle des ÖPNV, sie wird von den Straßenbahnlinien 1, 4, 5, 6, 8 und 10 sowie weiteren Buslinien bedient. Die Haltestelle Falkenstraße liegt nur circa 200,00 m vom Plangebiet entfernt, wird allerdings nur von der Linie 10 angefahren.

Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung – Busbahnhof

Für die Flächen des neuen Fernbusterminals setzt der Bebauungsplan Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung "Busbahnhof" fest. Sie enthält die für die Zu- und Abfahrt der Reisebusse erforderlichen Flächen sowie die für Passagiere zum Ein- und Aussteigen dienenden Bussteige mit angrenzenden Warteflächen. Eine Teilfläche der Verkehrsfläche wird mit einem Dach als Wetterschutz überspannt. Die Überdachung kann eine Höhe von bis zu 7,50 m über Bezugspunkt erreichen (textliche Festsetzung Nummer 9). Des Weiteren sind der Nutzung Busbahnhof dienende Einbauten wie Hinweistafeln, Bänke etc. zulässig. Bauliche Anlagen mit dem Busbahnhof dienenden Nutzungen wie zum Beispiel Wartebereiche, Kioske, Fahrkartenverkaufsstellen oder Toilettenanlagen sind ebenfalls zulässig.

4. Denkmalschutz

Die Eigenschaft des Gebäudes Breitenweg 29/31 Fruchthof als Einzelanlage beziehungsweise unbewegliches Kulturdenkmal, das dem Denkmalschutz nach den §§ 5 Absatz 4 und 9 Absatz 6 BauGB unterliegt, wird nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

Der Fruchthof wurde 1954 bis 1955 nach einem Entwurf der Architekten Wortmann & Schott errichtet. Er veranschaulicht die wichtige Rolle Bremens in der Geschichte des deutschen Südfrüchte-Imports und ist zugleich ein Zeugnis der modernen Industrie- und Verwaltungsarchitektur im Bremen der Nachkriegszeit. Der 110,00 m lange, relativ schmale, riegelartige und flach gedeckte viergeschossige Bau wurde als Stahlbetonskelettkonstruktion mit Verblendung aus hellem Obernkirchener Sandstein errichtet.

Angrenzend an die Bürgermeister-Smidt-Straße, außerhalb des Plangebiets, befindet sich mit der Ausrichtung zum Bahnhofplatz das ebenfalls unter Denkmalschutz stehende Überseemuseum, 1891 bis 1896 nach einem Entwurf von Heinrich Flügel und Ludwig Beer errichtet und 1907 bis 1911 erweitert.

In enger Zusammenarbeit mit dem Gründungsdirektor Hugo Schauinsland entstand ein Lichthofmuseum, das durch seinen inneren Aufbau dem neuen Anspruch eines didaktisch orientierten "Schau-museums" der Reformbewegung naturkundlicher Museen im späten 19. Jahrhundert besonders gerecht werden konnte.

Das Überseemuseum präsentiert sich in zentraler Lage am Bahnhofplatz als stattlicher Bau in den Stilen der Neorenaissance und des Neobarocks. Die Fassade ist geprägt von dem Sichtmauerwerk der Wandflächen und der reichen Sandsteingliederung; seit dem Umbau besteht die komplette Fassade des Sockelgeschosses des Vorbaus wie auch der Mittelrisalit aus Sandstein, wodurch diese Bereiche besonders hervorgehoben werden. Der aufwendige und kostspielige Außenschmuck in Form von Steinhauerarbeiten am Ursprungsbau wurde am Anbau in Richtung des Plangebiets deutlich schlichter und somit "moderner" gehalten.

Aufgrund der vorhandenen Denkmale unterliegen Vorhaben angrenzend im direkten Umfeld dem Umgebungsschutz nach § 10 (2) Bremisches Denkmalschutzgesetz.

5. Energie und Klimaschutz

Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7f BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen insbesondere die Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie zu berücksichtigen. Die Pläne sollen auch in Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz entwickelt werden (§ 1 Abs. 5 BauGB). Um hierfür die baulichen und technischen Voraussetzungen zu schaffen, bestimmt die textliche Festsetzung Nummer 10, dass die tragenden Konstruktionen von Dachflächen überwiegend so auszubilden sind, dass die Errichtung von Solarenergieanlagen auch nachträglich möglich ist.

Zur Rückhaltung des Niederschlagswassers im Bereich der geplanten Gebäude wird unter Nummer 9 ebenfalls festgesetzt, dass die Flachdächer des obersten Geschosses der Gebäude, sofern sie nicht für Technikaufbauten oder Stellplätze genutzt werden, extensiv zu begrünen sind. Mit der Rückhaltung von Regenwasser führt die Dachbegrünung auch zu einer höheren Verdunstung, die sich positiv auf das Mikroklima auswirkt.

6. Kennzeichnung von Leitungen/Versorgungsleitungen

Im Einmündungsbereich der Friedrich-Rauers-Straße in den Breitenweg befindet sich derzeit ein Busparkplatz. Früher befand sich hier die Straße Breitenweg, weshalb sich dort noch diverse Versorgungsleitungen befinden. Diese Fläche soll als Gewerbegebiet festgesetzt werden und zukünftig dem Betriebshof der Weser-Ems-Bus zugeschlagen werden. Eine Überbauung ist aufgrund der vorhandenen Leitungen nicht zulässig. Die Leitungen sind mit entsprechenden Leitungsrechten geschützt.

7. Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

Immissionsschutz

Im Plangebiet ist mit Immissionen durch die umgebenden Verkehre zu rechnen. Hierzu zählt die Eisenbahnlinie Bremen-Oldenburg sowie der Breitenweg mit der Hochstraße. Zum Schutz vor Immissionen werden im Plangebiet passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt (textliche Festsetzung Nummer 12). So ist bei den ausnahmsweise zulässigen Wohnungen für Aufsichtspersonen und Betriebsleiter durch Grundrissgestaltungen oder lärmindernde bauliche Schallschutzmaßnahmen sicherzustellen, dass in Aufenthaltsräumen Mittelungspegel von 35 dB(A) am Tag und 30 dB(A) in der Nacht nicht überschritten werden. Gleichzeitig wurde in diesem Zusammenhang die vom Vorhaben ausgehende Verkehrszunahme durch die planende Stadtgemeinde aufgrund gutachterlicher Datenbasis berücksichtigt. Dabei war aufgrund der unter Ziffer 4 aufgeführten Erschließungssituation die Anzahl der täglich zu erwartenden planbedingten Kfz- und Fernbusbewegungen im Rahmen einer Prognosebelastung angestrengt mit dem Ergebnis einer nur geringfügigen Verkehrsmehrbelastung: Ergebnis der Knotenpunktanalyse Bürgermeister-Smidt-Straße/Breitenweg war unter anderem, dass die aus dem Plangebiet herausfließende Verkehrsmenge mit 370 Kfz/h (bei Annahme einer Vollauslastung des Parkhauses/Worst-Case-Szenario) in der Abendspitze deutlich unter den anderen Fahrbewegungen im maßgeblichen Knotenpunkt von bis zu 978 Kfz/h lag. Bei dieser Prognose war also auch die konkrete Belegenheit des Vorhabengebiets mit ausschließlich gewerblichen und kerngebietstypischen Nutzungen und des festgesetzten Gebietstyps eines Gewerbegebiets berücksichtigt worden.

Altlasten/schädliche Bodenveränderungen:

Im Zusammenhang mit der Aufstellung des Bebauungsplans 2484 wurden im Vorfeld technische Untersuchungen durchgeführt. Die Untersuchungen zeigen, dass der oberflächennahe Untergrund den Aufschlussbohrungen zufolge von einem bis zu 4,50 m mächtigen Auffüllungshorizont eingenommen wird. Das Auffüllungsmaterial besteht im Wesentlichen aus Sanden, die mit Bauschutt, Ziegelresten sowie mit Schotterlagen und Gesteinsbrocken durchsetzt sind. Bereichsweise finden sich auch eingelagerte Schlacken- und Aschenreste. Die vorhandene Auffüllung zeigt punktuell erhöhte Analysenwerte, die die Prüfwerte der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) für Industrie- und Gewerbegrundstücke und der seit 14. Dezember 2016 bestehenden Bremer Regelung für Benzo(a)pyren (BaP) überschreiten. Die Bodenverunreinigung durch polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) ist vermutlich auf das Aufbringen von entsprechendem Auffüllungsmaterial zurückzuführen. Die Fläche ist grundsätzlich für die vorgesehene Nutzung geeignet.

Der Bebauungsplan enthält daher folgende Festsetzung (Nummer 2.2):

„Im gesamten Geltungsbereich dieses Bebauungsplans ist die Nutzung als Gewerbefläche nur zulässig, wenn mittels geeigneter technischer Vorkehrungen wie Bodenaustausch, Herstellung und Erhalt einer Deckschicht beziehungsweise Versiegelung oder einer dichten Rasendecke, dauerhaft sichergestellt wird, dass ein Kontakt mit umweltgefährdenden Stoffen im Boden ausgeschlossen ist.“

Außerdem enthält der Bebauungsplan folgende Kennzeichnung:

„Im gesamten Geltungsbereich dieses Bebauungsplans ist der Boden punktuell in einer Tiefe von 0,20 bis 1,40 m mit umweltrelevanten Schadstoffen, hier Mineralöl-Kohlenwasserstoffe (MKW) bis zu 13 000 mg/kg TS und polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) bis zu 848 mg/kg TS und mit Benzo(a)pyren (BaP) bis zu 46 mg/kg TS, verunreinigt. Die Prüfwerte nach der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) für Gewerbe- und Industriegrundstücke sind überschritten.“

8. Hinweise

Kampfmittel

Im Planbereich ist mit dem Vorhandensein von Kampfmitteln zu rechnen. Vor Aufnahme der planmäßigen Nutzung ist daher in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen eine Sondierung und gegebenenfalls Beseitigung der Kampfmittel sicherzustellen.

D. Umweltbelange

Da bei der vorliegenden Planung die Voraussetzungen zur Anwendung des § 13a BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung) vorliegen, erfolgt die Aufstellung des Bebauungsplanes im beschleunigten Verfahren (vergleiche Kapitel B 4).

Gemäß § 1 Absatz 6 Ziffer 7 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege – insbesondere die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt – zu berücksichtigen.

Ebenso sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt zu berücksichtigen. Die oben genannten Belange sind gemäß § 1a BauGB in die planerische Abwägung einzubeziehen. Auch

wenn aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplanes 2484 als Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB keine Umweltprüfung nach BauGB durchgeführt wurde, sind die für das Vorhaben oben genannten relevanten Belange des Umweltschutzes ermittelt, bewertet und abgewogen worden.

1. Natur und Landschaft, Landschaftsbild und Erholung, Schutzgut Pflanzen

Das Plangebiet liegt innerhalb des Stadtgebietes von Bremen im Stadtteil Mitte und ist dem besiedelten Bereich zuzuordnen. Das Gebiet ist geprägt durch Gebäude und Verkehrsanlagen sowie Bauwerke. Das Gebiet ist nahezu vollständig versiegelt und es bestehen nur vereinzelte, nicht geschützte Bäume in Randbereichen der Verkehrsflächen.

Weitere Vegetation besteht nicht. Insofern sind keine nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Natur, das Landschaftsbild und das Schutzgut Pflanzen zu erwarten.

2. Artenschutz

Aufgrund der niedrigen Vegetationsdichte ist im Plangebiet nicht mit gefährdeten oder streng geschützten Baumbrütern zu rechnen. Mit der Lage des Plangebietes im Siedlungsraum mit angrenzender Straße und Bebauung stellt das Gebiet auch keinen Lebensraum für seltene oder streng geschützte Bodenbrüter dar.

Es kann allerdings nicht ausgeschlossen werden, dass die Gebäude als Quartier für Fledermäuse dienen. Die drei zum Abriss anstehenden Gebäude wurden daher auf eine mögliche Bedeutung als Winterquartier und Sommerquartier für Fledermäuse durch ein Fachbüro visuell untersucht. Im Ergebnis wurden dabei keine Fledermäuse oder genutzte Fledermausquartiere festgestellt. Spuren (unter anderem Kotspuren an Wänden und Fußboden oder Fettabstreifungen im Bereich eines Quartierszugangs), die auf eine Nutzung durch Fledermäuse in der Vergangenheit hindeuten würden, wurden nicht festgestellt. (vergleiche Sichtkontrolle Gebäudeuntersuchung Bebauungsplan 2484, planNatura, April 2019)

Artenschutzrechtliche Belange werden demnach von der Planung nicht berührt.

3. Schutzgut Boden und Wasser

Die heutige Geländehöhe liegt zwischen circa 5,00 m und 7,00 m NHN (Angaben Geoinformation Bremen, Digitales Übersichts-Höhenmodell).

Aus Bohrungen geht hervor, dass an sehr vielen Stellen eine unterschiedlich mächtige Auffüllung vorliegt, in der Bauschuttreste vorkommen. Diese Auffüllungen stehen in der Regel mit einer Mächtigkeit um 1,00 m bis 2,00 m an.

Darunter folgen als jüngste geologische Schichten holozäne Dünen- sande in Mächtigkeiten ebenfalls um 2,00 m. Unter diesen Sanden folgen Schluffe und Tone, die in durchschnittlicher Mächtigkeit ab etwa 1,00 m vorliegen. Grundsätzlich können aber auch größere Mächtigkeiten erreicht werden. Außerdem treten in einigen Bereichen Nieder- moortorfe auf.

Aufgrund dieser Weichschichten muss der Untergrund als sehr stark setzungsempfindlich eingestuft werden; die Tragfähigkeit wird als „sehr gering“ bezeichnet. Die Weichschichten an der Dünenbasis sind allerdings vermutlich aufgrund der langen Lagerungsdauer und der Mächtigkeit der aufliegenden Sande verhältnismäßig gut konsolidiert.

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 –15,00 mNN (= tiefer als 20,00 m unter GOF) durch die Lauenburger Schichten gebildet.

Entsprechend den jahreszeitlichen Verhältnissen treten unterschiedliche Grundwasserstandshöhen auf. Stichtagsmessungen (1976 bis 2015) ergaben durchschnittliche Grundwasserstände um 0,50 mNN (ab circa 4,50 m unter Gelände), Höchststände sind bei 1,55 mNN (ab etwa 3,50 m unter Gelände) zu erwarten.

Die Anlage von geothermischen Installationen für die Gebäudebeheizung und -kühlung ist hydrogeologisch vor Ort möglich ebenso wie die Versickerung von Niederschlagswasser von Dächern und Flächen im Planungsgebiet möglich ist. Die dort anstehenden oberflächennahen Sande sind von der Durchlässigkeit (kf-Wert = circa 10⁻⁴ bis 10⁻⁵ m/s) und von ihrer Mächtigkeit grundsätzlich gut für die Versickerung geeignet.

Sollte aufgrund starker Versiegelung eine Versickerung nicht möglich sein, ist für die Entwässerung des anfallenden Niederschlagswassers gegebenenfalls vor Einleitung in das öffentliche Kanalnetz eine Rückhaltung durch Stauraumkanäle erforderlich.

Hinsichtlich etwaiger Starkregenereignisse ist eine Überflutungsprüfung zu erstellen und im Rahmen der Detailplanung und Oberflächengestaltung sind auch Vorkehrungen gegen Starkregenereignisse zu entwickeln und zu berücksichtigen.

Die Flächen im Plangebiet sind nahezu vollständig versiegelt. Durch die Planung erfolgt keine weitere Versiegelung von Flächen. Eine Beeinträchtigung des Bodenwasserhaushaltes oder Verschlechterung des Zustandes findet durch die Planung nicht statt. Oberflächengewässer bestehen im Plangebiet nicht.

Auswirkungen auf sonstige Umweltbelange

Die sonstigen Umweltbelange, mit Ausnahme der in Kap. C 7 dargestellten Belange des Immissionsschutzes und der schädlichen Bodenveränderungen, werden von der Planung nicht betroffen. Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Umweltbelangen sind über die oben genannten Darstellungen hinaus nicht bekannt.

E. Finanzielle Auswirkungen/Genderprüfung

1. Finanzielle Auswirkungen

Die finanziellen Auswirkungen sind ausführlich in der Vorlage Nummer 19/410 (S) vom 19. April 2018: „Fernbusterminal Bremen – Ergebnisse der 'städtebaulichen, verkehrlichen und immobilienwirtschaftlichen Variantenuntersuchung' und Freigabe der Finanzmittel für Planung und Grunderwerb“ beschrieben und von der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft beschlossen worden.

Mit der Vorlage Nummer 19/603 (S) vom 21. März 2019 „Fernbusterminal Bremen – Erforderliche Erweiterung des Planungsbereichs mit Integration des öffentlichen Straßenraums – Freigabe weiterer Finanzierungsmittel für Planungs- und Ingenieurleistungen“ wurde ein zusätzlicher Mittelbedarf von 725 000 Euro von der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft beschlossen.

Insgesamt wird aktuell von erforderlichen Finanzmitteln für Planung (Leistungsphasen 1 bis 5) und Grunderwerb in Höhe von circa 2 485 Millionen Euro (brutto) ausgegangen.

Planungs- und Ingenieurkosten zur planerischen Umsetzung des Vorhabens werden über projektspezifische Gremienbeschlüsse erworben. Kosten und finanzielle Auswirkungen können erst im Zuge des weiteren Verfahrens beziehungsweise eines weiteren Planungsfortschritts konkretisiert werden, Grunderwerb und Grunderwerbsfolgekosten eingeschlossen. Über die Finanzierung von Bau und Betrieb des Fernbusterminals, die auf fortgeschriebenen Investitionskosten sowie dem Betreiberkonzept basiert, erfolgen weitere Befassungen in politischen Gremien im weiteren Planungsprozess.

Wegen einer möglichen Kampfmittelbeseitigung ist weiterhin nicht auszuschließen, dass Bremen Kosten entstehen könnten. Die erforderlichen Mittel werden – soweit Dritte nicht zur vollständigen Refinanzierung der Kosten herangezogen werden können – durch Prioritätensetzung innerhalb der gemäß Finanzplanung 2017/2021 bereits beschlossenen Orientierungswerte des Produktplans (PPL) 68 für die Jahre 2020/2021 dargestellt.

2. Genderprüfung

Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes 2484 werden mögliche unterschiedliche Auswirkungen auf Frauen und Männer betrachtet.


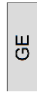
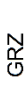
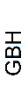


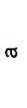










Aufgrund der bisher vorgesehenen Planungsziele sind geschlechterspezifische Festsetzungen nicht geplant und auch mittelbar keine unterschiedlichen Auswirkungen auf die Geschlechter zu erwarten.

FREIE HANSESTADT BREMEN (STADTGEMEINDE)

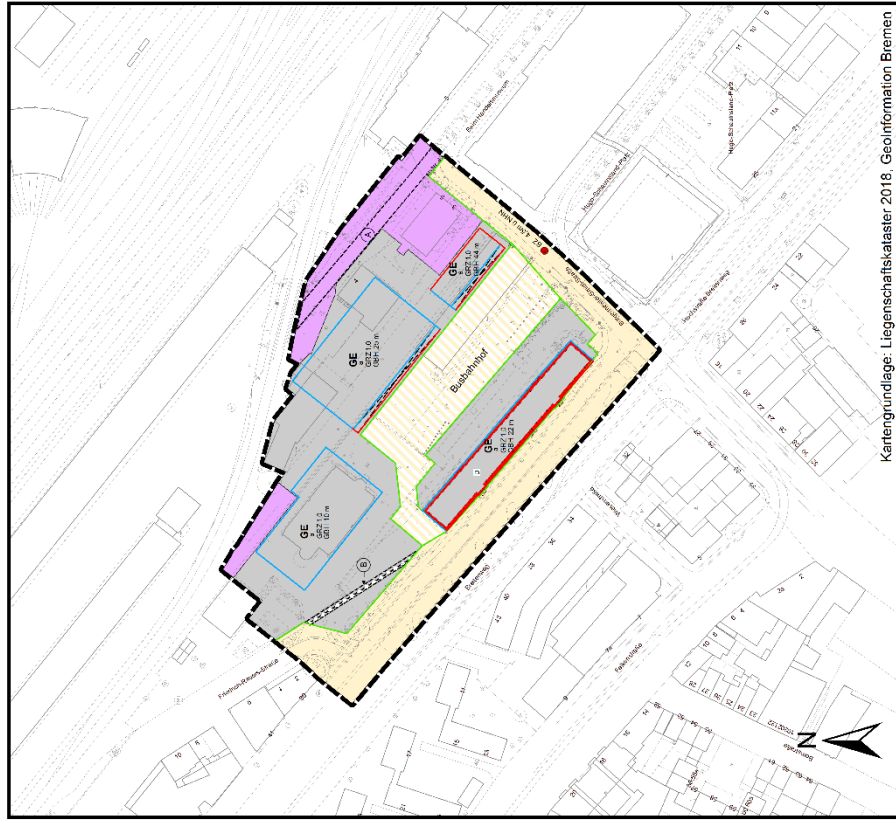
BEBAUUNGSPLAN 2484

für ein Gebiet in Bremen – Mitte,
Ortsteil Bahnhofsvorstadt
zwischen Breitenweg, Friedrich-Rauers-Straße,
Eisenbahnlinie Bremen-Oldenburg und
Bürgermeister-Smidt-Straße

ZEICHNERISCHE FESTSETZUNGEN

	Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans
	Gewerbegebiete
	GRZ
	GBH
	Höhenbezugspunkt mit Angabe der Höhe in Metern über Normalnull (BZ 4,50 m ü NHN)
	a abweichende Bauweise
	Baulinie
	Baugrenze
	Bahnanlagen
	Straßenverkehrsflächen
	Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Busbahnhof)
	Straßenbegrenzungslinie
	unterirdische Leitung
	Einzelanlagen (unbewegliche Kulturdenkmale), die dem Denkmalschutz unterliegen (§ 5 Abs. 4, § 9 Abs. 6 BauGB)
	Mit Geh- und Fahrrechten zugunsten der Stadtgemeinde Bremen und angrenzenden Anliegern zu belastende Fläche.
	Mit Leitungsrechten zugunsten der Leitungsträger und der Stadtgemeinde Bremen zu belastende Fläche.
	Arkaden – Lichte Höhe min. 4,00 m

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



Kartengrundlage: Liegenschaftskataster 2018, GeoInformation Bremen