

Mitteilung des Senats vom 10. Januar 2017

Bebauungsplan 2481 für ein Gebiet in Bremen-Neustadt zwischen Hanna-Kunath-Straße und Henrich-Focke-Straße

(Bearbeitungsstand: 11. November 2016)

Als Grundlage der städtebaulichen Ordnung für das oben näher bezeichnete Gebiet wird der Bebauungsplan 2481 (Bearbeitungsstand: 11. November 2016) vorgelegt.

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft hat hierzu am 24. November 2016 den als Anlage beigefügten Bericht erstattet.

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 an und **bittet die Stadtbürgerschaft, den Bebauungsplan 2481 für ein Gebiet in Bremen-Neustadt zwischen Hanna-Kunath-Straße und Henrich-Focke-Straße (Bearbeitungsstand: 11. November 2016) zu beschließen.**

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

Bebauungsplan 2481 für ein Gebiet in Bremen-Neustadt zwischen Hanna-Kunath-Straße und Henrich-Focke-Straße

(Bearbeitungsstand: 11. November 2016)

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft legt den Bebauungsplan 2481 (Bearbeitungsstand: 11. November 2016) 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 8. September 2016 beschlossen, dass für das Plangebiet der Bebauungsplan 2481 aufgestellt werden soll (Planaufstellungsbeschluss).

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

Zum Bebauungsplanentwurf ist am 8. März 2016 vom Ortsamt Neustadt/Woltmershausen eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung in einer öffentlichen Einwohnerversammlung durchgeführt worden.

Änderungen in den Planungszielen haben sich aufgrund der Einwohnerversammlung nicht ergeben; schriftliche Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern sind auch nicht vorgebracht worden.

Das Ergebnis dieser Öffentlichkeitsbeteiligung ist von der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft vor Beschluss der öffentlichen Auslegung behandelt worden.

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

Im Rahmen des Planverfahrens hat am 24. Februar 2016 eine frühzeitige Abstimmung mit den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt wird, als frühzeitige Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB stattgefunden. 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 2481 gleichzeitig durchgeführt worden (§ 4a Abs. 2 BauGB).

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft hat am 8. September 2016 beschlossen, den Entwurf zum Bebauungsplan 2481 mit Begründung öffentlich auszulegen.

Der Planentwurf mit Begründung hat vom 26. September 2016 bis 28. Oktober 2016 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr öffentlich ausgelegt. Zugleich hat Gelegenheit bestanden, vom Entwurf des Plans mit Begründung im Ortsamt Neustadt/Woltmershausen 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

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

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

6. Stellungnahmen der Öffentlichkeit

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

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

- 7.1 Redaktionelle Anpassungen/Ergänzungen des Planentwurfs

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

- Ergänzung eines Hinweises bezüglich der Fluglärmschutzzonen des Flughafens Bremen,
- Ergänzung der nachrichtlichen Übernahme der Schutzzonen im Lärmschutzbereich des Flughafens Bremen (Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie Nachtschutzzone).

Der Bebauungsplanentwurf (Bearbeitungsstand: 11. November 2016) enthält die vorgenannten Anpassungen und Ergänzungen.

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft empfiehlt, den vorgenannten Plananpassungen bzw. -ergänzungen zuzustimmen.

- 7.2 Ergänzungen der Begründung nach der öffentlichen Auslegung

Aufgrund der vorgenannten Planergänzungen und weiterer Hinweise im Rahmen der Trägerbeteiligung und öffentlichen Auslegung ist eine Überarbeitung der Begründung einschließlich des Umweltberichts erforderlich ge-

worden. Die Ergänzungen sind überwiegend redaktioneller Art oder dienen der Klarstellung.

Die Begründung ist insbesondere unter den Gliederungspunkten

- C) Planinhalt, Ziffer 9, Hinweise
hinsichtlich luftverkehrsrechtlicher Regelungen konkretisiert,
- D) Umweltbericht
Ziffer 2b) um Ausführungen zu den Auswirkungen auf den Menschen durch Lärm, insbesondere Ergänzungen von Aussagen zum Schutz vor Schallimmissionen aus dem Flugverkehr und der Erforderlichkeit von passiven Schallschutzmaßnahmen, die im Zuge des baurechtlichen Genehmigungsverfahrens nachzuweisen sind sowie Ziffer 7 geowissenschaftliche Informationen

ergänzt worden.

Die beigefügte Begründung (Bearbeitungsstand: 11. November 2016) enthält die vorgenannten Ergänzungen und Änderungen.

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft empfiehlt, der ergänzten Begründung (Bearbeitungsstand: 11. November 2016) zuzustimmen.

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

Die vorgenannten Anpassungen bzw. Ergänzungen des Bebauungsplanentwurfs 2481 und der Begründung nach der öffentlichen Auslegung sind überwiegend redaktioneller Art oder dienen der Klarstellung bzw. Präzisierung, ohne dass wesentliche Veränderungen der Planung bzw. Betroffenheiten entstehen (siehe Gliederungspunkt 7 dieses Berichts).

Infolge der erfolgten Plananpassungen bzw. -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.

Da die Planergänzungen vorgetragene Anregungen und Hinweise berücksichtigen und sich keine abwägungsrelevanten neuen Erkenntnisse und Inhalte ergeben haben, wird von einer erneuten öffentlichen Auslegung gemäß § 4a BauGB abgesehen.

Die Anpassungen bzw. Ergänzungen des Planentwurfs sowie die redaktionellen Ergänzungen/Änderungen der Begründung wurden mit den davon berührten Behörden und der Flughafen Bremen GmbH einvernehmlich abgestimmt.

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

9. Zusammenfassende Erklärung

Diesem Bericht ist eine zusammenfassende Erklärung gemäß § 10 Abs. 4 BauGB beigefügt.

B) Stellungnahme des Beirats

Das Ortsamt Neustadt/Woltmershausen hat mitgeteilt, dass der Beirat Neustadt die Bauleitpläne zur Hanna-Kunath-Straße (4. Flächennutzungsplanänderung und Bebauungsplan 2481) in der Sitzung am 20. Oktober 2016 zur Kenntnis genommen hat.

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

C) Beschluss

Die städtische Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft bittet den Senat und die Stadtbürgerschaft, den Bebauungs-

plan 2481 für ein Gebiet in Bremen-Neustadt zwischen Hanna-Kunath-Straße und Henrich-Focke-Straße (Bearbeitungsstand 11. November 2016) zu beschließen.

Dr. Joachim Lohse
(Vorsitzender)

Jürgen Pohlmann
(Sprecher)

Begründung zum Bebauungsplan 2481 für ein Gebiet in Bremen-Neustadt zwischen Hanna-Kunath-Straße und Henrich-Focke-Straße

(Bearbeitungsstand: 11. November 2016)

A) Plangebiet

Das ca. 8,7 ha große Plangebiet liegt im Stadtteil Neustadt, Ortsteil Neuenland, zwischen der Hanna-Kunath-Straße und der Henrich-Focke-Straße. Es umfasst die Flurstücke 49/4, 139/75, 139/76, 51/20, 144/3, 15/13 und 50/1 und wird wie folgt begrenzt:

- im Nordwesten/Norden durch die Hanna-Kunath-Straße,
- im Nordosten durch die Henrich-Focke-Straße,
- im Osten/Südosten durch das Rollfeld des Flughafens Bremen sowie
- im Süden/Südwesten durch gewerbliche Bauflächen auf dem Grundstück Hanna-Kunath-Straße 22 (Flurstück 144/7).

B) Ziele, Zwecke und Erforderlichkeit des Bebauungsplans

1. Entwicklung und Zustand

Das Plangebiet ist Teil der Airport-Stadt Bremen, die durch den internationalen Flughafen Bremen, Betriebe der Luft- und Raumfahrt sowie Logistikunternehmen ein Standort von besonderer Bedeutung für die Freie Hansestadt Bremen ist. Ergänzt wird das Angebot der Airport-Stadt durch Dienstleistungsbetriebe, Bildungseinrichtungen, Hotels, Gastronomie, kleinere Läden sowie durch Parkhäuser. Mit dem parallel zur Hanna-Kunath-Straße verlaufenden Helgolandgraben besteht ein Grünzug, der vom Flughafendamm aus bis zur Ochtum führt.

Der nördliche Teil des Plangebiets zwischen der Hanna-Kunath-Straße und der Henrich-Focke-Straße ist unbebaut und wird durch großflächig angelegte Stellplatzanlagen für Pkw und Lkw geprägt. Die Stellplatzflächen sind durch begrünte Randstreifen von den öffentlichen Straßen abgegrenzt. Südlich angrenzend besteht eine Gewerbehalle mit einem vorgelagerten viergeschossigen Verwaltungsgebäude eines Logistikunternehmens. Der südliche Teil des Plangebiets besteht aus einem Verwaltungsgebäude und einer Flugzeughalle eines Flugzeugcharterbetriebs für Geschäftsreisende sowie einem Tanklager. Die verbleibenden Flächen bestehen aus Erschließungs- und Stellplatzanlagen.

Die verkehrliche Erschließung des Plangebiets erfolgt über die Henrich-Focke-Straße und die Hanna-Kunath-Straße, die jeweils in einer Wendeanlage münden. Über die Straßenbahnlinie 6 ist das Plangebiet sehr gut an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angebunden. Die nächstgelegenen Haltestellen „Flughafen“ und „Neuenlander Kämpfe“ sind nur rd. 300 m entfernt. Über die Flughafenallee besteht ein Anschluss an die Autobahn A 281 in weniger als fünf Minuten, sodass das Plangebiet auch an das überregionale Verkehrsnetz angebunden ist.

2. Geltendes Planungsrecht

Das Plangebiet ist im Flächennutzungsplan (FNP) Bremen als gewerbliche Baufläche dargestellt. Ein schmaler Streifen im Kreuzungsbereich der Hanna-Kunath-Straße/Henrich-Focke-Straße sowie am östlichen Ende der Henrich-Focke-Straße ist als Sonderbaufläche „Airport-Stadt“ dargestellt. Da sich die Festsetzung eines Sondergebiets im Bebauungsplan 2481 nicht aus der FNP-Darstellung einer gewerblichen Baufläche entwickeln lässt, wird der Flächennutzungsplan im Parallelverfahren geändert. Es ist die 4. FNP-Änderung.

Das Plangebiet war bisher Bestandteil des Bebauungsplans 1917, der im Jahr 1996 öffentlich bekannt gemacht wurde. Für den Planbereich wurde ein Sondergebiet „Flughafen“ festgesetzt. Die maximal zulässigen Gebäudehöhen wurden zwischen 16 m im westlichen und 21 m im östlichen Teilbereich bestimmt. Entlang der Hanna-Kunath-Straße sind Stellplatzflächen sowie zu ihrer Gliederung zwei anzupflanzende Baumreihen im Bebauungsplan 1917 zeichnerisch festgesetzt.

3. Planungsziele und Erforderlichkeit des Bebauungsplans

Auf Grundlage der in den Neunzigerjahren durch das Berliner Planungsbüro Machleidt erstellten städtebaulichen Konzeption für die bauliche und gestalterische Entwicklung der Airport-Stadt wurde u. a. die nördliche Seite der Henrich-Focke-Straße mit bis zu siebengeschossigen Bürogebäuden bebaut. Auf der gegenüberliegenden Seite der Henrich-Focke-Straße fehlt jedoch eine Bebauung, die der Straße eine räumliche Fassung geben würde. Gleiches gilt für die Hanna-Kunath-Straße. Im Gegensatz zur nordwestlichen Straßenseite, an der in den vergangenen zehn Jahren mehrere Büro- und Gewerbebauten in einer Fluchtlinie entstanden sind, fehlt der östlichen Seite der Hanna-Kunath-Straße eine straßenbegleitende Bebauung. Das Stadtbild wird hier durch Stellplatzreihen mit dahinterliegenden, unregelmäßig angelegten großflächigen Gewerbebauten bestimmt.

Da die städtebauliche Konzeption für die Airport-Stadt keine dezidierten Aussagen zur baulichen Entwicklung im Bereich der Hanna-Kunath-Straße und Henrich-Focke-Straße trifft und die hier vorhandenen, das Ortsbild prägenden Stellplatzanlagen nur eine geringe bauliche Verdichtung an dieser zentralen Stelle der Airport-Stadt darstellen, wurde für diesen Teilbereich im Jahr 2016 ein städtebaulicher Masterplan durch das Architekturbüro Westphal Architekten erarbeitet. Der städtebauliche Masterplan zeigt die Entwicklungsmöglichkeiten einer baulichen Verdichtung und räumlichen Fassung der Henrich-Focke-Straße und der Hanna-Kunath-Straße auf. Anhand einer neuen Raumkante, beginnend im Knotenpunktbereich Hanna-Kunath-Straße/Henrich-Focke-Straße und endend an der Wendeanlage der Henrich-Focke-Straße, wird eine straßenbegleitende Bebauung entlang der Henrich-Focke-Straße aufgezeigt. Dabei erfolgt an den beiden Enden jeweils die Ausbildung eines Hochpunkts durch höhergeschossige Gebäude mit Höhen von bis zu 23 m über dem Straßenniveau.

Im Anschluss an die höhere Bebauung im Kreuzungsbereich nimmt die Bebauungshöhe entlang der Hanna-Kunath-Straße in südlicher Richtung ab. Hier sind Gebäude von mindestens 12 m bis zu maximal 17 m vorgesehen. Abweichend von dem bisherig geltenden Bebauungsplan soll in diesem Bereich die Bebauung künftig näher an die Straße herangeführt werden, sodass auch die Hanna-Kunath-Straße eine straßenbildprägende Bauungskante bekommt, die bisher durch Stellplatzanlagen geprägt ist. Die Stellplätze sollen an dieser Stelle in die künftigen Baufelder, also abseits der Straße, verlegt werden.

Auf Grundlage des städtebaulichen Masterplans sollen mit dem Bebauungsplan 2481 die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine straßenbegleitende Bebauung und somit eine höhere Nutzungsdichte entlang der Henrich-Focke-Straße und der Hanna-Kunath-Straße geschaffen werden. Damit trägt der Bebauungsplan auch dem Gewerbeentwicklungsprogramm der Stadt Bremen 2020 Rechnung, das die Entwicklung der Airport-Stadt zu einem attraktiven Standort für Unternehmen in räumlicher Nähe zum Flughafen vorsieht.

Neben der baulichen Verdichtung und Ausbildung von straßenbegleitenden Raumkanten ist ein weiteres Ziel der Planung, die Zweckbestimmung des Sondergebiets genauer zu fassen.

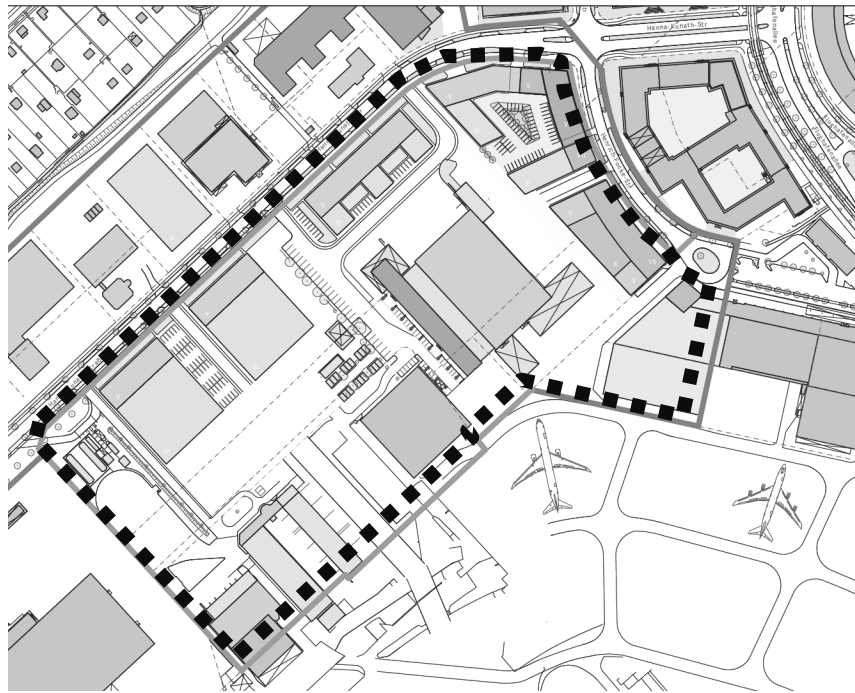


Abbildung 1: Ausschnitt städtebaulicher Masterplan
(Verfasser: Westphal Architekten BDA, Bremen)

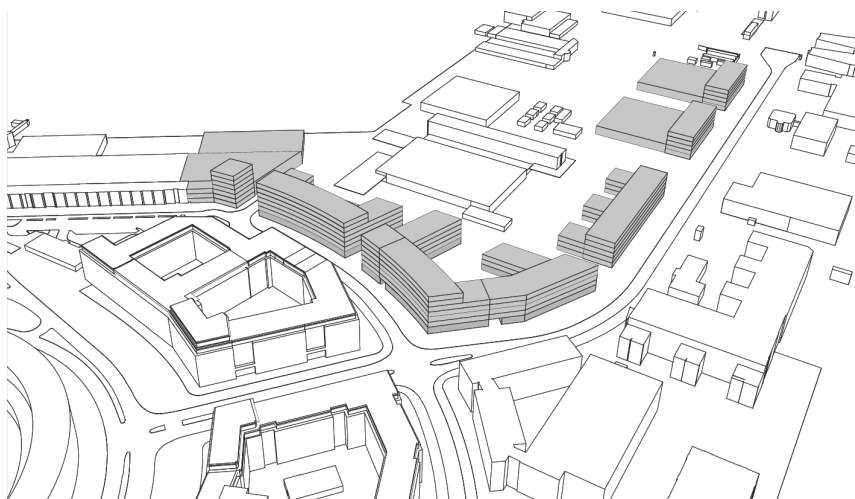


Abbildung 2: Perspektive der möglichen Bebauung
(Verfasser: Westphal Architekten BDA, Bremen)

C) Planinhalt

1. Art der baulichen Nutzung

Entsprechend den im Plangebiet bestehenden Nutzungen und der weiterhin gültigen Zielsetzung, die Airport-Stadt zu einem hochwertigen Standort der Luft- und Raumfahrt zu entwickeln, wird im Bebauungsplan 2481, wie auch im Ursprungsbebauungsplan 1917, ein Sondergebiet „Flughafen“ festgesetzt. Diejenigen Festsetzungen aus dem Bebauungsplan 1917, die fortgelten sollen, werden in den Bebauungsplan 2481 überführt. Die übrigen Festsetzungen werden entsprechend der dem Bebauungsplan 2481 zugrundeliegenden städtebaulichen Konzeption geändert. Vor diesem Hintergrund wird in der textlichen Festsetzung Nr. 1 geregelt, dass mit der Bekanntmachung des Bebauungsplans innerhalb seines Geltungsbereichs sämtliche Festsetzungen bisheriger Bebauungspläne außer Kraft treten.

Das Sondergebiet „Flughafen“ dient vorwiegend der Unterbringung von Anlagen, Betrieben und Einrichtungen, die dem Flughafenbetrieb und der Luftfahrt zugeordnet werden. Zulässig sind neben Gewerbebetrieben, die dem Flughafenbetrieb sowie der Luft- und Raumfahrt dienen, auch Gewerbebetriebe, die im Zusammenhang mit flughafenspezifischen Betrieben und Anlagen sowie Luft- und Raumfahrtunternehmen stehen. Des Weiteren sol-

len Bildungseinrichtungen und wissenschaftliche Einrichtungen der Luft- und Raumfahrt, Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Hotels, Schank- und Speisewirtschaften sowie die dem Sondergebiet dienenden Stellplätze, Garagen und Nebenanlagen allgemein zulässig sein. Mit diesen festgesetzten Nutzungen wird der Zielrichtung des Gewerbeentwicklungsprogramms der Stadt Bremen 2020 zur Entwicklung der Airport-Stadt als ein attraktiver Standort für mittelständische und Großunternehmen aus den Bereichen Produktion und Dienstleistungen mit Interesse an räumlicher Nähe zum Flughafen Rechnung getragen.

Der Bebauungsplan lässt explizit ausschließlich Hotels – und nicht Betriebe des Beherbergungsgewerbes im Allgemeinen – zu. Dies erfolgt vor dem Hintergrund, dass Beherbergungsbetriebe wie Boarding Houses, die auf einen längeren Aufenthalt ausgerichtet sind, aufgrund der Nähe zum Flughafen Bremen mit dem erzeugten Flugverkehrslärm explizit nicht zulässig sein sollen.

Im Anschluss an das bestehende Terminalgebäude können an der Henrich-Focke-Straße (in der Planzeichnung mit „A“ gekennzeichnete Teilbereich des Sondergebiets „Flughafen“) ausnahmsweise Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten gemäß der in den Hinweisen zum Bebauungsplan aufgeführten Sortimentsliste zugelassen werden. Dabei darf die Verkaufsfläche der jeweiligen Einzelhandelsbetriebe 400 m² nicht übersteigen. Die zulässigen, in den Hinweisen aufgeführten nahversorgungsrelevanten Sortimente entsprechen denen in der gleichnamigen Liste des kommunalen Zentren- und Nahversorgungskonzepts der Freien Hansestadt Bremen. Andere Einzelhandelsbetriebe sind unzulässig.

Die vorgenannte Regelung trägt dem Umstand Rechnung, dass in der Airport-Stadt nur wenige Einzelhandelsbetriebe für die Nahversorgung bestehen. So haben Touristen und Geschäftsreisende sowie auch Hotelbewohner in der Nachbarschaft des Flughafens kaum Möglichkeiten zur Versorgung mit Lebensmitteln und anderen Gütern des täglichen Bedarfs. Mit der Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben, die der Nahversorgung dienen, erfolgt im Sinne einer Nutzungsmischung, eine Erhöhung der Attraktivität der Airport-Stadt, von der auch die dort ansässigen Unternehmen profitieren.

Die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben für die Nahversorgung ist auf eine Verkaufsfläche von maximal 400 m² je Einzelhandelsbetrieb beschränkt. Die Zulassungsfähigkeit von Einzelhandelsbetrieben innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 2481 beschränkt sich demnach auf Einzelhandelsbetriebe der Anlagentypen Convenience-Stores bzw. Nachbarschaftsläden, die insbesondere der Versorgung von Touristen, Geschäftsreisenden und Hotelbewohnern in der Nachbarschaft dienen sollen. Zudem sind bei einer Begrenzung von Nahversorgungsläden auf maximal 400 m² Verkaufsfläche keine schädlichen Auswirkungen auf den zentralen Versorgungsbereich „Stadtteilzentrum Neustadt“, der sich in der Pappelstraße in rd. 2,5 km Entfernung vom Plangebiet befindet, zu erwarten. Um diesbezüglich jedoch eine Einzelfallbetrachtung anstellen zu können, wird die Festsetzung zur Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben als Ausnahmeregelung getroffen.

Verkaufsfläche im Sinne der Festsetzung Nr. 2 des Bebauungsplans ist diejenige Fläche, die dem Verkauf dient, einschließlich der Gänge, Treppen in den Verkaufsräumen, Kassenzonen, Schaufenster und sonstige Flächen, soweit sie dem Kunden zugänglich sind sowie Freiverkaufsflächen, soweit sie nicht nur vorübergehend genutzt werden. Zur Verkaufsfläche zählen auch Thekenbereiche, die vom Kunden nicht betreten werden können, die Kassenvorzone, ein gegebenenfalls vorhandener Windfang sowie Flächen für die Entsorgung von Verpackungsmaterial durch die Kunden und die Pfandrückgabe. Zur Verkaufsfläche zählen auch Flächen, die der Abholung von Waren dienen, soweit sie von Kunden betreten werden können.

2. Maß der baulichen Nutzung

Für das Sondergebiet „Flughafen“ wird eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 festgesetzt, die sich aus der städtebaulichen Konzeption herleitet und

der beabsichtigten baulichen Verdichtung mit einer entsprechenden Raumfassung entlang der Henrich-Focke-Straße und Hanna-Kunath-Straße Rechnung trägt. Bereits der Bebauungsplan 1917 lässt eine Überschreitung der festgesetzten GRZ von 0,6 bis zu einer GRZ von 0,8 durch Stellplätze in Untergeschossen zu. Entsprechend den Regelungen des § 19 Abs. 4 BauNutzungsverordnung (BauNVO) ist im Bebauungsplan 1917 für oberirdische Garagen und Stellplätze mit Zufahrten sowie Nebenanlagen eine Überschreitung der GRZ bis zu 0,8 zulässig. Da das Plangebiet bereits nahezu vollständig versiegelt ist, entspricht die im Bebauungsplan 2481 festgesetzte GRZ 0,8 auch den tatsächlichen Verhältnissen der Bestandssituation. Die GRZ von 0,8 liegt im Rahmen der Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO für sonstige Sondergebiete wie auch Gewerbegebiete.

Die Volumenbegrenzung der Baukörper erfolgt über die Festsetzung der maximal zulässigen Gebäudehöhe und der GRZ. Eine Geschossflächenzahl (GFZ) ist nicht festgesetzt. Rechnerisch wird in dem Sondergebiet „Flughafen“ die zulässige Obergrenze der GFZ gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO von 2,4 bei voller Ausnutzung der Gebäudehöhe und der GRZ überschritten. Eine Baumassenzahl (BMZ) ist im Bebauungsplan ebenfalls nicht festgesetzt. Aufgrund der zulässigen Gebäudehöhen von in Teilen bis zu 23 m würde die Obergrenze der BMZ ebenfalls überschritten. Die Überschreitung der Obergrenze für GFZ und BMZ ist jedoch erforderlich, um die Umsetzung der städtebaulichen Konzeption zur Schaffung einer höheren baulichen Verdichtung in diesem Teil der Airport-Stadt zu sichern. Über die Festsetzung eines rd. 6 m breiten Grünstreifens zwischen Baugrenzen und Straßenverkehrsfläche entlang der Hanna-Kunath-Straße sowie aufgrund des nahegelegenen Grünzugs am Helgolandgraben wird die rechnerische Überschreitung von GFZ und BMZ für städtebaulich verträglich gehalten.

Die Höhenentwicklung im Plangebiet wird über die Festsetzung von minimalen und maximalen Gebäudehöhen geregelt. Um die beabsichtigte räumliche Fassung der Henrich-Focke-Straße und der Hanna-Kunath-Straße zu sichern, setzt der Bebauungsplan in diesem Bereich Mindestgebäudehöhen von 17 m entlang der Henrich-Focke-Straße bzw. 12 m entlang der Hanna-Kunath-Straße fest. Um die Höhenentwicklung der Bebauung in einem verträglichen Maß zu halten, setzt der Bebauungsplan zusätzlich maximal zulässige Gebäudehöhen fest. Diese leiten sich aus dem städtebaulichen Masterplan ab und betragen entlang der Henrich-Focke-Straße 23 m und entlang der Hanna-Kunath-Straße 17 m. In den rückwärtigen Bereichen setzt der Bebauungsplan ausschließlich eine maximal zulässige Gebäudehöhe von 17 m bzw. von 21 m fest. Diese Festsetzungen sind aus dem Bebauungsplan 1917 übernommen worden und sichern somit den baulichen Bestand ab.

Der Bezugspunkt für alle festgesetzten Höhen baulicher Anlagen ist die Höhe der vor der jeweiligen Fassade liegenden öffentlichen Verkehrsfläche, gemessen an der Mittelachse der Fassade. Die Festsetzung einer Bezugsgröße im Bebauungsplan dient einer einheitlichen Höhenbestimmung für die im Plangebiet neu entstehenden Gebäude.

Eine Unter- bzw. Überschreitung der festgesetzten Mindest- und Höchstmaße für die Höhe baulicher Anlagen durch Gebäude und Gebäudeteile kann ausnahmsweise zugelassen werden, wenn dies in Hinsicht auf die stadträumliche Wirkung untergeordnet ist. Für die stadträumliche Wirkung sind insbesondere die Gebäudeansichten von der Henrich-Focke-Straße und der Hanna-Kunath-Straße relevant.

3. Baulinien, Baugrenzen, Bauweise

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch Baulinien und Baugrenzen definiert. Zur Sicherung der städtebaulichen Konzeption, die eine bauliche Fassung insbesondere der Henrich-Focke-Straße und im Bereich der Kreuzung Henrich-Focke-Straße/Hanna-Kunath-Straße vorsieht, setzt der Bebauungsplan hier Baulinien fest. Die vorgesehene straßenbegleitende Bebauung im weiteren Verlauf der Hanna-Kunath-Straße wird durch eine Baugrenze festgesetzt, die – im Gegensatz zum bisher geltenden Bebauungsplan 1917 – bis zu einem Abstand ca. 6 m an die Straße herangeführt wird. Hiermit wird die Möglichkeit geschaffen, mit der Bebauung näher an

die Straße heranzurücken. In den übrigen Bereichen setzt der Bebauungsplan keine Baugrenzen fest, um eine flexible Grundstücksausnutzung zu ermöglichen und dem Gebäudebestand Rechnung zu tragen.

Von den festgesetzten Baulinien können Abweichungen der Gebäude oder Gebäudeteile ausnahmsweise zugelassen werden, wenn die Abweichung nicht mehr als 1,5 m beträgt und auf maximal 25 % der jeweiligen Gebäudelänge begrenzt ist. Die Abweichung soll einen baulichen Gestaltungsspielraum bei der Fassadenentwicklung entlang der Henrich-Focke-Straße und im Kreuzungsbereich zur Hanna-Kunath-Straße ermöglichen.

Für die Bebauung des Plangebiets wird eine abweichende Bauweise festgesetzt. Hierbei gelten die Vorschriften der offenen Bauweise mit den Maßgaben, dass auch Gebäude von mehr als 50 m Länge zulässig sind und dass eine Grenzbebauung gestattet werden kann, ohne dass von dem Nachbargrundstück herangebaut werden muss (halboffene Bauweise). Diese Regelung wurde gewählt, da sich das Plangebiet aus mehreren, zum Teil sehr schmalen Grundstücken zusammensetzt, die einer flexiblen gewerblichen Grundstücksausnutzung entgegenstehen könnten. Mit der abweichenden Bauweise kann ein Bauherr grenzständig bauen, muss es aber nicht.

4. Stellplätze und Nebenanlagen

Stellplätze, Garagen und Nebenanlagen, soweit sie Gebäude im Sinne der Bremischen Landesbauordnung (BremLBO) sind sowie befestigte Arbeits- und Lagerflächen sind auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen unzulässig. Mit dieser Regelung soll zur Umsetzung der städtebaulichen Konzeption sichergestellt werden, dass der Bereich zwischen den Baufeldern und den Straßen nicht durch Kfz-Stellplätze oder Lagerflächen geprägt wird, wie es in Teilen bereits der Fall ist. So ist vorgesehen, dass zwischen der Henrich-Focke-Straße und einer zukünftigen Bebauung keine Stellplätze zulässig sind. Damit zielt die Festsetzung auf eine Aufwertung der Henrich-Focke-Straße als Verbindungsstraße zum Flughafenterminal ab.

Eine Ausnahme sieht der Bebauungsplan für Kfz-Stellplätze zwischen der Baugrenze und der Hanna-Kunath-Straße vor. Wenn ein Mindestabstand von 3 m zur öffentlichen Verkehrsfläche eingehalten und je vier Kfz-Stellplätze ein großkroniger heimischer Laubbaum mit einer Baumscheibe von mindestens 2,5 m x 2,5 m gepflanzt wird, können hier Stellplätze zugelassen werden. Diese Ausnahmeregelung trägt zum einen der in Teilbereichen bestehenden Situation Rechnung und ermöglicht zum anderen im Bedarfsfall, z. B. für Geschäftskunden, ein Parken vor dem Eingang eines Büro- oder sonstigen Gebäudes.

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

Der Bebauungsplan setzt zur Begrünung des Plangebiets fest, dass im Sondergebiet „Flughafen“ entlang der unbebauten Grundstücksgrenzen Laubholzhecken oder mindestens 3 m breite Gehölzstreifen anzupflanzen sind. Die sonstigen nicht befestigten Grundstücksteile sind ebenfalls zu begrünen und je 400 m² versiegelter Fläche ist ein mindestens 3 m hoher Laubbaum zu pflanzen. Auf Stellplatzanlagen ist je vier Stellplätze ein großkroniger Laubbaum anzupflanzen und nach Abgang zu ersetzen.

Des Weiteren sind Flächen zwischen der öffentlichen Verkehrsfläche und der Baugrenze, soweit sie nicht als Zufahrt oder Zugang dienen, entlang der öffentlichen Verkehrsfläche mit standortgerechten heimischen Laubgehölzen in einer Breite von 3 m zu bepflanzen und hieran anschließend in einer Breite von 3 m arten-/kräuterreiche Grünstreifen anzulegen. Diese Regelung soll eine grüne Vorzone entlang der Hanna-Kunath-Straße ermöglichen, die sich einerseits positiv auf das Stadtbild und somit auf die Adressbildung des Gewerbestandorts Airport-Stadt auswirkt und andererseits auch einen ökologischen Nutzen hat. Die Verwendung von standortgerechten heimischen Laubgehölzen sowie regional typischem Saatgut für den Grünstreifen soll zur Erhöhung der Artenvielfalt von Fauna und Flora beitragen. Daher enthält der Bebauungsplan auch Vorgaben zur Pflege der Grünfläche (zwei Mal im Jahr; Mahd ab 15. Juni des Jahres mit Abtransport des Mähguts).

Die Festsetzung Nr. 10.3 stellt klar, dass diese unter Nr. 10.1 und 10.2 festgesetzten Maßnahmen als Ausgleichsmaßnahmen dem Sondergebiet „Flughafen“ zugeordnet sind. Damit werden die im bisher geltenden Bebauungsplan 1917 festgesetzten Ausgleichsmaßnahmen für das Plangebiet übernommen.

6. Maßnahmen für die Nutzung erneuerbarer Energien

Um die Nutzung von Solarenergie zu fördern, setzt der Bebauungsplan fest, dass die tragende Konstruktion der Dächer der Hauptgebäude so auszubilden ist, dass die Errichtung von Anlagen zur Nutzung der Solarenergie möglich ist. Insbesondere bei den großflächigen Gewerbebetrieben kann die Nutzung der Solarenergie einen Beitrag zur Reduzierung des Primärenergiebedarfs leisten.

7. Gestaltungsfestsetzungen nach § 85 Bremische Landesbauordnung

Für eine ansprechende städtebauliche Gestaltung des Plangebiets wird auf Grundlage der Bremischen Landesbauordnung festgesetzt, dass Einfriedungen zwischen der Baulinie und der öffentlichen Verkehrsfläche unzulässig sind. Die Festsetzung bezieht sich auf die Entwicklung eines urbanen, städtischen Raums entlang der Henrich-Focke-Straße sowie im Knotenpunktbereich zur Hanna-Kunath-Straße. Sie leitet sich somit aus dem städtebaulichen Masterplan ab. Zwischen der Hanna-Kunath-Straße und der hier festgesetzten Baugrenze sind nur mit Rankern bepflanzte Einfriedungen zulässig. Mit dieser Regelung soll verhindert werden, dass Grundstücksabgrenzungen lediglich durch Zäune erfolgen, die sich nachteilig auf das Stadtbild auswirken.

8. Kampfmittel, Altlasten

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist mit Kampfmitteln zu rechnen. Vor Aufnahme der planmäßigen Nutzung ist daher in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen eine Beseitigung der Kampfmittel sicherzustellen.

Für das Vorhandensein von Altlasten und/oder schädlichen Bodenveränderungen liegen keine konkreten Anhaltspunkte vor, sodass ein Nutzungskonflikt mit der zukünftigen Nutzung als Sondergebiet „Flughafen“ nicht zu erkennen ist.

Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Flughafengewerbegebiets (1996 – Airport-Stadt Mitte) wurden im Vorfeld der Baureifmachung des Gebiets auch im Bereich des ehemaligen Kleingartengebiets technische Untersuchungen durchgeführt. Die Untersuchungen zeigen, dass der oberflächennahe Untergrund den Aufschlussbohrungen zufolge von einem bis zu 0,85 m mächtigen Auffüllungshorizont eingenommen wird. Es ist eventuell mit Auffüllungen, bestehend aus Boden, vermengt mit Bauschuttresten zu rechnen. Die vorhandene künstliche Auffüllung zeigt keine erhöhten Analysewerte, die die Prüfwerte der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12. Juli 1999 für Industrie- Gewerbegrundstücke überschreiten. Die Fläche ist grundsätzlich für eine gewerbliche Nutzung geeignet.

9. Hinweise

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

Unter den Hinweisen werden darüber hinaus die nahversorgungsrelevanten Sortimente aufgelistet, die in den Einzelhandelsbetrieben gemäß textlicher Festsetzung Nr. 2 zulässig sind.

Da auf das Plangebiet Schallimmissionen aus dem Betrieb des Flughafens Bremen einwirken, enthält der Bebauungsplan einen Hinweis, dass entsprechend der Lage innerhalb der im Bebauungsplan nachrichtlich übernommenen Fluglärmschutzzonen (Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie Nacht-Schutzzone) bei der Errichtung baulicher Anlagen die Anforderungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zu beachten sind. Der Nachweis zur Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen zum Schallschutz ist im Baugenehmigungsverfahren zu führen.

10. Nachrichtliche Übernahmen

Das Plangebiet befindet sich im Bauschutzbereich des Verkehrsflughafens Bremen. Hieraus resultieren Höhenbeschränkungen für bauliche Anlagen sowie auch für Baukräne während der Bauzeit. Auch dürfen die Radaranlagen des Flughafens durch eine Bebauung, die Fassadengestaltung und Ähnliches nicht gestört werden. Jede Baumaßnahme bedarf daher der Zustimmung bzw. Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde gemäß § 12 bzw. § 15 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG).

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt innerhalb des 6-km-Kreises, der für die Vogelschlagsituation des Flughafens relevant ist (Vogelschlagzusammenstöße von Luftfahrzeugen mit Vögeln). Zur Verhinderung von Vogelschlag sind bestimmte Gehölz- und Baumpflanzungen, die z. B. durch Früchte Vögel anziehen, unzulässig. Aufschluss darüber, welche Bäume nicht gepflanzt werden dürfen, gibt der Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr e. V. (DAVVL e. V.) mit Sitz in Bremen. Auf Grundlage von § 29 LuftVG und § 45 Abs. 1 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) sind Änderungen der Landschaftsstruktur, das Anlegen und Ändern von Gewässern sowie Pflanzen von Bäumen und Gehölzen nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörde zulässig.

D) Umweltbericht

Im Umweltbericht werden die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen beschrieben und bewertet (§ 2 Abs. 4 Satz 1 BauGB).

1. Inhalte und Ziele des Bebauungsplans

Inhalte und Ziele des Bebauungsplans sind in den Teilen A) bis C) dieser Begründung dargestellt.

Bei dem Plangebiet handelt es sich um eine Teilfläche der Airport-Stadt Bremen, die durch den Flughafen, Betriebe der Luft- und Raumfahrt sowie Logistikunternehmen geprägt ist. Innerhalb des Plangebiets bestehen bereits Gewerbebetriebe mit großflächigen Hallen, Verwaltungsgebäuden, Stellplatzanlagen sowie auch ein Tanklager. Die gewerblich genutzten Flächen des Plangebiets besitzen keine naturräumlichen Funktionen.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden die Umweltbereiche mit ihren entsprechenden Wirkungsfeldern betrachtet und bewertet, die durch die Festsetzungen des Bebauungsplans berührt sind.

2. Ziele des Umweltschutzes, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Gemäß § 1 Bundes-Naturschutzgesetz (BNatSchG) sind Natur und Landschaft aufgrund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, dass die biologische Vielfalt, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter, die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind.

Die allgemeinen gesetzlichen Grundlagen, wie Baugesetzbuch, Naturschutzgesetz, Artenschutzverordnung, FFH-Richtlinie (Fauna-Flora-Habitat), Immissionsschutz-, Abfall- und Wassergesetzgebung und Bundesbodenschutzgesetz wurden berücksichtigt.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden die folgenden Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB und nach § 1a BauGB sowie die abwägungsrelevanten Umweltauswirkungen betrachtet und bewertet:

- a) Auswirkungen auf Natur und Landschaft (Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Stadt- und Landschaftsbild) (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstaben a, b, f und § 1a Abs. 3 und 4 BauGB)

Grundsätze und Ziele des Umweltschutzes, die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegt sind

Gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 1 bis 3 BNatSchG sind zur dauerhaften Sicherung der biologischen Vielfalt entsprechend dem jeweiligen Gefährdungsgrad insbesondere lebensfähige Populationen wild lebender Tiere und Pflanzen einschließlich ihrer Lebensstätten zu erhalten und der Austausch zwischen den Populationen sowie Wanderungen und Wiederbesiedelungen zu ermöglichen, Gefährdungen von natürlich vorkommenden Ökosystemen, Biotopen und Arten entgegenzuwirken und Lebensgemeinschaften und Biotope mit ihren strukturellen und geografischen Eigenheiten in einer repräsentativen Verteilung zu erhalten; bestimmte Landschaftsteile sollen der natürlichen Dynamik überlassen bleiben.

Nach § 1 Abs. 3 Nr. 5 BNatSchG sind insbesondere wildlebende Tiere und Pflanzen, ihre Lebensgemeinschaften sowie ihre Biotope und Lebensstätten zur dauerhaften Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts zu erhalten.

Nach § 1 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG ist Boden zur dauerhaften Sicherung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts so zu erhalten, dass er seine Funktion im Naturhaushalt erfüllen kann. Nicht mehr genutzte, versiegelte Flächen sind zu renaturieren oder, soweit eine Renaturierung nicht möglich oder nicht zumutbar ist, der natürlichen Entwicklung zu überlassen. Durch die enge Verzahnung des Bodens mit den anderen Umweltmedien ergeben sich vielfältige Wechselwirkungen. So ist der Boden u. a. wegen seiner Leistungen zugunsten anderer Schutzgüter (z. B. Grundwasser) schützenswert.

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.

Derzeitiger Umweltzustand und Prognose des Umweltzustands bei Durchführung der Planung sowie Beschreibung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen/Festsetzungen

Es handelt sich beim Plangebiet um einen verdichteten, nahezu vollständig versiegelten Siedlungsraum, der vor allem durch die Nachbarschaft zum Flughafen Bremen sowie die bestehenden Gewerbebetriebe geprägt ist. Vereinzelt bestehen entlang der öffentlichen Verkehrsflächen sowie entlang der Stellplatzflächen begrünte Randstreifen, Hecken und junge Laubbäume.

Im Rahmen des Planverfahrens erfolgte am 16. März 2016 eine Begehung im Plangebiet mit dem Ziel, eine Beurteilung der Flächen im Hinblick auf das floristische Inventar vorzunehmen. Für die Kartierung wurde der aktuelle Kartierschlüssel für Biotoptypen in Bremen (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr in Bremen 2013 [SUBV]) verwendet. Die Bewertung der Biotope erfolgte auf Basis einer für das Land Bremen aufgestellten Biotopwertliste (SUBV 2014).

Kennzeichnend für den ca. 2 m breiten Grünstreifen entlang der Hannakunath-Straße zwischen Stellplätzen und Gehweg ist eine Hainbuchenhecke (Biotoptyp: BZE – Ziergebüsch aus überwiegend einheimischen Gehölzarten). Darüber hinaus wird der Bereich von einem artenreichen Scherrasen (GRR) eingenommen. Als bestandsprägende Art tritt das Gras *Festuca rubra* (Rot-Schwingel) auf. Dazu bestehen typische Kräuter der artenreichen Scherrasen wie *Bellis perennis* (Gänseblümchen), *Achillea millefolium* (Gewöhnliche Scharfgarbe), *Leontodon autumnalis* (Herbstlöwenzahn), *Trifolium repens* (Weiß-Klee), *Plantago major* (Breitwegerich), *Cardamine pratensis* (Wiesen-Schaumkraut) etc. Die mage-re Ausprägung des Scherrasens wird durch das dominante Auftreten von *Festuca rubra* und dem steten Vorkommen der Magerrasenkennart *Hypochoeris radicata* (Ferkelkraut) deutlich. Kurzzeitig kann von einer Ausbildung von Blühaspekten der Kräuter ausgegangen werden. Gefährdete Arten (vergleiche GARVE 2004) konnten auf der Rasen-

fläche zurzeit der Kartierung nicht nachgewiesen werden. Nach SUBV (2014) ist der Biotoptyp „Artenreicher Scherrasen“ von geringer Wertigkeit (Wertstufe 2).

Die jungen Eichen am Rand einer Stellplatzanlage entlang der Hannakunath-Straße sind dem Biotoptyp HEB (Einzelbaum des Siedlungsbereichs) zuzuordnen: Wertstufe 2 (geringe Wertigkeit). Die Hainbuchenhecke wird ebenfalls der Wertstufe 2 zugeordnet.

Schutzgebiete sind im Plangebiet nicht betroffen. Dem Plangebiet wird keine Funktion im Biotopverbundkonzept oder im Schutzgebietskonzept zugewiesen. Geschützte Biotope werden nicht zerstört oder beeinträchtigt.

Da das Plangebiet bereits nahezu vollständig versiegelt ist, gehen durch die Planung keine Speicher-, Rückhalte- und Filterfunktionen verloren. Ein Einfluss auf die Grundwasserneubildung erfolgt nicht. Eine Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers soll aufgrund der hohen baulichen Dichte nicht erfolgen.

Oberflächengewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden.

In Bezug auf die Erholungsfunktion weist das Plangebiet selbst keine Qualitäten auf. Es befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Flughafen Bremen.

Der Umweltzustand im Plangebiet wird sich bei Durchführung der Planung gegenüber der Nichtdurchführung (Beibehaltung des Status quo) nicht relevant verändern.

Eingriffsregelung

Mit der Aufstellung des bisher geltenden Bebauungsplans 1917 wurden die planerischen Voraussetzungen für einen erstmaligen Eingriff in Natur und Landschaft vorbereitet. Dementsprechend wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens 1917 Ausgleichsmaßnahmen entwickelt und planerisch gesichert. Größtenteils sind die Maßnahmen auf einer externen Ausgleichsfläche in räumlicher Nähe zum Flughafen umgesetzt worden. Da mit dem Bebauungsplan 2481 keine weiteren Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgen, sind keine zusätzlichen Ausgleichsmaßnahmen mehr erforderlich. Gleichwohl wurden Ausgleichsmaßnahmen des Bebauungsplanes 1917, die sich auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans 2481 beziehen, übernommen. Sie zielen auf eine dauerhafte Sicherung der Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Plangebiets ab.

Artenschutzrechtliche Prüfung gemäß Bundes-Naturschutzgesetz

Das Plangebiet ist weitestgehend durch Stellplatzflächen und Gewerbebauten versiegelt. Lediglich entlang der öffentlichen Verkehrsflächen bestehen Gehölz- und Grünstreifen, die durch den Bebauungsplan 2481 gesichert werden. Innerhalb der Stellplatzanlagen bestehen junge Laubbäume, die aufgrund ihrer Größe und des Alters kein Quartierpotenzial für höhlenbesiedelnde Fledermausarten aufweisen. Aufgrund dieser geringen Potenzialausstattung ist derzeit beim Plangebiet auch von keiner Bedeutung für gehölzbrütende Vogelarten auszugehen.

- b) Auswirkungen auf den Menschen durch Lärm (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 c, e und g BauGB)

Grundsätze und Ziele 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.

Für die Beurteilung der Lärmimmissionen sind maßgeblich:

- DIN 18005, Schallschutz im Städtebau;

- 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV);
- Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm (Beurteilungsgrundlage Gewerbe);
- Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm.

Derzeitiger Umweltzustand und Prognose des Umweltzustands bei Durchführung der Planung sowie Beschreibung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen/Festsetzungen

Auf das Plangebiet wirken Schallimmissionen aus dem Flughafenbetrieb ein. Vor diesem Hintergrund sind im Plangebiet keine Wohnungen und schutzbedürftige Einrichtungen nach § 5 Absatz 1 und 3 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zulässig. Gleichwohl können schutzbedürftige Räume, wie z. B. Übernachtungsräume in Hotels oder Unterrichtsräume von Bildungseinrichtungen durch Fluglärm betroffen sein. Mit passiven Schallschutzmaßnahmen (z. B. Schalldämmung der Außenbauteile, Grundrissgestaltung etc.) kann ein ausreichender Schutz dieser Räume erreicht werden. Der Nachweis zur Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen zum Schallschutz ist im Baugenehmigungsverfahren zu führen.

- c) Die sonstigen in § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB genannten Umweltbelange werden von der Planung nicht wesentlich betroffen. Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Umweltbelangen sind über die Darstellungen unter Punkt a) und b) hinaus nicht bekannt.

3. Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Bei Nichtdurchführung der Planung wäre das Plangebiet auf Grundlage des bisher geltenden Bebauungsplans 1917 bebaubar. Unmittelbar entlang der Hanna-Kunath-Straße wären demnach Stellplatzanlagen allgemein zulässig, die dem städtebaulichen Ziel, hier eine bauliche Fassung durch eine straßenbegleitende Bebauung mit grüner Vorzone zu erreichen, entgegenstehen. Auch die Setzung von städtebaulichen Akzenten entlang der Henrich-Focke-Straße, insbesondere im Kreuzungsbereich mit der Hanna-Kunath-Straße, wäre nicht möglich. Die bestehenden städtebaulichen Gestaltungsdefizite im Plangebiet – insbesondere mit den zu den öffentlichen Verkehrsflächen orientierten Stellplatzanlagen – würden verfestigt und eine Nutzung der Flächen entlang der Hanna-Kunath-Straße zur Herstellung einer straßenbegleitenden Bebauung wäre nicht möglich.

Die Nullvariante, d. h. die Beibehaltung des bisherigen Planungsrechts, steht der städtebaulichen Zielsetzung einer städtebaulichen Aufwertung dieses Teilbereichs der Airport-Stadt Bremen entgegen und ist daher keine Planungsalternative. Für die Entwicklung der Umwelt bietet die Nullvariante keine Vorteile, da sowohl im Bestand als auch in der vorliegenden Planung das Plangebiet aufgrund seiner nahezu vollständigen Versiegelung und baulichen Nutzung keine naturräumlichen Qualitäten aufweist.

Standortalternativen sind aufgrund der städtebaulichen Zielsetzung der baulichen Verdichtung und städtebaulichen Aufwertung dieses Teilbereichs der Airport-Stadt Bremen ausgeschlossen.

4. Verwendete Verfahren bei der Umweltprüfung

Im Rahmen des Planverfahrens erfolgte am 16. März 2016 eine Begehung im Plangebiet mit dem Ziel, eine Beurteilung der Flächen im Hinblick auf das floristische Inventar vorzunehmen. Für die Kartierung wurde der aktuelle Kartierschlüssel für Biotoptypen in Bremen (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr in Bremen 2013) verwendet. Die Bewertung der Biotope erfolgte auf Basis einer für das Land Bremen aufgestellten Biotopwertliste (SUBV 2014). Schwierigkeiten sind bei der Zusammenstellung der relevanten Angaben nicht aufgetreten.

5. Maßnahmen zur Überwachung (Monitoring)

Gemäß § 4c BauGB haben die Gemeinden erhebliche Umweltauswirkungen, die aufgrund 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. Es wird davon ausgegangen, dass im Rahmen der routinemäßigen Überwachung durch die Fachbehörden erhebliche nachteilige und unvorhergesehene Umweltauswirkungen den Fachbehörden zur Kenntnis gelangen.

6. Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Mit dem Bebauungsplan 2481 soll eine städtebauliche Aufwertung im Bereich der Hanna-Kunath-Straße und Henrich-Focke-Straße, zwei wichtigen Erschließungsstraßen der Airport-Stadt Bremen, planerisch vorbereitet werden. Zudem sollen die zulässigen Nutzungsarten im Sondergebiet „Flughafen“ geregelt werden.

Während die nördliche Seite der Henrich-Focke-Straße mit bis zu siebengeschossigen Bürogebäuden bebaut ist, fehlt auf der gegenüberliegenden Seite eine Bebauung, die der Straße eine räumliche Fassung geben würde. Mit der bestehenden weitläufigen, das Stadtbild prägenden Stellplatzanlage erfolgt nur eine geringe bauliche Verdichtung an dieser zentralen Stelle der Airport-Stadt. Im Gegensatz zur nordwestlichen Straßenseite der Hanna-Kunath-Straße, an der in den vergangenen zehn Jahren mehrere Büro- und Gewerbebauten in einer Fluchtlinie entstanden sind, fehlt auch der Hanna-Kunath-Straße die räumliche Fassung der östlichen, im Plangebiet liegenden Seite. Sie wird hier durch Stellplatzreihen mit einer dahinterliegenden, unregelmäßig angelegten Bebauung mit großflächigen Gewerbebauten bestimmt.

Auf Grundlage einer städtebaulichen Studie (Masterplan) zur Entwicklung des Plangebiets soll insbesondere eine bauliche Fassung der beiden Straßenzüge ermöglicht werden. Die Gestaltungsdefizite durch die bestehenden, zu den öffentlichen Verkehrsflächen orientierten Stellplatzanlagen sollen hierdurch beseitigt werden.

Das Plangebiet ist bereits nahezu vollständig versiegelt. Die bestehenden Gewerbe- und Bürogebäude sollen durch eine straßenbegleitende Bebauung ergänzt werden. Die hier bestehenden Stellplatzanlagen sollen in rückwärtige Bereiche des Plangebiets verlagert werden. Das Plangebiet besitzt aufgrund der bestehenden Versiegelung bereits gegenwärtig keine naturräumlichen Qualitäten oder Funktionen, die durch die Planung verloren gehen könnten.

7. Geowissenschaftliche Informationen

Die Geländehöhe des Plangebiets liegt bei ca. 3,5 m bis 4 m.

Nach Auskunft des Geologischen Dienstes für Bremen scheinen in weiten Bereichen des Plangebiets bereits Sandaufhöhungen vorgenommen worden zu sein. Diese können bis zu 1 m mächtig sein.

Darunter liegen als jüngste geologische Schichten flächendeckend holozäne Weichschichten (Schluffe und Tone = Auenlehm) vor, die in ihrer Mächtigkeit zwischen 2,5 m und 5 m variieren. Lokal können andere Mächtigkeiten erreicht werden. Es handelt sich um ein im Holozän stark durch die Urweser bewegtes Areal. Der Auenlehm legte sich in tieferen Bereichen (ehemalige Wasserläufe) mächtiger ab und glüht das Gelände relativ eben aus.

Die Baugrundkarte weist einen Baugrund mit sehr hoher Setzungsempfindlichkeit aus. Vor Bebauung werden Bodenaustausch, Verdichtungsmaßnahmen oder geeignete Gründungen angeraten.

Unter den Weichschichten stehen die mittelsandig-grobsandig-kiesig ausgebildeten Wesersande an, die den oberen Grundwasserleiter repräsentieren. Die Grundwassersohle wird ab ca. - 15 m Normalnull (NN) (ab ca. 20 m unter Gelände, vereinzelt tiefer) durch die feinsandig-schluffigen Lauenburger Schichten angetroffen.

Entsprechend der jahreszeitlichen Verhältnisse treten unterschiedliche Grundwasserstandshöhen auf. Stichtagsmessungen (1976/2015) ergaben freie Grundwasserstände um 1,75 m NN (ab etwa 2,25 m unter Gelände).

Freie Höchststände sind bei 2,5 m NN (1,5 m unter Gelände) zu erwarten. Das Grundwasser steht gespannt unter den holozänen Weichschichten an; das Grundwasser fließt Richtung Nordwesten.

Das Grundwasser ist nach DIN 4030 als „schwach betonangreifend“ einzustufen (pH: 6,5 - 7,0; Gesamteisen: 20 - 50 mg/l; Chloride: 50 - 100 mg/l; Sulfate: 120 - 160 mg/l; Magnesium: 10 - 20 mg/l; Calcium: 75 - 100 mg/l [Angaben aus: Geochemische Kartierung Bremen 1993]).

Aufgrund der oberflächennahen Geologie (bindige, undurchlässige Schichten wie oben beschrieben) sowie der gespannten Grundwasserverhältnisse kommt eine Regenwasserversickerung nicht in Frage.

Die Anlage von geothermischen Installationen für die Gebäudeheizung und -kühlung ist hydrogeologisch vor Ort möglich.

E) Finanzielle Auswirkungen/Genderprüfung

1. Finanzielle Auswirkungen

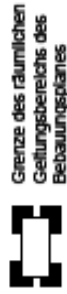
Bei der Realisierung der Planung entstehen der Stadtgemeinde Bremen keine Kosten.

Wegen einer möglicherweise erforderlichen Kampfmittelbeseitigung ist nicht auszuschließen, dass der Stadtgemeinde Bremen Kosten entstehen können. Sollte sich ein Kampfmittelverdacht im Plangebiet nach der Sondierung bestätigen, trägt die Kosten für die Kampfmittelräumung nach § 8 Abs. 2 des Bremischen Gesetzes 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, über die die Stadtbürgerschaft im Rahmen der Haushaltsaufstellung zu beschließen hat.

2. Genderprüfung

Das geplante Sondergebiet „Flughafen“ als Bestandteil der Airport-Stadt Bremen und die im Plangebiet vorgesehenen Nutzungen richten sich gleichermaßen an Frauen und Männer. Durch die Planung sind daher grundsätzlich keine genderspezifischen Auswirkungen zu erwarten.

ZEICHNERISCHE FESTSETZUNGEN



Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplanes

ART DER BAULICHEN NUTZUNG



Sondergebiet mit textlich definierter Zweckbestimmung hier: Flughäfen

MASS DER BAULICHEN NUTZUNG

0,8 Grundflächenzahl (GRZ)

GH 17,0 Gebäudehöhen baulicher Anlagen als Höchstmaß in Metern über dem Bezugspunkt

GH 21,0-23,0 Gebäudehöhen baulicher Anlagen als Mindest- und Höchstmaß in Metern über dem Bezugspunkt

BAUWEISE, BAUGRENZEN, BAULINIEN

a abweichende Bauweise

Baugrenze

Baulinie

SONSTIGE PLANZEICHEN



Abgrenzung unterschiedlicher Nutzungen



Abgrenzung von Bereichen mit unterschiedlichen Gebäudehöhen

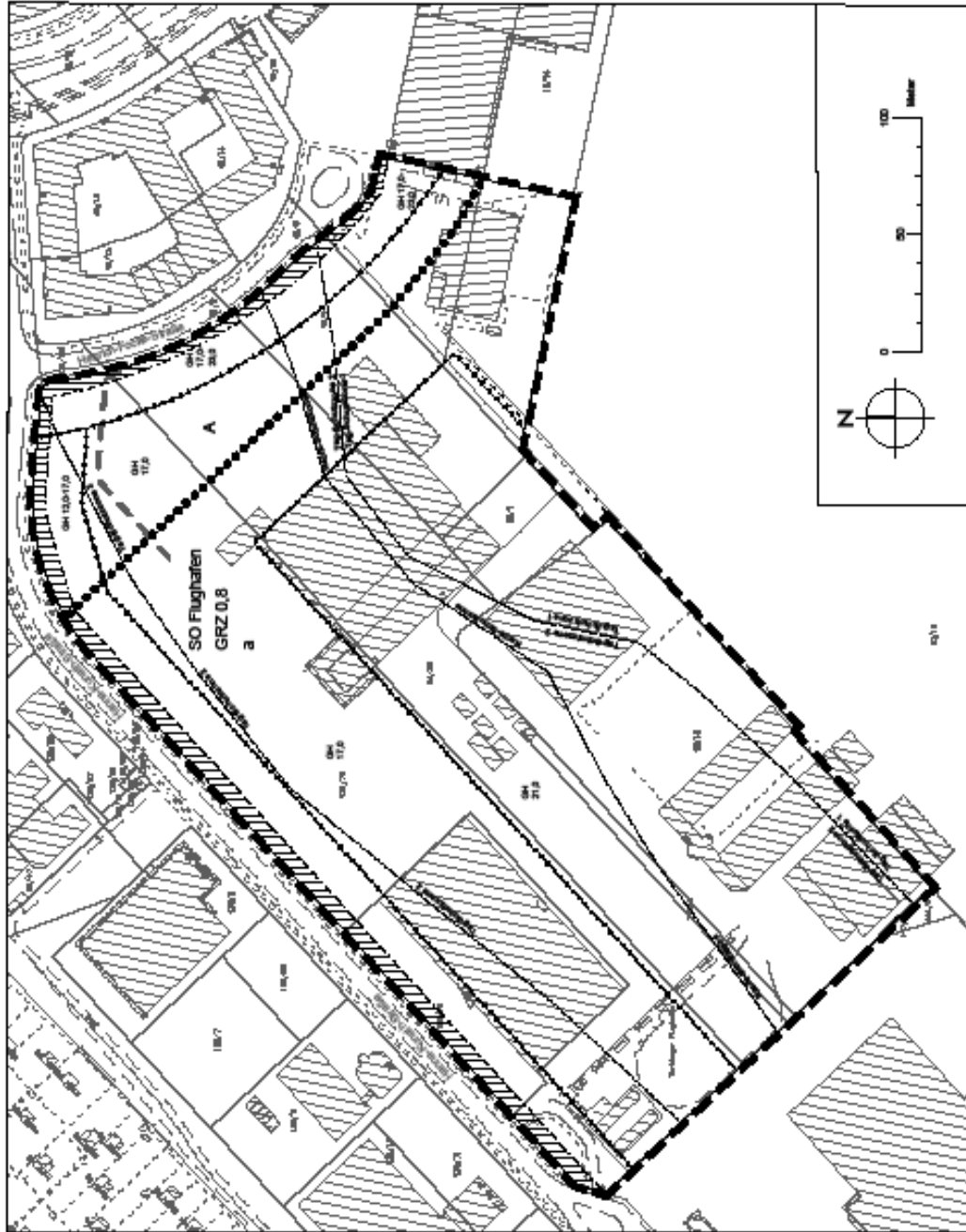
NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN



Abgrenzung der Tag-Schutzzone im Lärmschutzbereich Flughafen Bremen



Abgrenzung der Nacht-Schutzzone im Lärmschutzbereich Flughafen Bremen



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.

