

Vorhabenbezogener Bebauungsplan 110

(mit Vorhaben- und Erschließungsplan)

für die Errichtung von Wohngebäuden und einer Kindertagesstätte zwischen der Straße Fährer Flur, der Bundesautobahn A270, der Martin-Ecks-Straße und dem Grundstück Fährer Flur Nr. 43 in Bremen-Vegesack

(Bearbeitungsstand 06.03.2020)

Konzeptpapier

zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

A Plangebiet

A1 Lage, Entwicklung und Zustand

Das Plangebiet liegt im Stadtteil Vegesack, Ortsteil Fähr-Lobbendorf. Nördlich grenzt die Bundesautobahn 270 (A270), östlich die Martin-Ecks-Straße und Arend-Klauke-Straße, südlich das Grundstück Fährer Flur Nr. 43 sowie westlich die Bentloger Straße und die Straße Fährer Flur an. Das Plangebiet hat eine Gesamtgröße von rd. 0,7 ha. Die genaue Abgrenzung des Plangebiets ist der nachfolgenden Abbildung 1 zu entnehmen.



Abb. 1: Übersichtsplan zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 110 mit Darstellung des Geltungsbereichs, ohne Maßstab; Quelle: GeoInfo Bremen

Das zur Entwicklung vorgesehene Areal umfasst zwei Flurstücke (75/3 und 73), die durch eine bestehende öffentliche Fuß- und Radwegeverbindung getrennt werden (74). Der nördliche Bereich wurde von einer Gärtnerei, das südliche Flurstück von einem Baugeschäft genutzt. Beide Nutzungen wurden aufgegeben. Die Gewächshäuser und das Areal des Baugeschäftes liegen zurzeit brach.

Die mittig liegende öffentliche Fuß- und Radwegeverbindung verläuft von Westen (Bentloger Straße/ Fährer Flur) in Richtung Osten (Arend-Klauke-Straße/ Martin-Ecks-Straße). Die Wegeverbindung wurde ursprünglich als Verlängerung der Arend-Klauke-Straße geplant, jedoch nie realisiert und wird auch zukünftig nicht mehr als öffentliche Straßenverkehrsfläche benötigt. Die Wegeverbindung soll in ihrer Funktion erhalten werden.

Entlang der nördlichen Plangebietsgrenze stehen, direkt angrenzend zur Autobahn, zusammenhängende Baumstrukturen. Im südwestlichen Plangebietsbereich wird das Plangebiet ebenfalls von Baum- und Gehölzstrukturen geprägt. Südlich grenzen eine Lagerhalle sowie dahinterliegende Reihenhauszeilen an.

A2 Geltendes Planungsrecht

Flächennutzungsplan Bremen

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Stadtgemeinde Bremen stellt für das Plangebiet eine Wohnbaufläche dar.

Bebauungsplan Nr. 392

Für das Plangebiet gilt der Bebauungsplan 392. Dieser setzt das Plangebiet als ein Allgemeines Wohngebiet fest. Im nördlichen Plangebietsbereich (Grundstücke 49 und 51) sind ab einer Tiefe von 25 m zur Straßenbegrenzungslinie der Straße Fährer Flur Gartenbaubetriebe allgemein zulässig. Wohngebäude sind hier nicht zulässig. Entlang der im Plangebiet mittig verlaufenden Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der westlich gelegenen Bentloger Straße sowie der östlich gelegenen Arend-Klauke-Straße setzt der Bebauungsplan eine Straßenverkehrsfläche fest. Nördlich dieser Fläche beträgt die zulässige Anzahl von Vollgeschossen zwei mit einer offenen Bauweise, südlich drei in geschlossener Bauweise.



Abb. 2 und 3: Ausschnitte aus dem FNP Bremen sowie aus dem Bebauungsplan Nr. 392, ohne Maßstab; Quelle: Stadt Bremen

B Ziele, Zwecke und Erforderlichkeit des Bebauungsplanes

Die Vorhabenträgerin beabsichtigt im Plangebiet die Errichtung von 18 Reihenhäusern sowie einer Kindertagesstätte (KiTa). Mit der Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes soll eine gebietsverträgliche Um- bzw. Nachnutzung des Areals erfolgen und der anhaltenden Nachfrage nach Wohnraum sowie nach Betreuungsplätzen für Kinder in Bremen-Nord nachgekommen werden. Zusätzlich soll die bestehende städtebauliche Struktur entlang der Arend-Klauke-Straße sowie der Bentloger Straße fortgeführt werden. Das Plangebiet ist aufgrund seiner Nähe zum Zentrum von Vegesack, der angrenzenden Wohnbebauung und seiner günstigen infrastrukturellen Ausstattung für den Wohnungsbau sowie für die Errichtung einer KiTa gut geeignet.

Zur Umsetzung der vorgenannten Ziele wurde eine städtebauliche Konzeption erarbeitet, die als Grundlage für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 110 dient. Auf den Flächen der ehemaligen Betriebsflächen sieht diese die Errichtung von drei Reihenhauszeilen sowie einer KiTa vor (vgl. Anlage 1). Im Folgenden werden die einzelnen Maßnahmen und Ziele der Konzeption vorgestellt:

Anbauverbotszonen der Bundesautobahn

Nördlich des Plangebietes verläuft die A270. Diese entstand durch abschnittsweise Umwidmung der vormaligen Bundesstraße 74 (B74) im Jahre 2001. Die rd. 11 km lange A270 führt von der östlich gelegenen A27 als Verlängerung der B74 in Richtung Westen, wo diese wieder als B74 fortgeführt wird.

Bei Planungen im direkten Umfeld von Bundesfernstraßen sind gemäß Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in Abhängigkeit der Straßenkategorie Abstandsflächen erforderlich (Anbauverbotszone). Für Bundesautobahnen gilt gem. § 9 Abs. 1 FStrG, dass längs der Bundesautobahn, in einer Entfernung bis zu 40 m, keine Hochbauten errichtet werden dürfen. Im Bereich des Plangebiets gilt für die Stadt Bremen abweichend eine Entfernung von bis zu 30 m. Für Bundesstraßen gelten diese Bestimmungen in einer Entfernung bis zu 20 m.

Anbauverbotszonen dienen in der Regel der Sicherung einer Ausbaureserve sowie zum Schutz angrenzender Nutzungen vor Verkehrslärm. Durch die abschnittsweise Umwidmung der früheren Bundesstraße befinden sich entlang der A270 zu großen Teilen Wohnnutzungen innerhalb der 30 m Anbauverbotszone. Eine Erweiterung der A270 nur im Bereich des Plangebietes kann ausgeschlossen werden. Zusätzlich steht beidseitig der Autobahn eine Lärmschutzwand, die die bestehende Wohnnutzung bereits vor Verkehrslärm schützt. Eine Bebauung des Plangebietes wäre bei Freihaltung dieser regulären Anbauverbotszone für Bundesautobahnen, in der nördlichen Hälfte, nicht möglich.

Zur Beendigung der Leerstandssituation und Wiederherstellung der städtebaulichen Ordnung verfolgt die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit dem Bauamt Bremen Nord eine Konzeption, die eine Bebauung innerhalb der regulären Anbauverbotszone von Bundesautobahnen vorsieht. In Abstimmung mit dem Amt für Straßen und Verkehr sowie mit der Obersten Landesstraßenbaubehörde wurde eine Ausnahmeregelung abgestimmt. Zur besseren Nutzung des Areals und zur Einbettung in die bestehende städtebauliche Umgebung wurde bei der städtebaulichen Konzeption die Bauflucht zwischen den Baukanten der westlich und östlich angrenzenden Nachbarhäuser als nördlichste Baubegrenzung gewählt.

Die im Rahmen dieses Vorhabens geplante KiTa sowie die nordwestliche Reihenhauszeile würde sich in einer Linie mit Dutzenden von Bestandsgebäuden (Einfamilien- und Mehrfamilienhäuser) zwischen der Georg-Gleistein-Straße und der Löhstraße, auf einer Strecke von rd. 1.000 m einfügen (vgl. Abbildung 4).



Abb. 4: Darstellung der Anbauverbotszonen sowie Bauflucht, ohne Maßstab; Quelle: BPW Stadtplanung; Luftbild: Vermessungsbüro Eckardt

Wohnbebauung

Im Plangebiet ist die Errichtung von drei Reihenhauszeilen mit jeweils sechs Reihenhäusern geplant. Die einzelnen Freibereiche sowie Aufenthaltsräume orientieren sich in Richtung der lärmabgewandten Südseite. Die Reihenhauszeilen sollen durch eine öffentliche Stichstraße in Verbindung mit einer Wendeanlage verkehrstechnisch angebunden werden. Diese Stichstraße soll als Mischverkehrsfläche an die Straße Fährer Flur angebunden werden.

Kindertagesstätte (KiTa)

Im östlichen Plangebietsbereich ist die Errichtung einer neuen Kindertagesstätte mit sechs Gruppen vorgesehen. Der Gebäudekörper wird parallel zur nördlichen Plangebietsgrenze im oberen Plangebietsbereich errichtet. Das Gebäude soll zwei Vollgeschosse aufweisen und sich in Richtung Süden orientieren. Südlich und westlich angrenzend sind die notwendigen Außenspielflächen geplant.

Die Planung der sechsgruppigen KiTa sieht drei Gruppen für Kinder unter drei Jahren (U3) mit je zehn Kindern sowie drei Gruppen für Kinder über drei Jahren (Ü3) mit je 20 Kindern vor, so dass insgesamt 90 Kinder an diesem Standort zur KiTa gehen können.

Öffentlicher Fuß- und Radweg

Der bestehende Fuß- und Radweg, der ursprünglich als Verlängerung der Straßenverkehrsfläche Arend-Klauke-Straße geplant war, soll weiterhin die umgebenden Nachbarnschaften untereinander verbinden. Im Zuge der Entwicklung des Plangebietes soll der Fuß- und Radweg verlegt und an die neue städtebauliche Planung angepasst werden. Dabei wird der Weg aus Richtung Osten auf die neue öffentliche Stichstraße geführt.

Mit der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes 110 soll insgesamt dem Mangel an Wohnraum sowie sozialen Angeboten im Stadtteil Rechnung getragen werden. Für das Plangebiet sind dabei zusammenfassend die folgenden Zielsetzungen maßgeblich:

- Nachnutzung brachliegender, ehemals gewerblich genutzter Flächen zur Errichtung von dringend benötigtem Wohnraum
- Bedarfsgerechte Entwicklung von sozialen Angeboten im Stadtteil durch die Errichtung einer KiTa
- Berücksichtigung und Ausbau des bestehenden öffentlichen Fuß- und Radweges
- Berücksichtigung der Bauverbotszonen entlang der Autobahn
- Entwicklung eines baulichen Lückenschlusses entlang der Autobahn unter Berücksichtigung der bestehenden Lärmsituation

B1 Beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a BauGB

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan 110 soll im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung neu aufgestellt werden.

Die Voraussetzungen zur Anwendung des § 13a BauGB sind gegeben. Die Planung dient im Sinne von § 13a Abs. 1 Satz 1 BauGB der Wiedernutzbarmachung von Flächen, in diesem Fall der Konversion ehemaliger gewerblich genutzter Flächen, die einer neuen Nutzung zugeführt werden soll. Das Plangebiet ist dem Siedlungsbereich zuzuordnen.

Die Anwendung des beschleunigten Verfahrens ist möglich, weil der Bebauungsplan eine überbaubare Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) von weniger als 2 ha zulässt und auch keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b) Baugesetzbuch (BauGB) genannten Schutzgüter bestehen. Aufgrund der überbaubaren Grundfläche von deutlich unter 20.000 m² gelten Eingriffe in Natur und Landschaft, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, als im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig und sind demnach nicht zu kompensieren. Die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes sind gleichwohl zu betrachten und abzuwägen.

Die Planung begründet nicht die Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach der Anlage 1 zum UVPG (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz) bzw. nach Landesgesetz erfordern und bereitet diese auch nicht vor. Es bestehen auch keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7b BauGB genannten Schutzgüter oder dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu beachten sind.

C Planinhalt

C1 Öffentlicher Personennahverkehr, Verkehrliche Erschließung, Pflichtstellplätze, Fahrradabstellplätze, Besucherstellplätze und Hol- und Bring-Verkehr

Öffentlicher Personennahverkehr

Das Plangebiet liegt im Einzugsgebiet der beiden Haltestellen „Aumunder Heide“ und „Fährer Kämpe“. Die Haltestelle Aumunder Heide wird von den Linien 90, 95, 677 und N61 bedient. Die Haltestelle „Fährer Kämpe“ von den Linien 90, 90E, 95 und N61. Zusätzlich befindet sich in rd. 1.000 m Entfernung der Bahnhof Aumund. Durch die beiden Haltestellen sowie dem Bahnhof Aumund ist das Plangebiet gut an das öffentliche Personennahverkehrsnetz angebunden.

Verkehrliche Erschließung

Die Erschließung für die Reihenhauszeilen erfolgt von Westen über die Straße Fährer Flur über eine neu angelegte 6,5 m breite Straße. Diese soll als Mischverkehrsfläche angelegt werden. Am Ende der Straße ist eine Wendeanlage mit einem Radius von 6 m angedacht. Entlang dieser Wendeanlage sowie im Bereich der Straße sind die notwendigen fünf Besucherstellplätze geplant (vgl. Tabelle 3). Die Wendeanlage wird so dimensioniert, dass sie das Wenden von Kfz-Fahrzeugen und Transportfahrzeugen (z.B. Lieferwagen) in einem Zuge, das heißt ohne Rückwärtsfahren, sicherstellt.

Die Erschließung für die neue KiTa erfolgt von Osten über die Martin-Ecks-Straße/Arend-Klauke-Straße. Dabei wird die heutige Einmündung des öffentlichen Fuß- und Radweges übernommen. Diese Zufahrt führt zu einer Stellplatzanlage für KiTa-Mitarbeiter.

Zurzeit wird durch das Büro VR Verkehrs- und Regionalplanung eine verkehrliche Beurteilung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens durch das Bauvorhaben und seine Verteilung an den beiden Zu- und Ausfahrten ermittelt. Mit diesen Prognoseverkehren sollen Hinweise zum Erschließungskonzept für alle Verkehrsarten (Fußgänger, Rad, Kfz) erarbeitet werden. Die sich daraus ergebenden Prognosezahlen sollen darüber hinaus bei der Verkehrslärberechnung verwendet werden.

Pflichtstellplätze

Die nach dem Stellplatzortsgesetz Bremen (StellpLOG) notwendigen Pflichtstellplätze können, laut der städtebaulichen Konzeption, innerhalb des Plangebietes realisiert werden. Für die Reihenhauszeilen ist je Wohneinheit ein Stellplatz als Garage vorgesehen. Für die Kita ist die Herstellung von drei Pflichtstellplätzen vorgesehen. Alle im Plangebiet nötigen Stellplätze sollen in ihren Abmessungen (Breite und Länge etc.) entsprechend den hierfür anzuwendenden Regelwerken angelegt werden. Die nachfolgende Tabelle veranschaulicht notwendigen Stellplätze der KiTa.

	Gruppen	Anzahl Kinder (max.)	Stellplätze nach StellpLOG Bremen	Anzahl
Kindertagesstätte (sechsgruppig)	3 U3-Gruppen	10 je U3 Gruppe → 30	1 Stpl. je 30 Kinder	3 → Auf dem Grundstück können 6 Stellplätze realisiert werden
	3 Ü3-Gruppen	20 je Ü3 Gruppe → 60 Kinder Insgesamt: 90		

Tabelle 1: Berechnung der notwendigen Pflichtstellplätze nach dem StellpLOG

Fahrradabstellplätze

Ergänzend zu den Kfz-Stellplätzen sollen die ortsgesetzlich vorgesehene Anzahl an Fahrradstellplätzen vollständig hergestellt werden. Die nachfolgende Tabelle veranschaulicht die Anzahl der Gruppen, der Kinder und die dafür notwendigen Fahrradabstellplätze.

	Gruppen	Anzahl Kinder (max.)	Abstellplätze nach StellpLOG Bremen	Anzahl
Kindertagesstätte (sechsgruppig)	3 U3-Gruppen	10 je U3 Gruppe → 30	1 Stpl. je 15 Kinder	6
	3 Ü3-Gruppen	20 je Ü3 Gruppe → 60 Kinder Insgesamt: 90		

Tabelle 2: Berechnung der notwendigen Fahrradstellplätze nach dem StellpLOG

Besucherstellplätze

Für die Reihenhäuser ist neben der Herstellung der privaten Pflichtstellplätze die Errichtung von Besucherstellplätzen im Plangebiet vorgesehen. Alle im Plangebiet nötigen Besucherstellplätze sollen in ihren Abmessungen (Breite und Länge etc.) entsprechend den hierfür anzuwendenden Regelwerken angelegt werden. Die nachfolgende Tabelle veranschaulicht die Anzahl der notwendigen Besucherstellplätze.

	Reihenhäuser	Anteil Besucherstellplätze	Anzahl (gerundet)
Wohneinheiten	18	25 %	4,5 → 5

Tabelle 3: Berechnung der notwendigen Besucherstellplätze

Hol- und Bring-Verkehr

Beim Hol- und Bring-Verkehr gehen die Ansatzwerte der bremischen senatorischen Dienststellen davon aus, dass ca. 10-25% der Kinder mit dem Fahrzeug gebracht/geholt werden. Für je vier dieser Kinder ist ein Kurzzeitparkplatz vorzusehen. Bezogen auf die vorliegenden Planungen einer sechsgruppigen KiTa sind, bei Annahme von 25%, sechs Stellplätze für den Hol- und Bring-Verkehr einzuplanen (siehe Tabelle 1, „Anzahl Kinder“). Drei Stellplätze können dabei auf dem Grundstück realisiert werden.

Es ist geplant, dass der Hol- und Bring-Verkehr auch über die angrenzenden öffentlichen Straßen abgewickelt werden soll. Zur Ermittlung, ob die bestehenden Straßen dafür genügend Kapazitäten aufweisen, wird zurzeit vom Büro VR Verkehrs- und Regionalplanung eine Verkehrsuntersuchung erstellt. Die sich daraus ergebenden Auswirkungen auf die zukünftige Lärmsituation werden ebenfalls ermittelt.

C2 Ver- und Entsorgung, FeuerwehrVer- und Entsorgung

Die Müllentsorgung erfolgt über die bestehenden angrenzenden Straßen Fährer Flur und Martin-Ecks-Straße/Arend-Klauke-Straße. Im westlichen und östlichen Plangebietsbereich sieht das städtebauliche Konzept die Errichtung von jeweils einer zentralen Müllsammelstelle vor. Im Westen werden dort zum Abholtag alle Müllsammelbehälter der Reihenhäuser gesammelt, im Osten die der KiTa.

Im Hinblick auf die leitungstechnische Ver- und Entsorgung werden die neuen Gebäude an die angrenzenden Straßen sowie über die neue Planstraße angeschlossen. Im weiteren hochbaulichen Verfahren ist die leitungstechnische Ver- und Entsorgung der neuen Baukörper im Detail zu ermitteln.

Feuerwehr

Die neue Erschließungsstraße sowie die Wendeanlage bietet der Feuerwehr Bremen eine ausreichend dimensionierte Feuerwehraufstellfläche.

C3 Kampfmittel

Momentan liegen keine Hinweise auf das Vorhandensein von Kampfmitteln vor. Nach den bisherigen Erfahrungen ist jedoch nicht auszuschließen, dass Einzelfunde auftreten können. Aus diesem Grunde sind die Erd- und Gründungsarbeiten mit entsprechender Vorsicht auszuführen. Sollten bei den Erdarbeiten unbekannte Metallteile oder verdächtige Verfärbungen auftreten, ist aus Sicherheitsgründen die Arbeit sofort einzustellen und die Polizei Bremen - ZTD 14 – Kampfmittelräumdienst.

C4 Archäologische Bodenfundstellen

Im Plangebiet ist ein Vorhandensein archäologischer Bodenfundstellen nicht auszuschließen. Bei Erdarbeiten, insbesondere auch bei den Kampfmittelsucharbeiten, ist eine Beteiligung der Landesarchäologie erforderlich.

D) Umweltbelange

Gemäß § 1 Abs. 6 Ziff. 7 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege – u.a. 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 vorhabenbezogenen Bebauungsplanes 110 als Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB keine Umweltprüfung nach BauGB durchgeführt wurde, sind die für das Vorhaben o.g. relevanten Belange des Umweltschutzes ermittelt, bewertet und abgewogen worden.

Für die Belange des Umweltschutzes wurden neben dem Landschaftsprogramm (Lapro) Bremen folgende Unterlagen herangezogen, die eine Grundlage für die Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen darstellen:

- Karin Hobrecht, Biototypenkartierung (in Bearbeitung)
- Ökologis, Artenschutzkartierungen (in Bearbeitung)
- Vermessungsbüro Eckardt, Aufmaß der geschützten Bäume; Mai 2019
- Dr. Pirwitz Umweltberatung, Orientierende Altlastenuntersuchungen; Juli 2019
- T&H Ingenieure, Schalltechnische Untersuchung (in Bearbeitung)
- VR Planung, Verkehrsuntersuchung (in Bearbeitung)

a) Natur und Landschaft, Landschaftsbild und Erholung

Das Plangebiet liegt gemäß dem Landschaftsprogramm (Lapro) innerhalb des Stadtgebietes im Ortsteil Fähr-Lobbendorf und ist dem Siedlungsbereich zuzuordnen.

Die Straße Fährer Flur ist laut dem Zielkonzept des Lapro ein Bereich mit besonderer Bedeutung. In der Straße befinden sich wertvolle Altbaumbestände, die eine lineare Vernetzungsfunktion bilden.

b) Schutzgut Klima/Luft

Gemäß Lapro befindet sich das Plangebiet im Einwirkungsbereich einer Kaltluftströmung und weist eine günstige bioklimatische Situation auf.

c) Schutzgut Boden und Wasser

Versiegelung

Aufgrund der vormaligen gewerblich genutzten Nutzung durch eine Gärtnerei und ein Baugeschäft sind Teile des Plangebietes durch Gebäude oder Lagerflächen (Baumaterialien etc.) überplant und versiegelt. Durch die Neuerrichtung von Wohngebäuden, einer KiTa sowie einer neuen Straßenfläche kann sich der Anteil der versiegelten Fläche im Plangebiet erhöhen.

Entwässerung / Grundwasser

Laut dem Landschaftsprogramm Bremen (Lapro) liegt das Plangebiet in einem Bereich mit hohem Regenwasserversickerungspotential. Die Grundwasserneubildung liegt in der Bodenregion Geest überdurchschnittlich hoch (>200mm/a). Im weiteren hochbaulichen Verfahren ist das Thema Niederschlagswasser im Detail zu prüfen und weiter zu beschreiben.

d) Schutzgut Pflanzen

Gemäß Lapro sind im Plangebiet keine besonders geschützten Pflanzenarten, Biotope, Biotopkomplexe und Oberflächengewässer vorhanden.

Bestandsbäume

Das Plangebiet ist, neben den Gewächshäusern der Gärtnerei, größtenteils unbebaut. Innerhalb des Plangebietes befinden sich neun geschützte Bäume (vgl. Tabelle 4, Nr. 11 – 19). Diese konzentrieren sich vorwiegend auf den südlichen Plangebietsbereich. Im südwestlichen Plangebietsbereich sowie entlang der nördlichen Plangebietsgrenze stehen weitere zusammenhängende nicht geschützte Baumgruppe. Die innerhalb des Plangebietes bestehenden Bäume bestehen dabei zu größten Teilen aus Nadelgehölzen.

In Teilbereichen ist aufgrund der geplanten Erschließungssituation sowie der neuen Baukörper ein Erhalt von geschützten Bäumen nicht möglich. Für die geplante Konzeption ist die Überplanung von insgesamt neun geschützten Bäumen notwendig (vgl. Tabelle 4).

Der Zufahrtsbereich zur Mischverkehrsfläche orientiert sich an der bestehenden Zufahrtssituation, so dass die bestehenden Bäume in diesen Bereichen voraussichtlich in die Planung integriert werden können. Im weiteren Verfahren werden die Kronenbereiche inkl. Schutzabstände im Straßenraum noch einmal Vor-Ort überprüft und abgestimmt, da die Kronenbereiche der Bäume sich hier aufgrund der bestehenden Nadelgehölze im Plangebiet Vor-Ort in Richtung der Straße Fahrer Flur orientieren und dadurch ggf. keine runden Baumkronen besitzen.

Ein Ausgleich der zu überplanenden geschützten ist durch Ausgleichspflanzungen vorgesehen. Die zu pflanzenden Bäume sind dabei auf die gemäß Baumschutzverordnung erforderlichen Ausgleichs- bzw. Ersatzpflanzungen anzurechnen. Die Anpflanzungen sind dabei sowohl innerhalb des Plangebietes sowie auch auf externen Flächen vorgesehen. Im weiteren Verfahren werden Standorte dargelegt.



Abb. 6: Luftbild mit Darstellung des Geltungsbereichs, ohne Maßstab;
Quelle: Vermessungsbüro Eckardt



Abb. 7: Städtebauliches Konzept mit Darstellung der zu überplanenden Bäume (rot), ohne Maßstab;
Quelle: BPW Stadtplanung, Plangrundlage und Aufmaß: Vermessungsbüro Eckardt

Nr.	Art	Stammumfang (m)	Kronenradius (m)	Überplant
1	Buche (Fährer Flur)	1,69	7,5	
2	Buche (Fährer Flur)	2,49	6,0	
3	Buche (Fährer Flur)	2,84	5,5	
4	Buche (Fährer Flur)	2,57	10,5	
5	Eiche (Fährer Flur)	1,20	6,5	
6	Eiche (Fährer Flur)	1,44	9,0	
7	Eiche (Fährer Flur)	1,45	8,0	
8	Eiche (Fährer Flur)	1,61	6,0	
9	Eiche (Fährer Flur)	1,30	6,0	
10	Ahorn	2,41	6,0	
11	Buche	1,71	6,0	x
12	Buche	2,90	7,5	x
13	Obstbaum (Apfel)	0,94	4,0	x
14	Obstbaum (Apfel)	1,30	2,5	x
15	Obstbaum (Apfel)	0,91	3,5	x
16	Obstbaum (Pflaume)	0,80	2,5	x
17	Obstbaum (Birne)	1,10	4,0	x
18	Eiche	1,20	5,0	x
19	Eiche	1,25	6,0	x

Tabelle 4: Baumaufmaß der geschützten Bäume, rot = Überplante Bäume; Quelle: Vermessungsbüro Eckardt

e) Schutzgut Arten und Lebensgemeinschaften

Da das Plangebiet vereinzelte Baumbestände und z.T. leere Gebäude (Gewächshäuser) aufweist, könnten sich im Plangebiet Fledermaus- und Brutvogelarten befinden. Aufgrund der direkten Nähe zur stark frequentierten A270 ist eine hohe Konzentration unterschiedlicher Arten und Tiere unwahrscheinlich. Daher wird für das Plangebiet eine Artenschutzpotenzialeinschätzung durchgeführt.

f) Schutzgut Mensch

Lärmimmissionen

Aufgrund der A270 ist das Plangebiet durch Straßenlärm belastet. Nach den Lärmkartierungen der Stadtgemeinde Bremen wirken dabei auf das Plangebiet Verkehrsimmissionen von über 45 dB(A) der angrenzenden A270 ein.

Aufgrund der Lage des Plangebietes in unmittelbarer Nähe zur Autobahn sowie unter Berücksichtigung neuer Verkehrsbewegungen aus dem Plangebiet heraus, wird zurzeit eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt. Diese ermittelt, auf Basis der aktuellen städtebaulichen Konzeption, die Fassadenpegel der einzelnen Gebäude sowie die freie Schallausbreitung für die Freibereiche. Erste Ergebnisse dieser schalltechnischen Untersuchung werden im Rahmen der Grobabstimmung präsentiert.

Altlasten

Die Grundstücke Fährler Flur Nr. 45 sowie Nr. 49-51 wurden 2019 in zwei separaten orientierenden Untersuchungen hinsichtlich Altlasten im Boden untersucht.

Im weiteren Verfahren werden die Ergebnisse der orientierenden Untersuchungen mit der Stadtgemeinde Bremen abstimmt. Auf Grundlage der Ergebnisse ist ggf. eine Sanierungsvereinbarung zu treffen.

g) Klimaschutz/Energieeinsparung

Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7f BauGB sind bei der Aufstellung von Bebauungsplänen insbesondere die Nutzung erneuerbarer Energien, die sparsame und effiziente Nutzung von Energie sowie der Klimaschutz zu berücksichtigen. Um die baulichen und technischen Voraussetzungen für die Nutzung von Solarenergie zu schaffen, soll über eine textliche Festsetzung festgesetzt werden, dass die tragenden Konstruktionen der Dachflächen und die technischen Anlagen der Baukörper so auszubilden sind, dass die Errichtung von Solarenergieanlagen auch nachträglich möglich ist.

Für die Reihenhäuser sowie für die KiTa wird eine KfW Energiestandard angestrebt. Im weiteren Verfahren werden der Bau- und Energiestandard sowie das Energiekonzept der künftigen Gebäude im Detail beschrieben.

h) Auswirkungen durch sonstige Umweltbelange

Die sonstigen Umweltbelange werden von der Planung nicht in relevantem Umfang betroffen. Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Umweltbelangen sind über die oben genannten Darstellungen hinaus nicht bekannt.

E) Finanzielle Auswirkungen / Genderprüfung

(a) Finanzielle Auswirkungen

Bei der Realisierung der Planung entstehen der Stadtgemeinde Bremen grundsätzlich keine Kosten. Die im gültigen Bebauungsplan Nr. 392 festgesetzten Straßenverkehrsflächen werden überplant und nicht hergestellt. Die bestehende Fuß- und Radwegeverbindung wird verlegt. Änderungen an der Fuß- und Radwegeverbindungen werden durch die Vorhabenträgerin übernommen.

Bei der Realisierung der Planung entstehen der Stadtgemeinde Bremen keine Kosten. Die Vorhabenträgerin übernimmt im Durchführungsvertrag die Verpflichtung, das Vorhaben auf eigene Kosten zu verwirklichen. Die Kosten für die Sondierung möglicher Kampfmittel im Plangebiet sind von der Vorhabenträgerin zu tragen.

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 Eckwerte des PPL 68 für die Jahre 2020/2021 dargestellt.

(b) Genderprüfung

Das Vorhaben soll für Kinder sowie für Frauen, Männer und Diverse gleichermaßen ein attraktiver Ort werden. Die verschiedenen Nutzungen im Plangebiet richten sich gleichberechtigt an alle Geschlechter.

Durch die Öffnung des Plangebietes für eine Wohnbebauung und die gute Anbindung an das Zentrum von Vegesack, den Bahnhof Aumund und an die umgebenden Versorgungseinrichtungen sowie sozialen Infrastrukturen wird die Bildung von Wegeketten ermöglicht, die sich positiv auf die Vereinbarkeit von Erwerbs-, Haushalts- und Betreuungsarbeit auswirken und somit der Gleichstellung der Geschlechter zugutekommt.

Bauamt Bremen-Nord:

Bremen,

.....
Amtsleiter

Für Entwurf und Aufstellung:
BPW Stadtplanung

Bremen,

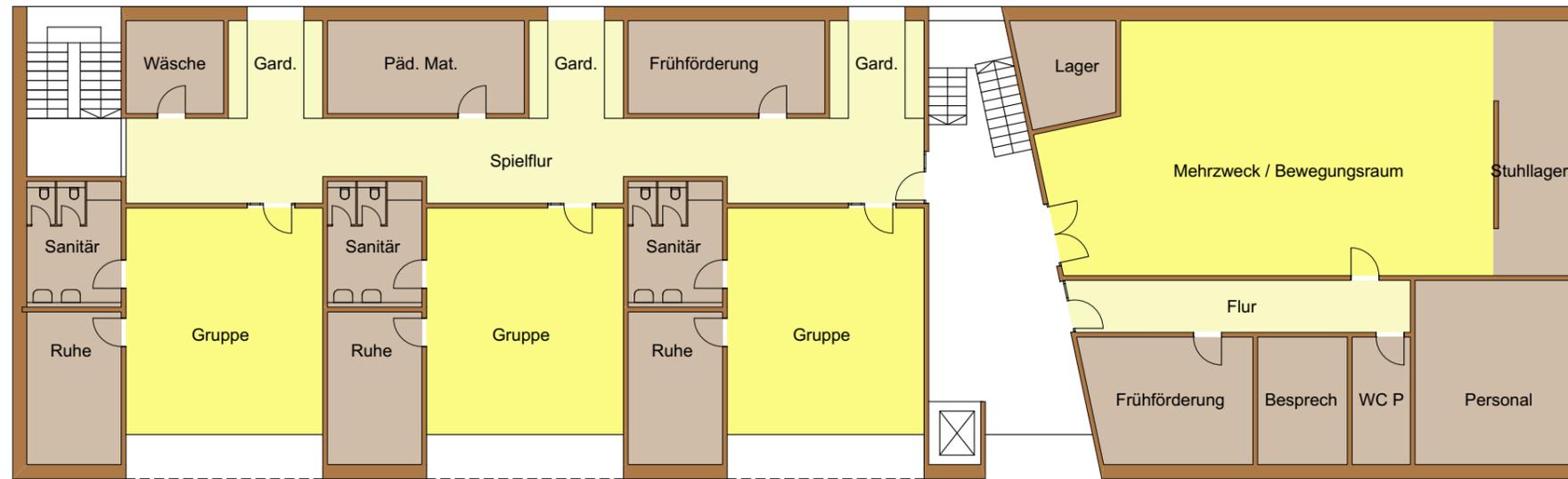
.....
Büroinhaber

Anlagen:

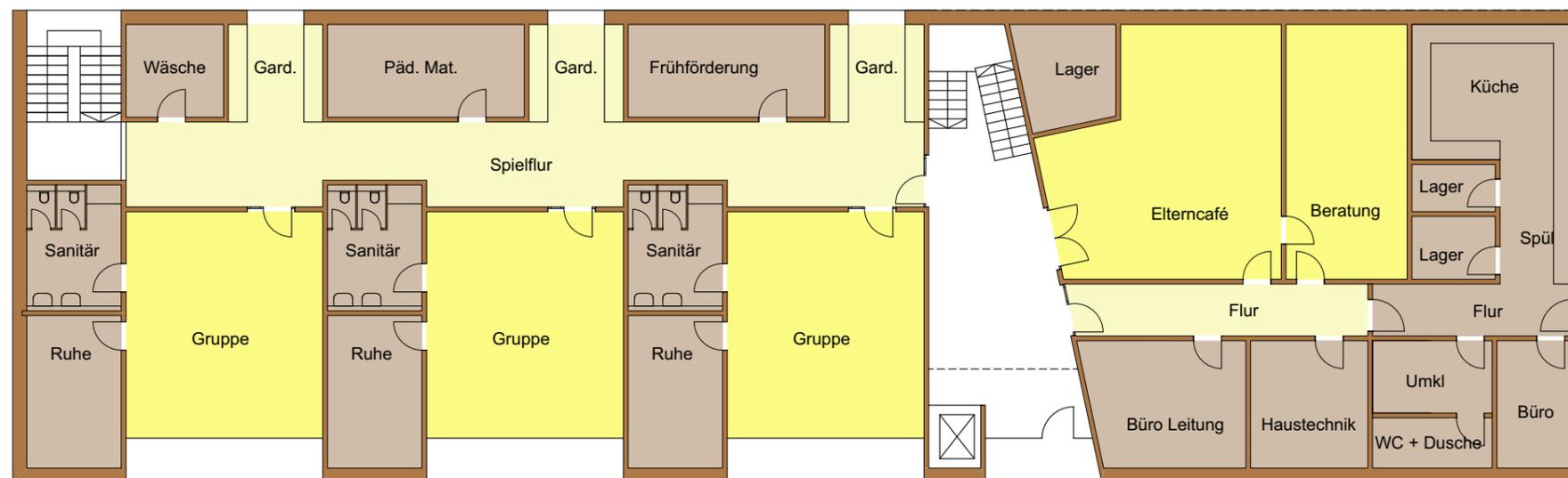
- Städtebauliches Konzept; BPW Stadtplanung (Stand: März 2020)



Städtebauliches Konzept; BPW Stadtplanung (Stand: März 2020), ohne Maßstab



Grundriss 1.Obergeschoss



Grundriss Erdgeschoss

Grundrisse 1:200



Skizze Perspektive