

**Mitteilung des Senats
an die Stadtbürgerschaft
vom 23. November 2021**

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan 110
(mit Vorhaben- und Erschließungsplan) für die Errichtung von Wohngebäuden
zwischen der Straße Fährer Flur, der Bundesautobahn A270, der Martin-Ecks-Straße
und dem Grundstück Fährer Flur Nr. 43 in Bremen-Vegesack
(Bearbeitungsstand: 27.07.2021)**

Als Grundlage einer städtebaulichen Ordnung für das oben näher bezeichnete Gebiet wird der vorhabenbezogene Bebauungsplan 110 (Bearbeitungsstand: 27.07.2021) vorgelegt.

Die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung hat hierzu am 30.09.2021 den als Anlage beigefügten Bericht erstattet.

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

Der Senat schließt sich dem Bericht der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung einschließlich Anlagen an und bittet die Stadtbürgerschaft, den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 110 (mit Vorhaben- und Erschließungsplan) für die Errichtung von Wohngebäuden zwischen der Straße Fährer Flur, der Bundesautobahn A270, der Martin-Ecks-Straße und dem Grundstück Fährer Flur Nr. 43 in Bremen-Vegesack (Bearbeitungsstand: 27.07.2021) in Kenntnis der eingegangenen Stellungnahmen zu beschließen.

Bericht der städtischen Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung

Vorhabenbezogener Bebauungsplan 110

(mit Vorhaben- und Erschließungsplan) für die Errichtung von Wohngebäuden zwischen der Straße Fährer Flur, der Bundesautobahn A270, der Martin-Ecks-Straße und dem Grundstück Fährer Flur Nr. 43 in Bremen-Vegesack

(Bearbeitungsstand: 27.07.2021)

Die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung legt den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 110 (Bearbeitungsstand:27.07.2021) und die entsprechende Begründung vor.

A) Verfahren nach dem Baugesetzbuch (BauGB)

1. Planaufstellungsbeschluss

Die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung hat in ihrer Sitzung am 02.05.2019 den Beschluss zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes 110 gefasst. Der Planaufstellungsbeschluss ist am 16.05.2019 amtlich bekannt gemacht worden. Es handelt sich um ein Verfahren nach § 13a BauGB (Bebauungsplan der Innentwicklung).

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

Zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 110 ist am 25.03.2021 vom Ortsamt Vegesack eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit in einer öffentlichen Einwohnerversammlung durchgeführt worden. Änderungen der Planungsziele haben sich auf Grund der Einwohnerversammlung nicht ergeben.

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

Im Rahmen des Verfahrens zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes 110 sind die betroffenen Behörden nach § 4 Abs. 1 BauGB frühzeitig beteiligt worden. Das Ergebnis der Beteiligung ist in die Planung eingeflossen.

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

Die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und die Anhörung der zuständigen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB sind für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 110 gleichzeitig durchgeführt worden (§ 4a Abs. 2 BauGB).

Die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung hat am 20.05.2021 beschlossen, den Entwurf zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 110 mit Begründung öffentlich auszulegen.

Der Planentwurf mit Begründung hat vom 11.06.2021 bis 12.07.2021 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und Planungssicherstellungsgesetz im Internet öffentlich ausgelegt. Zugleich hat Gelegenheit bestanden, vom Entwurf des Planes mit Begründung im Bauamt Bremen-Nord und im Ortsamt Vegesack 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

Stellungnahme des Beirates Vegesack

Dem Beirat Vegesack ist in seiner digitalen Sitzung am 15.03.2021 der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplan 110 vorgestellt wurden. Der Beirat hat folgende Stellungnahme gefasst:

Der Beirat Vegesack hat in seiner digitalen Sitzung am 15.03.2021 folgende Stellungnahme gefasst:

- 1) *Die Festsetzungen aus dem Gutachten sind in die Praxis umzusetzen*
- 2) *Eine Erhöhung der Lärmschutzwand ist zu prüfen.*
- 3) *Die Nutzung der Kitaparkplätze ist zeitlich zu befristen.*
- 4) *Die Einrichtung einer Car-Sharing-Station ist zu prüfen.*
- 5) *Der Boden der Kita ist nach Schadstoffen zu untersuchen, sofern noch nicht geschehen.*
- 6) *Der Beirat beschließt die Durchführung einer Einwohnerversammlung.*

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

Zu 1.) Die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung sind in die mit dem Gesundheitsamt Bremen abgestimmten Festsetzungen zum passiven Schallschutz übernommen worden.

Zu 2.) Die Anforderungen und Möglichkeiten zur Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwand sind bei der zuständigen Autobahn GmbH angefragt worden. Nach Prüfung der vorhandenen Lärmschutzwand wurde von der Behörde mitgeteilt, dass eine Erhöhung aus statisch-konstruktiven Gründen nicht möglich ist.

Zu 3.) Die Kita-Stellplätze werden auf privatem Grund errichtet, so dass die Verkehrsbehörde keine zeitliche Befristung anordnen kann. Allerdings hat der Vorhabenträger erläutert, dass es sein Eigeninteresse ist, dass die Kita-Stellplätze nicht durch Fremdparker belegt werden.

Zu 4.) Das Ref. 50 von SKUMS „Projektkoordination Nachhaltige Mobilität“ hat eine Anfrage bei einem Bremen Carsharing-Anbieter gestellt. Aufgrund der geringen Bewohner- und gewerblichen Dichte sowie der dezentrale Charakter des Baugebiets wurde das Plangebiet als derzeit für eine Carsharing-Station ungeeignet bewertet.

Zu 5.) Für die Kita werden Bodenuntersuchungen durchgeführt.

Zu 6.) Die Einwohnerversammlung ist am 25.03.2021 durchgeführt worden.

Die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung empfiehlt, die Stellungnahme zur Kenntnis zu nehmen.

Weitere Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange haben Hinweise vorgebracht, die zu Anpassungen / Ergänzungen des Plans und der Begründung geführt haben. Auf den Gliederungspunkt 8. dieses Berichtes wird verwiesen.

Nach Klärung einzelner Fragen haben die 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 Änderung des Planentwurfs

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

- Die festgesetzte Verkehrsfläche für den Fuß-Radweg ist zur Unterbringung von taktilen Elementen in ihrem östlichen Bereich um ca. 6 m vergrößert und somit der Vorhabenplanung angepasst worden. Hierdurch wurde auch der Geltungsbereich um rd. 6 m im Bereich des Fuß- und Radweges vergrößert.
- Die Baulinie entlang des Garagenhofs wurde um ein Teilstück entlang der östlichen Grenze (zukünftiges Kita-Grundstück) erweitert.
- In der Planzeichnung wurde die Zweckbestimmung der Fläche für Versorgungsanlagen mit der Bezeichnung „Nahwärme“ statt Elektrizität konkretisiert.
- Die textliche Festsetzung 4.2 wurde im letzten Halbsatz um den Zusatz ergänzt, dass der Innenraumpegel von 30 dB(A) nachts bei geschlossenem Fenster einzuhalten ist.
- In der textlichen Festsetzung 4.3 wurde der untere Wert des Außenraumpegels beschreiben mit > 45 dB(A) (vorher ≥ 44 dB(A)).
- Die Bauverbotszone nach § 9 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) wurde nachrichtlich übernommen.
- Im Vorhaben- und Erschließungsplan ist die Verjüngung des Radweges im Anschlussbereich an die Arend-Klauke-Straße geändert worden. Die Radwegbreite beträgt nun durchgängig 2,5 m.
- Die Beschriftung der Garagenanzahl ist auf 17 (statt vorher 16) redaktionell korrigiert worden.
- Im Vorhaben- und Erschließungsplan ist die Darstellung von 3 Besucherstellplätzen im Bereich der öffentlichen Wendeanlage auf 2 Stellplätze reduziert worden, um mehr Raum für die Errichtung von öffentlichen Fahrradabstellanlagen am Radweg vorhalten zu können und ausreichend Fläche für die Aufstellung von Müllgefäßen am Tag der Abholung zu erhalten. Im Bebauungsplanentwurf wurden dementsprechend die Umgrenzungen von Flächen für Fahrradabstellanlagen (Fa) und die Umgrenzungen von Flächen für die Aufstellung von Müllgefäßen (Mü) am Tag der Abholung angepasst.

Der Bebauungsplanentwurf (Bearbeitungsstand: 27.07.2021) enthält die vorgenannten Anpassungen.

Die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung empfiehlt, dem ergänzten bzw. angepassten Planentwurf (Bearbeitungsstand: 27.07.2021) zuzustimmen.

7.2 Änderung in der Begründung nach der öffentlichen Auslegung

Aufgrund der vorgenannten Anpassungen des Entwurfs des Bebauungsplanes sowie weiterer Hinweise im Rahmen der Trägerbeteiligung und öffentlichen Auslegung ist die Planbegründung überarbeitet bzw. ergänzt worden:

- Unter Punkt A3 Geltendes Planungsrecht wurde ergänzt, dass die Oberste Straßenbaubehörde der Freien Hansestadt Bremen eine Ausnahme nach § 9 Abs. 8 FStrG zur Unterschreitung der Bauverbotszone von 40 m zugelassen hat.
- Unter Punkt B1 wurde die Abbildung des Vorhaben- und Erschließungsplans mit der nördlich geplanten Kita aktualisiert.
- Im Kap. C2 „Bauweise und überbaubare Grundstücksfläche“ wurde die Begründung für die Erweiterung der Baulinie dargelegt.
- Im Kap. C3 „Erschließung und Mobilität“ wurde die Breite und Ausführung der Kita-Zufahrt im Bereich des Fuß- und Radweges weiter ausformuliert.
- Unter Punkt C4 „Ver- und Entsorgung“ wurde die Entwässerung und der Anschluss an das bestehende Kanalnetz weiter ausgeführt.

- Unter Punkt C6 „Klimaschutz/Energiekonzept“ wurde klargestellt, dass die Technikzentrale mit Holzpellets und nicht mit Biogas betrieben wird. Zudem wurde ergänzt, dass das Vorhaben die Anforderungen an eine Klimaschutzsiedlung erfüllt.
- Unter Punkt C11 wurde die nachrichtliche Übernahme der Bauverbotszone nach § 9 FStrG erläutert.
- Das Kapitel „Umweltbelange“ wurde um die Ergebnisse einer artenschutzrechtlichen Kontrolle ergänzt.

Die beigefügte Begründung (Bearbeitungsstand: 27.07.2021) enthält die vorgenannten Ergänzungen und Änderungen.

Die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung empfiehlt, der ergänzten Begründung (Bearbeitungsstand: 27.07.2021) zuzustimmen.

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

Die Planänderung nach der öffentlichen Auslegung ist insgesamt von untergeordneter Bedeutung und stellt eine Randkorrektur dar, ohne dass wesentliche Veränderungen der Planung bzw. Betroffenheiten entstehen. Durch diese Anpassung des Planentwurfs (siehe Gliederungspunkt 8 des Berichtes der Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung) werden die Grundzüge der Planung nicht berührt.

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

Die vorgenannte Anpassung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 110 berücksichtigt die im Rahmen der Behördenbeteiligung vorgetragenen Hinweise und wurden mit den davon betroffenen Behörden und dem Vorhabenträger einvernehmlich abgestimmt. Abwägungsrelevante neue Erkenntnisse und Inhalte haben sich dadurch nicht ergeben. Auf eine Einholung von weiteren Stellungnahmen der Öffentlichkeit kann verzichtet werden, da diese von den Planänderungen nicht betroffen ist. Daher wird von einer erneuten öffentlichen Auslegung gemäß § 4a BauGB abgesehen.

Die Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung wird um eine entsprechende Beschlussfassung gebeten.

B) Beschluss

Die städtische Deputation für Mobilität, Bau und Stadtentwicklung bittet den Senat und die Stadtbürgerschaft, den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 110 (mit Vorhaben- und Erschließungsplan) für die Errichtung von Wohngebäuden zwischen der Straße Fährer Flur, der Bundesautobahn A270, der Martin-Ecks-Straße und dem Grundstück Fährer Flur Nr. 43 in Bremen-Vegesack (Bearbeitungsstand: 27.07.2021) zu beschließen.

Vorsitzender

Begründung

zum vorhabenbezogener Bebauungsplan 110

(mit Vorhaben- und Erschließungsplan) für die Errichtung von Wohngebäuden zwischen der Straße Fährer Flur, der Bundesautobahn A270, der Martin-Ecks-Straße und dem Grundstück Fährer Flur Nr. 43 in Bremen-Vegesack

(Bearbeitungsstand 27.07.2021)

A1 Plangebiet

Das knapp 5.000 m² große Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 110 liegt im Stadtteil Vegesack, Ortsteil Fähr-Lobbendorf. Es zählt zur Gemarkung VR 165 und umfasst die Flurstücke 75/3 und 74 sowie Teile der Flurstücke 76/3 und 75/5.

Nördlich grenzen an das Plangebiet ein Wohnhaus (Fährer Flur 51) sowie die Gebäude einer ehemaligen Gärtnerei an. Diese liegen unmittelbar südlich der Bundesautobahn 270 (A270). Östlich grenzt das Plangebiet an die Arend-Klauke-Straße sowie an die Gärten der Wohnhäuser Martin-Ecks-Straße 50-52 (Flurstück 75/5) und südlich an das Grundstück Fährer Flur Nr. 43 (Flurstück 76/3) an. Im Westen wird das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans durch die Bentloger Straße und die Straße Fährer Flur begrenzt.

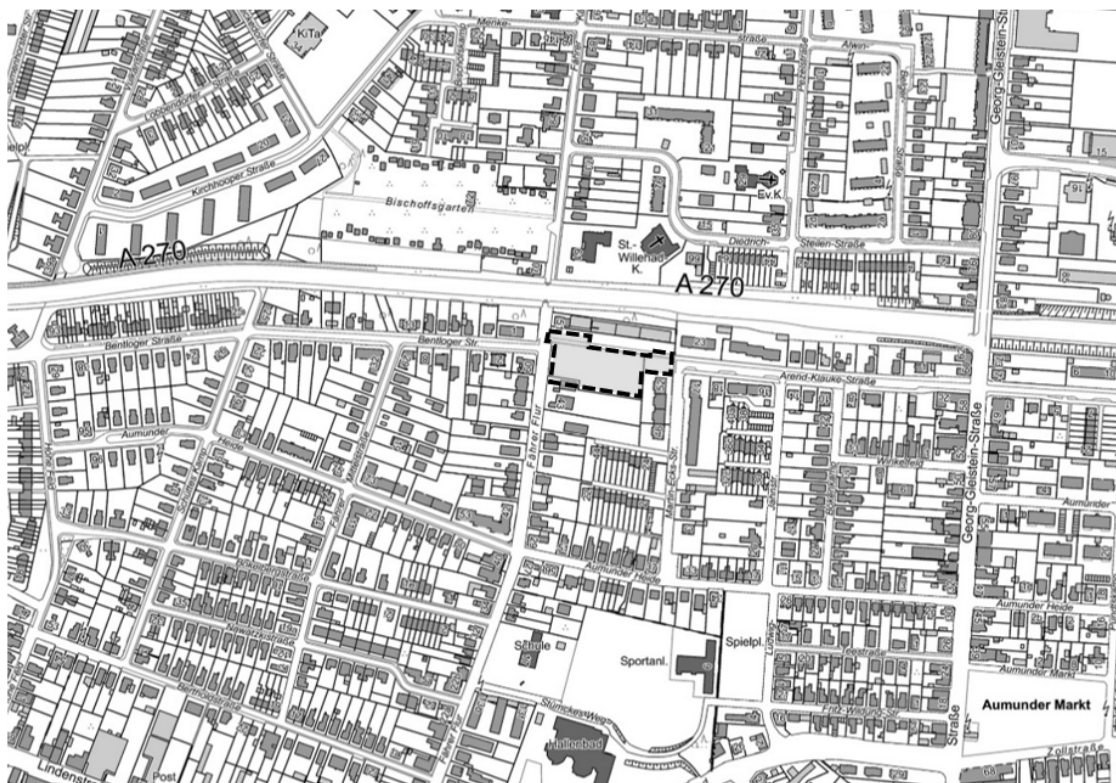


Abb. 1: Übersichtsplan zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 110 mit Lage Plangebiet (gestrichelte Fläche Quelle: Landesamt GeoInformation Bremen)

Die genaue Abgrenzung des Plangebietes ist der Planzeichnung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 110 zu entnehmen.

A2 Lage, Entwicklung und Zustand

Das Plangebiet lässt sich in einen nördlichen und einen südlichen Bereich unterteilen. Die beiden Planbereiche werden gegliedert durch eine öffentliche Fuß- und Radwegeverbindung, die zwischen der Bentloger Straße/Fährer Flur und der Arend-Klauke-Straße/Martin-Ecks-Straße verläuft. Die Wegeverbindung wurde ursprünglich als Verlängerung der Arend-Klauke-Straße geplant, jedoch in dieser Form nie realisiert und wird auch zukünftig nicht mehr als öffentliche Straßenverkehrsfläche benötigt. Die Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer soll jedoch in ihrer Funktion erhalten werden.

Der nördliche Teil umfasst in Teilen versiegelte Flächen vor dem Wohnhaus Fährer Flur 51 sowie vor dem westlichsten Gärtnergebäude und in Teilen Scherrasenflächen. Der südliche Teilbereich des Plangebietes wurde von einem Bauunternehmen genutzt. Sowohl die Gärtnerei als auch der Baubetrieb wurden aufgegeben, so dass die Gewächshäuser und das Areal des Baugeschäftes brachliegen. Das westlich an die ehemalige Gärtnerei anschließende Gebäude Fährer Flur 51 wird weiterhin als Wohnhaus genutzt.

Das Plangebiet ist von Wohnbebauung umgeben. So bestehen östlich zwischen der Autobahn und der Arend-Klauke-Straße Geschosswohnungsbauten und freistehende Einfamilienhäuser. Die westlich angrenzende Wohnbebauung zwischen der Autobahn und der Bentloger Straße wird durch Einzel- und Doppelhausbebauung dominiert. Auch nördlich der Autobahn schließen Wohnhäuser an. Zum Schutz der Wohnbebauung ist die Autobahn durch Schallschutzwände eingefasst.

Das Plangebiet liegt im Einzugsgebiet der beiden Haltestellen „Aumunder Heide“ und „Fährer Kämpe“. Die Haltestelle Aumunder Heide wird von den Buslinien 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.

Die nächstgelegenen Verbrauchermärkte befinden sich im zentralen Nahversorgungsbereich „Hammersbecker Straße/Georg-Gleistein-Straße“ in weniger als 700 m Entfernung. Der zentrale Versorgungsbereich des besonderen Stadtteilzentrums Vegesack liegt rd. 1.000 m entfernt, so dass der Einkauf von Gütern des täglichen und mittelfristigen Bedarfs im Mittelzentrum Vegesack zu Fuß oder mit dem Fahrrad unternommen werden können.

A3 Geltendes Planungsrecht

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

Für das Plangebiet gilt der im Jahr 1979 beschlossene Bebauungsplan 392. Dieser setzt das Plangebiet als ein Allgemeines Wohngebiet fest. Nördlich des bestehenden Fuß- und Radweges sind Gartenbaubetriebe allgemein zulässig und Wohngebäude unzulässig. 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.

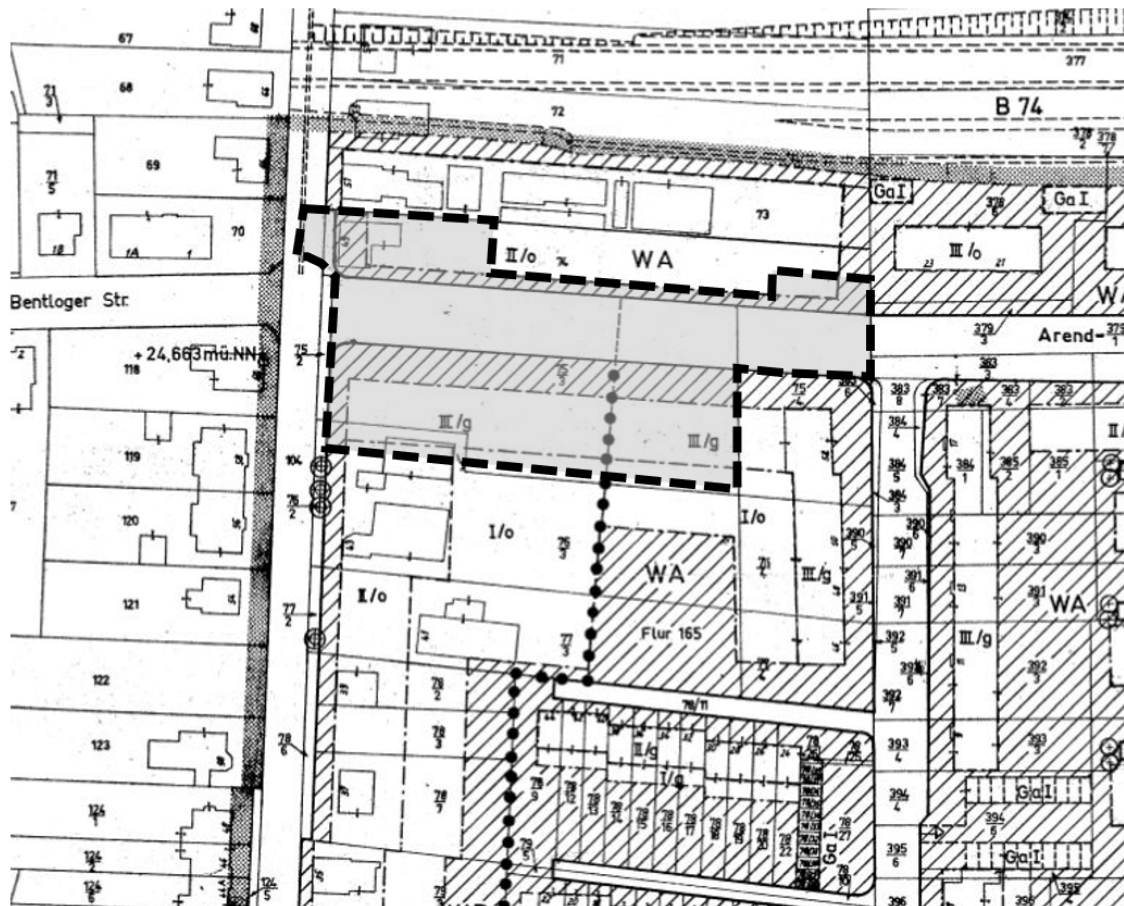


Abb. 2 Ausschnitt aus dem Bebauungsplan 392 mit dem Planbereich (gestrichelter Bereich)

Die vorhabenbezogene Planung sieht südlich an die Gärtnerei angrenzend die Errichtung eines Garagenhofs vor, der innerhalb der Bauverbotszone von 40 m nach § 9 Bundesfernstraßengesetz (FernStrG) liegt, jedoch einen Abstand von mehr als 20 m zu Bundesautobahn und zur bestehenden Lärmschutzwand einhält. Im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB hat die Oberste Straßenbaubehörde der Freien Hansestadt Bremen unter Abwägung des Platzbedarfs für einen möglichen Infrastrukturausbau der BAB 270 (beispielsweise aus Lärmschutzgründen) und den städtebaulichen Belangen nach einer geschlossenen Bebauung eine Ausnahme gemäß § 9 Abs. 8 FStrG zugelassen und zugestimmt, dass die Anbauverbotszone auf 20 m vom äußeren Fahrbandrand reduziert wird. Dieser Abstand begründet sich dahingehend, dass auch die Bestandsbebauung bis zu 20 m an den äußeren Fahrbandrand der ehemaligen Bundesstraße heranreicht.

B1 Ziele, Zwecke und Erforderlichkeit des Bebauungsplanes

Eine Projektentwicklungsgesellschaft (Vorhabenträgerin) plant auf dem aufgegebenen Gelände der Bauunternehmung drei Reihenhauszeilen mit insgesamt 16 Wohneinheiten zu errichten. Aufgrund der Festsetzung einer Straßenverkehrsfläche im Bebauungsplan 392 kann das Vorhaben nicht aus dem bisher geltenden Planrecht entwickelt werden, so dass mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan 110 neues Planrecht geschaffen werden soll. Die bestehende Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der Bentloger

Straße/Fährer Flur und Arend-Klauke-Straße/Martin-Ecks-Straße wird in leicht veränderter Lage als öffentliche Verkehrsfläche wiederhergestellt.

Die Vorhabenträgerin beabsichtigt ebenfalls, auf der nördlich an das Plangebiet angrenzenden brachliegenden Fläche der ehemaligen Gärtnerei eine Kindertagesstätte (Kita) zu errichten. Da für den Bereich der geplanten Kita im Bebauungsplan 392 ein Allgemeines Wohngebiet festgesetzt wird, ist eine Änderung des Planungsrechts für die Kita nicht erforderlich. Daher umfasst der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 110 nicht die geplante Kita. Gleichwohl wurden im Rahmen des Planverfahrens die Belange der Kita in das Planverfahren eingestellt und entsprechend berücksichtigt.

Mit der Errichtung von Reihenhäusern im Plangebiet sowie auch einer Kita nördlich angrenzend an das Plangebiet zielt die Planung insbesondere auf die Wohnbedürfnisse junger Familien ab, die in Bremen-Nord in einem städtischen Bereich ein Einfamilienhaus erwerben wollen. In Bremen-Vegesack besteht eine anhaltende Nachfrage nach Wohnraum, insbesondere nach Einfamilienhäusern in bereits erschlossenen Lagen mit Nähe zu Versorgungs- und Bildungseinrichtungen sowie zu sozialen Infrastrukturen. Aufgrund fehlender Wohnbauflächen ziehen nach wie vor junge Familien in die angrenzenden niedersächsischen Gemeinden, in denen größere Angebote an Baulandflächen vorhanden sind. Das Plangebiet ist aufgrund seiner Nähe zum Zentrum von Vegesack, der angrenzenden Wohnbebauung und seiner Verkehrsanbindung für den Wohnungsbau sowie auch für die nördlich des Plangebietes vorgesehene Kita gut geeignet.

Mit der Nachnutzung gewerblicher Brachflächen dient die Planung auch der Beseitigung eines städtebaulichen Missstandes. Mit der Entwicklung eines Wohngebietes in rd. 1.000 m Entfernung zum Bahnhof Aumund folgt die Planung auch der Zielsetzung einer Schienen- und ÖPNV-gestützten Siedlungsentwicklung, die auf eine Reduzierung der motorisierten Individualverkehre abzielt.

Zur Umsetzung der vorgenannten Ziele wurde ein städtebauliches Konzept erarbeitet, das in Form eines Vorhaben- und Erschließungsplanes die Grundlage für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 110 darstellt. Der Vorhaben- und Erschließungsplan sieht die Errichtung von drei untereinander versetzten Reihenhausezeilen mit insgesamt 16 Reihenhäusern vor. Die verkehrliche Erschließung der Reihenhausezeilen erfolgt von Westen über die Straßen Fährer Flur und Bentloger Straße. Zu Fuß und mit dem Fahrrad sind die Reihenhausezeilen auch vom Osten aus über die Martin-Ecks-Straße und die Arend-Klauke-Straße erreichbar.

Die Zeilenbebauung ist so ausgerichtet, dass die Zugänge zu den Reihenhäusern über einen Fußweg von Norden aus erfolgen und die Wohnräume und Gärten nach Süden ausgerichtet sind. Mit dieser Grundrissanordnung befinden sich die Außenwohnbereiche (Terrassen) auf der lärmabgewandten südlichen Gebäudeseite.

Die Stellplätze werden in einem Garagenhof nördlich des Fuß- und Radweges untergebracht. Der Garagenhof wird über eine Wendeanlage von der Fährer Flur aus erschlossen, welche außerdem die Erschließung des Bestandswohngebäudes Fährer Flur 51 weiterhin gewährleistet. Diese öffentliche Verkehrsfläche ist so bemessen, dass hier auch Besucher:innenstellplätze oder – soweit nachgefragt – ein Carsharing-Angebot angeordnet werden können. Zwischen dem Garagenhof und dem Fuß- und Radweg werden zudem Fahrradabstellanlagen für die Reihenhäuser angeordnet.

Der bestehende Fuß- und Radweg, der ursprünglich als Verlängerung der Straßenverkehrsfläche Arend-Klauke-Straße geplant war, soll weiterhin die umgebenden Nachbarschaften untereinander verbinden. Im Zuge der Entwicklung des Plangebietes wird der Fuß- und Radweg verlegt und an die neue städtebauliche Planung angepasst werden.



Abb. 3 Vorhaben- und Erschließungsplan (gestrichelter Bereich) mit ergänzender Darstellung der nördlich geplanter Kita (Verfasser: Atelier SchreckenberG GmbH, Bremen)

Die außerhalb des Plangebietes liegende Kita soll von Osten über die Arend-Klauke-Straße verkehrlich erschlossen werden. Sie ist als ein Gebäude mit zwei Vollgeschossen und einem Flachdach konzipiert. Durch einen Gebäuderiegel, der sich parallel zur Autobahn in Ost-West-Richtung erstreckt, kann auf der südlichen Kitaseite ein lärmgeschützter Außenspielbereich entwickelt werden. Ebenfalls erlaubt diese Gebäudeanordnung die Unterbringung der Gruppenräume der Kita auf der vom Verkehrslärm abgewandten Seite. Acht Kfz-Stellplätze werden vor Kopf an der östlichen Seite der Kita angeordnet. Mit der verkehrlichen Erschließung der Kita von Osten werden die Kfz-Verkehre der Kita und Wohnbebauung voneinander getrennt.

B2 Beschleunigtes Verfahren gemäß § 13a BauGB

Die Wohnungsbaukonzeption des Bremer Senats sieht vor, die Innenentwicklung zu unterstützen und möglichst brachgefallene oder untergenutzte Flächen für eine Revitalisierung zu nutzen. Mit der Wiedernutzbarmachung bereits baulich in Anspruch genommener Flächen innerhalb des Siedlungsbereichs stellt die Vorhabenplanung eine Maßnahme der Innenentwicklung dar, die vor dem Hintergrund der anhaltenden Nachfrage nach Wohnbauflächen in Bremen-Nord zeitnah realisiert werden. Daher soll der vorhabenbezogene Bebauungsplan 110 im beschleunigten Verfahren nach §13a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung aufgestellt werden.

Die Voraussetzungen zur Anwendung des §13a BauGB sind gegeben: Das Plangebiet befindet sich in einem von Siedlungstätigkeit geprägten Gebiet der Stadt, und die überbaubare Grundstücksfläche beträgt im Sinne von § 19 Abs. 2 BauNVO weniger als 20.000 m². Die Planung begründet auch 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. Im Sinne des § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB sind Eingriffe in Natur und Landschaft, die aufgrund der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes zu erwarten sind, nicht zu kompensieren, da sie bereits vor der planerischen Entscheidung als zulässig galten. Gleichwohl werden die Umweltbelange ermittelt und in der Abwägung berücksichtigt.

C Planinhalt

C1 Art und Maß der baulichen Nutzung

Das im Plangebiet zulässige konkrete Bauvorhaben mit den vorgesehenen Nutzungen wird durch Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 110 bestimmt. In diesem wird kein Baugebiet gemäß BauNVO festgesetzt, sondern die Art der baulichen Nutzung nach Ziffer 1 der textlichen Festsetzungen abschließend bestimmt. So sind im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Wohngebäude in Form von Reihenhäusern mit maximal einer Wohneinheit je Reihenhaus zulässig. Die §§ 12, 13 und 14 BauNVO sind sinngemäß anzuwenden. Dies beinhaltet die Zulässigkeit von Garagen, Räumen für freie Berufe und Nebenanlagen, die zur Versorgung der Wohnbebauung erforderlich sind.

Mit der Begrenzung der Vorhabenplanung auf die Zulässigkeit von Reihenhäusern wird die höchste Bebauungsdichte bei den Gebäudetypologien der Einfamilienhäuser erreicht. Insofern wird ein möglichst großes Angebot an Wohneinheiten innerhalb des Plangebietes ermöglicht. Zudem stellen Reihenhäuser mit ihrer kompakten Bauweise in Zeilenform auch die nachhaltigste Form der Siedlungsentwicklung im Bereich der Einfamilienhäuser dar. Da sie auf recht kleinen Grundstücken errichtet werden, ermöglichen sie auch Familien mit einem geringeren Budget den Erwerb eines eigenen Hauses.

In den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans werden nach § 12 Abs. 4 BauGB zwei Teilflächen einbezogen, die jedoch nicht Teil der Vorhabenplanung sind. Die beiden Flächen grenzen nördlich und südlich an den Fuß- und Radweg an und befinden sich in einem Bereich, für den der Ursprungsbebauungsplan 392 öffentliche Verkehrsflächen festsetzt. Da diese öffentlichen Verkehrsflächen nicht mehr benötigt werden, wird hier entsprechend der umgebenden Nutzungen ein Allgemeines Wohngebiet nach § 4 BauNVO festgesetzt.

Als Maß der baulichen Nutzung werden die maximale Grundfläche für die Wohngebäude und den Garagenhof, die maximale Trauf- und Firsthöhe sowie die Anzahl der Vollgeschosse für die Reihenhäuser und Technikzentrale innerhalb der Versorgungsfläche „Nahwärme“ festgesetzt. Diese Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung leiten sich aus der Umgebung ab, die von Wohnbebauung geprägt ist.

Die zulässige Grundfläche wird bestimmt durch die Festsetzung einer jeweils maximalen Grundfläche für die Reihenhäuser und für den Garagenhof. Diese leitet sich aus der

Vorhabenplanung ab und beträgt für die Wohnbebauung 1.250 m² und für den Garagenhof maximal 500 m². Die zulässige Grundfläche darf gem. § 19 Abs. 4 BauNVO durch die dort genannten Anlagen um bis zu 50 % überschritten werden. Die Begrenzung der Grundflächen zielt auf eine Reduzierung des Freiflächenverbrauchs auf dem bisher gewerblich genutzten Grundstück ab. Bei einer Größe der Grundstücksflächen für die Wohnbebauung und den Garagenhof von zusammen rd. 3.400 m² ergibt sich für die Reihenhäuser eine Grundflächenzahl (GRZ) von rd. 0,37. Damit wird die Obergrenze gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO für ein der Vorhabenplanung vergleichbares Allgemeines Wohngebiet von 0,4 unterschritten. Unter Einbeziehung der Garagen mit ihrer Zufahrt ergibt sich rechnerisch eine GRZ von 0,51, so dass im Sinne von § 19 Abs. 4 BauNVO die überbaubare Grundfläche unter Einbeziehung der Garagenflächen ebenfalls im Rahmen der Obergrenzen für ein Allgemeines Wohngebiet verbleibt.

Nebenanlagen gemäß § 14 Abs. 1 BauNVO sind, sofern es sich um Gebäude im Sinne der BremLBO handelt, auf eine Grundfläche von maximal 12 m² zu begrenzen. Diese Regelung zielt darauf ab, dass die Gärten der Reihenhäuser nicht durch Nebenanlagen, wie z.B. Gartenhäuser, überprägt werden. Von der Regelung ausgenommen sind Gebäude für Anlagen zur Erzeugung von Nahwärme, die der Versorgung des Plangebietes dienen.

Für ein homogenes Ortsbild und zur Höhenbegrenzung der Reihenhäuser wird eine maximale Traufhöhe von 7,5 m und eine maximale Firsthöhe von 12,5 m festgesetzt. Diese Höhen erlauben die Errichtung von Reihenhäusern mit zwei Vollgeschossen und einem Dachgeschoss. Die Regelung erfolgt vor dem Hintergrund, dass Reihenhäuser – im Gegensatz zu anderen Einfamilienhäusern wie z.B. Einzel- und Doppelhäusern – über schmale Gebäudebreiten verfügen und sich daher die Wohnfläche über mehrere Geschosse in die Höhe entwickelt.

Für das westliche Reihenendhaus wird eine um 3 m höhere maximale Traufhöhe zugelassen. Mit dieser Regelung soll die städtebauliche Eingangssituation im Kreuzungsbereich der Fährer Flur mit der Bentloger Straße und dem Fuß- und Radweg betont werden, in dem sich das Reihenendhaus an der Fährer Flur durch einen hochgezogenen Erker mit einer höheren Traufe von den weiteren Reihenhäusern unterscheidet.

Mit der Bestimmung der Trauf- und Firsthöhe werden die oberen Bezugspunkte für die Gebäudehöhen festgelegt. Zur Bestimmung des unteren Bezugspunkts für die Höhenentwicklung der Reihenhäuser wird im Bebauungsplan ein Höhenbezugspunkt definiert. Dieser liegt angrenzend an das Plangebiet in Knotenpunktbereich Fährer Flur/Bentloger Straße und stellt einen eingemessenen Vermessungspunkt mit der Höhenangabe von 24,08 m über Normalhöhennull dar. Die Festlegung des Höhenbezugspunktes stellt somit eine einheitliche Bestimmung der Gebäudehöhen für alle Reihenhäuser sicher.

Mit dem Ziel der Schaffung von Wohnraum für Familien wird im vorhabenbezogenen Bebauungsplan bestimmt, dass die Reihenhäuser zwingend mit zwei Vollgeschosse zu errichten sind. Diese Vorgabe leitet sich aus der städtebaulichen Konzeption der Vorhabenplanung ab. Die Festsetzung dient auch der Sicherung der Gebäudekubatur des Vorhabens, die in einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan ablesbar sein muss. Nur für das Reihendhaus an der Fährer Flur ist aufgrund der Zulässigkeit eines höheren Erkers eine dreigeschossige Bebauung zulässig. Der Garagenhof darf zur Sicherung des Ortsbildes maximal eingeschossig errichtet werden.

C2 Bauweise und überbaubare Grundstücksfläche

Zur Umsetzung der dem Bebauungsplan zugrundeliegenden Konzeption wird bestimmt, dass im Plangebiet nur Reihenhäuser mit je einer Wohneinheit zulässig sind. Mit dieser Regelung wird sichergestellt, dass auf der ehemaligen Gewerbefläche eine Bebauung mit einer angemessenen Wohnungsdichte an Einfamilienhäusern geschaffen werden kann. Die Begrenzung der Anzahl der Wohneinheiten dient auch dem Planungsziel, das Verkehrsaufkommen so weit wie möglich zu reduzieren. Bei einer höheren Anzahl an Wohneinheiten würden auch mehr Stellplatzflächen benötigt werden, die in dem Plangebiet bei Umsetzung der geplanten städtebaulichen Konzeption nicht zur Verfügung stehen würden. Insofern dient die Festsetzung auch der Vermeidung von Park-Such-Verkehren in den angrenzenden Wohngebieten.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden im Plangebiet durch Baugrenzen definiert, die sich aus der städtebaulichen Konzeption ableiten. Zur Sicherung der Konzeption werden mittels der Baugrenzen Baukörperfestsetzungen für die Reihenhäuser vorgenommen, die auch die Anlage von Terrassen innerhalb der Baufelder ermöglichen.

Die Anordnung des Garagenhofes im Plangebiet wird mittels Baugrenzen und einer Baulinie festgelegt. Die Baulinie in Richtung Norden ermöglicht die Errichtung des Garagenhofes mit einem Grenzabstand von nur rd. einem Meter. Der reduzierte Grenzabstand ist städtebaulich begründet, da zum einen ein Abstand von 2,5 m bis 3 m zum nördlich bestehenden Gewächshaus der ehemaligen Gärtnerei eingehalten wird und der Garagenhof nur eingeschossig errichtet werden darf. Nennenswerte Auswirkungen gehen von dem Garagenhof nicht aus, sodass auch der nördlich angrenzende Nachbar dieser Planung ausdrücklich zugestimmt hat. Die Baulinie in Richtung Osten ermöglicht hier die Errichtung einer Garage auf der Grenze zum Grundstück der zukünftigen Kita. Die Festsetzung der Baulinie hat zur Folge, dass die Abstandsflächenregelung der BremLBO aus städtebaulichen Gründen an dieser Stelle für den Garagenhof außer Kraft gesetzt wird.

Die Vorgabe einer geschlossenen Bauweise ist erforderlich, um die Reihenhauseinheiten in der gewünschten städtebaulichen Ausrichtung mit der integrierten Technikzentrale für die Energieversorgung errichten zu können. Die geschlossene Bauweise wird begrenzt durch die Baufelder der überbaubaren Grundstücksfläche.

Zur Sicherung eines homogenen Erscheinungsbilds des neuen Wohnquartiers werden aus städtebaulichen Gründen für die Reihenhäuser nur Satteldächer als Dachform zugelassen. Mit dieser Regelung wird auch Bezug zur umgebenden Wohnbebauung genommen, in der ebenfalls geneigte Dächer dominieren.

Gemäß § 9 (8) FStrG sind Bauvorhaben in der Anbauverbotszone nur mit der Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamt zulässig.

C3 Erschließung und Mobilität

Die verkehrliche Erschließung der Reihenhäuser für Kraftfahrzeuge erfolgt von Westen aus über die Straßen Fährer Flur und Bentloger Straße. Von Osten erfolgt eine Erschließung über den Fuß- und Radweg, der im Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ festgesetzt wird. Das neue Wohnquartier wird dementsprechend nicht von Autos durchfahren. Der Fuß- und Radweg wird jedoch baulich so errichtet, dass eine Befahrung mit Rettungs- und Feuerwehrfahrzeugen im Notfall möglich ist.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der zu Fuß Gehenden und Rad Fahrenden wird im Bebauungsplan festgesetzt, dass in den Kreuzungsbereichen des Fuß- und Radweges mit den Straßen Fährer Flur und Martin-Ecks-Straße auf einer Länge von mindestens 5

m Einfriedungen dauerhaft auf eine Höhe von 0,8 m zu begrenzen sind. Mit der Begrenzung der Höhe der Einfriedungen in den Kreuzungsbereichen zielt die Festsetzung auf die Freihaltung von Sichtdreiecken ab.

Da am östlichen Ende des Fuß- und Radweges die Zufahrt zur Kita-Stellplatzanlage von der Arend-Klauke-Straße/Martin-Ecks-Straße geplant ist, soll hier eine Kfz-Zufahrt über den Fuß- und Radweg erlaubt werden. Daher ist im Bebauungsplan hier eine 6 m breite Kfz-Zufahrt festgesetzt. Die tatsächliche Breite der Zufahrt wird sich jedoch erst mit der weiteren Ausgestaltung der Zufahrt ergeben, so dass die festgesetzten 6 m eine maximale Breite der Zufahrt darstellen. Die Überfahrt zur Stellplatzanlage der Kita wird so angeordnet, dass eine Längsbefahrung des hier endenden Fuß- und Radweges, durch den die Stellplatzanlage der Kita benutzenden Kfz-Verkehr, ausgeschlossen wird. Die Kfz-Zufahrt im Eingangsbereich der Kita ist aufgrund der Begrenzung auf diesen Abschnitt mit den Belangen des Fuß- und Radverkehrs vertretbar.

Für die Kfz-Unterbringung wird im Bebauungsplan eine Fläche für Garagen festgesetzt. Die Zufahrt zu diesem Garagenhof erfolgt über eine Wendeanlage, die als öffentliche Verkehrsfläche im Bebauungsplan festgesetzt wird. Diese ermöglicht im Sinne der Verkehrssicherheit das Wenden von Pkw und Lieferfahrzeugen innerhalb des Plangebietes, so dass keine Kfz in der Bentloger Straße oder in der Fährer Flur drehen müssen.

Die nach dem Stellplatzortsgesetz Bremen notwendigen Pflichtstellplätze für die geplanten 16 Reihenhäuser werden im Garagenhof abgebildet. Zudem besteht die Möglichkeit, innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche der Wendeanlage Besucher:innenstellplätze anzuordnen.

Zur Überprüfung der verkehrlichen Erschließung der Reihenhäuser und der geplanten Kita, des zukünftigen Verkehrsaufkommens sowie der Leistungsfähigkeit der Straßen und Verkehrsknotenpunkte wurde eine verkehrstechnische Untersuchung erstellt (*vgl. Verkehrs- und Regionalplanung GmbH: Verkehrsuntersuchung - Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 110 für ein Gebiet in Bremen-Nord; November 2020*). Die Untersuchung beinhaltet auch eine Bestandsaufnahme der Parkraumsituation in den angrenzenden Wohnstraßen innerhalb eines 200 m Radius zum Plangebiet.

Grundlage der Verkehrsuntersuchung waren umfangreiche Verkehrszählungen an den Knotenpunkten Fährer Flur/Bentloger Straße, Arend-Klauke-Straße/Georg-Gleistein-Straße, Martin-Ecks-Straße/Arend-Klauke-Straße sowie Aumunder Heide/Fährer Flur in der Zeit am 18. und 20. Februar 2020. Zudem erfolgte eine Zählung der Stellplatzbelegung am Mittwoch, den 30.09.2020 sowie am Donnerstag, den 01.10.2020.

Für die Prognose der vorhabenbedingten Verkehre sowie auch der durch die geplante Kita ausgelösten Verkehre wurden 16 Wohneinheiten und maximal 140 Kita-Kinder (3 U3-Gruppen je 10 Kinder und 6 Ü3-Gruppen je 20 Kinder) angesetzt. Im Ergebnis werden am Knotenpunkt Fährer Flur/Bentloger Straße in der verkehrlichen Spitzenstunde 9 An- und Abfahrten und über 24 Stunden verteilt 74 An- und Abfahrten berechnet. Am Knotenpunkt Martin-Ecks-Straße/Arend-Klauke-Straße, über den die Kita erschlossen wird, sind in der verkehrlichen Spitzenstunde 45 An- und Abfahrten und über 24 Stunden verteilt 178 An- und Abfahrten zu erwarten. Bei der Beurteilung der Leistungsfähigkeit der entsprechenden Knotenpunkte hat das Verkehrsplanungsbüro berechnet, dass die Zu- und Ausfahrten von der Kita und von der Wohnbebauung leistungsfähig mit der höchsten Qualitätsstufe bleiben. Die angrenzenden Straßen können den geringen Mehrverkehr aufnehmen.

Bei der Parkraumerhebung im Straßenraum wurde ermittelt, dass in einem Radius von rd. 200 m zur Wohnbebauung eine Kapazität von 116 Stellplätzen besteht. Im Tagesverlauf gibt es freie Kapazitäten von 52 Stellplätzen. Ab 22.00 Uhr wurde ein Defizit von 2 Kfz-Stellplätzen festgestellt. Da die Vorhabenplanung für jede Wohneinheit einen Kfz-Stellplatz vorhält und die Anlage von zusätzlichen öffentlichen Parkständen innerhalb der Wendeanlage möglich ist, wird mit Umsetzung der Vorhabenplanung und der Errichtung der Kita voraussichtlich keine relevante Reduzierung der Stellplatzkapazität einhergehen.

Auch vor dem Hintergrund der ÖPNV-Anbindung und des in rd. 1.000 m Entfernung gelegenen Bahnhofs Aumund sowie der zu Fuß und mit dem Fahrrad erreichbaren Nahversorgungsmärkten ist die Anlage von weiteren Stellplätzen nicht erforderlich. Zur Förderung der Nahmobilität werden im westlichen Planbereich gegenüber der Reihenhausezeile Abstellplätze für 22 Fahrräder festgesetzt, so dass für die Bewohnerinnen und Bewohner neben dem ÖPNV auch das Fahrrad als alternatives Verkehrsmittel zum Auto genutzt werden kann.

C4 Ver- und Entsorgung

Die Müllentsorgung erfolgt über die angrenzenden Straßen Fährer Flur/Bentloger Straße. Im westlichen Planbereich sieht die Vorhabenplanung die Errichtung einer Müllsammelstelle vor, an der für den Abfuhrtag der Müllabfuhr die Müllgefäße der Reihenhäuser aufgestellt werden können. Die Müllsammelstellfläche wird im Bebauungsplan zeichnerisch festgesetzt.

Im Hinblick auf die leitungstechnische Ver- und Entsorgung werden die 16 Reihenhäuser über den Fuß- und Radweg an die bestehenden Leitungsnetze angeschlossen. In den Straßen „Fährer Flur“ sowie „Martin-Ecks-Straße“ befinden sich öffentliche Mischwasserkanäle. Das Plangebiet ist bisher an den Mischwasserkanal „Fährer Flur“ angeschlossen. Aufgrund bindiger Bodenarten mit Geschiebelehm in einer Mächtigkeit von über 10 m kann das auf den Dachflächen anfallende Regenwasser nicht versickert werden. Daher ist eine Ableitung in die Mischwasserkanalisation erforderlich. Dabei muss der Anschluss des Plangebiets sowie auch der nördlich geplanten Kindertagesstätte an den Mischwasserkanal in der „Martin-Ecks-Straße“ erfolgen, da der Kanal nach Mitteilung der hanseWasser Bremen hydraulisch leistungsfähiger ist als der Mischwasserkanal in der Straße „Fährer Flur“. Es wird eine Einleitbeschränkung von max. 29 l/(s*ha) ausgesprochen.

Aufgrund der Begrenzung der überbaubaren Grundflächen sowie der Dachbegrünung auf dem Garagenhof erfolgt eine Reduzierung des Regenwasserabflusses. In der nachfolgenden Entwässerungsanzeige erfolgt ein hydraulischer Nachweis, inwieweit eine Drosselung der Einleitungsmengen über Rückstaukanäle erforderlich ist.

C5 Immissionsschutz

Verkehrslärm

Auf das Plangebiet wirken Lärmimmissionen von der nördlich gelegenen Autobahn A270 ein. Vor diesem Hintergrund wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt, die auch den geplanten Bau der Kita berücksichtigt (vgl. *T&H Ingenieure GmbH: Schalltechnische Untersuchung für die Aufstellung des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 110 für ein Gebiet in Bremen-Vegesack, 31.03.2021*).

Die Geräuschauswirkungen durch den Verkehr wurden anhand der DIN 18005 Schallschutz im Städtebau sowie in Anlehnung an die Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) bewertet. Idealerweise ist die Einhaltung der Orientierungswerte des Beiblattes 1 der DIN 18005 anzustreben.

Für Allgemeine Wohngebiete, wie sie mit dem Vorhaben vergleichbar und im Ursprungsbebauungsplan 395 festgesetzt sind, sieht die DIN 18005 einen Orientierungswert von 55 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts vor. Es handelt sich hierbei jedoch um gewünschte Zielwerte, nicht um Grenzwerte. Dies bedeutet, dass die Orientierungswerte lediglich als Anhalt dienen und dass von ihnen im Rahmen der Abwägung sowohl nach oben als auch nach unten abgewichen werden kann. Ergänzend werden die Grenzwerte der 16. BImSchV für die Bewertung herangezogen. Auch wenn sie unmittelbar nur für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen und Schienenwege gelten, oberhalb derer ggf. Anspruch auf Lärmsanierung besteht, geben sie wichtige Hinweise für die Bewertung des Verkehrslärms.

Die schalltechnischen Berechnungen für die geplanten Reihenhauszeilen haben berücksichtigt, dass zwischen der Lärmschutzwand der Autobahn und den Wohnhäusern eine zweigeschossige Kita in Form eines parallel zur Lärmschutzwand stehenden Gebäuderiegels errichtet werden soll. Die Kita, die zeitlich vor den Reihenhäusern errichtet werden soll, wirkt sich somit lärmindernd auf die Wohnbebauung aus.

Für die schalltechnische Untersuchung wurden die Straßenverkehrszahlen für die A270 von der Freien Hansestadt Bremen zur Verfügung gestellt. Sie beziehen sich auf das Jahr 2030. Für die Nebenstraße (Arend-Klauke-Str., Martin-Ecks-Str., Fahrer Flur und Bentloger Str.) wurden die Verkehrszahlen aus der Verkehrsuntersuchung zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 110 entnommen. Die Ermittlung der Schallausbreitung erfolgte mit einem Rechenprogramm anhand eines dreidimensionalen Rechenmodells.

An den geplanten Reihenhäusern berechnen sich Beurteilungspegel tags von bis zu 60 dB(A) an der nördlichen Fassade und von bis zu 49 dB(A) an der südlichen Fassade. Damit wird der Orientierungswert der DIN 18005 an der nördlichen (zur A270 ausgerichteten) Fassade um bis zu 5 dB und der Grenzwert der 16. BImSchV um bis zu 1 dB überschritten. An der südlichen (der A270 abgewandten Fassade) berechnen sich deutlich geringere Beurteilungspegel, so dass hier der Orientierungswert der DIN 18005 deutlich unterschritten wird.

An den geplanten Reihenhäusern ergeben sich nachts Beurteilungspegel von bis zu 54 dB(A) an der nördlichen Fassade und von bis zu 41 dB(A) an der südlichen Fassade. Damit wird der Orientierungswert der DIN 18005 an der nördlichen Fassade um bis zu 9 dB und der Grenzwert der 16. BImSchV um bis zu 5 dB überschritten. Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird jedoch deutlich unterschritten. An den südlichen Fassaden berechnen sich deutlich geringere Beurteilungspegel, so dass hier der Orientierungswert der DIN 18005 deutlich unterschritten wird.

Im Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen ist festzustellen, dass die Orientierungswerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ für Allgemeine Wohngebiete sowie auch die Grenzwerte der 16. BImSchV an den nördlichen Gebäudeseiten nicht eingehalten werden können. Aufgrund dieser Außenlärmswerte sind daher zur Schaffung gesunder Wohnverhältnisse Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Eine Umsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen, wie z.B. die Errichtung einer Lärmschutzwand, ist aufgrund der unmittelbaren Lage des Vorhabens innerhalb des Siedlungsbereichs an einem öffentlichen Fuß- und Radweg nicht möglich.

Allerdings besteht die Möglichkeit, über passive Schallschutzmaßnahmen in den Aufenthaltsräumen von Wohnungen tagsüber einen Mittelungspegel von 35 dB(A) und nachts von 30 dB(A) zu erreichen. Daher wurden zur Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse im vorhabenbezogenen Bebauungsplan textliche Festsetzungen aufgenommen, die entsprechend der Außenlärmwerte an den einzelnen Fassadenseiten Schalldämmmaßnahmen erfordern. So ist durch Grundrissgestaltung oder andere geeignete bauliche Maßnahmen (z.B. Doppelfassaden, verglaste Vorbauten wie Loggien, Wintergärten o.ä.) sicherzustellen, dass in den zu Wohnzwecken dienenden Aufenthaltsräumen der Mittelungspegel von 35 dB(A) tagsüber nicht überschritten wird.

Für den Nachtzeitraum gilt ebenfalls, dass durch Grundrissgestaltung oder andere geeignete bauliche Maßnahmen sicherzustellen ist, dass in den zu Wohnzwecken dienenden Aufenthaltsräumen der Mittelungspegel von 30 dB(A) nicht überschritten wird. Dabei ist sicherzustellen, dass bei Beurteilungspegeln nachts von bis zu 50 dB(A) der Innenraumpegel von 30 dB(A) bei gekippten Fenstern einzuhalten ist. Bei höheren Außenlärmwerten ist der Innenraumpegel bei geschlossenen Fenstern einzuhalten.

Mit der Einhaltung der textlichen Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans zum passiven Schallschutz können im Plangebiet gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden. Von den Anforderungen kann abgewichen werden, wenn der Nachweis erbracht wird, dass aus der tatsächlichen Lärmbelastung geringere Anforderungen an den passiven Schallschutz resultieren.

Die oben genannten Beurteilungspegel berücksichtigen die Errichtung der Kita als Gebäuderiegel zwischen der Wohnbebauung und der Autobahn. Der Baubeginn ist für das laufende Jahr 2021 geplant, sodass zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses hinreichende Sicherheit bestehen wird, ob die Kita die Schallschutzfunktion auch übernehmen wird. Nach Aussage des Schallschutzgutachter ist jedoch auch bei einer freien Schallausbreitung eine Wohnnutzung im Plangebiet möglich. Diese würde jedoch höheren Anforderungen an das Schalldämmmaß der Gebäudefassaden stellen.

Verkehrslärmfernwirkung

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung sind auch Berechnungen zu den vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Umgebung durchgeführt worden.

Der durch die neue Wohnbebauung und die geplante Kita verursachte Mehrverkehr führt an den außerhalb des Plangebiets gelegenen Immissionsorten Bentloher Straße 1, Fährer Flur 60, Arend-Klauke-Straße 21 und Martin-Ecks-Straße 17 zu einer Lärmpegelerhöhung von 0,1 dB bis zu 0,8 dB am Tag. In der Nacht sind keine Pegelerhöhungen zu erwarten. Pegelunterschiede unter 0,5 dB werden gutachterlich als nicht relevant angesehen, da nach dem Stand des Wissens zur Wahrnehmung von Pegeldifferenzen der hörbare Unterschied im Lautheitsempfinden zweier Geräusche bei 1 dB liegt. Pegelunterschiede unter 1 dB sind somit nicht wahrnehmbar. Insofern hat die schalltechnische Untersuchung ergeben, dass eine relevante Mehrbelastung für die Nachbarschaft durch das Vorhaben und die Kita nicht zu erwarten ist.

Luftschadstoffe

Im Rahmen der Kita-Planung ist auch ein Gutachten zu möglichen Luftschadstoffen im Planbereich erstellt worden (vgl. *Tüv-Nord; Untersuchung zur Luftschadstoffbelastung für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 110 in Bremen-Vegesack, 29.01.2021*).

In dem Gutachten wurden die Immissionsbeiträge des umliegenden Straßenverkehrs zur Luftschadstoffbelastung durch Ausbreitungsrechnungen bestimmt. Unter Berücksichtigung der Hintergrundbelastung ergibt sich eine Gesamtbelastung, die anhand der Grenzwerte der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) zum Schutz der menschlichen Gesundheit bewertet wurde. Außerdem erfolgte in dem Gutachten eine Gegenüberstellung mit Richtwerten der WHO.

Im Ergebnis werden alle Grenzwerte (Jahresmittelwerte) der 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit für Feinstaub Partikel PM₁₀ und PM_{2,5} sowie NO₂ im Bereich des Bauvorhabens eingehalten. Auf Basis der ermittelten Jahresmittelwerte und der statistischen Auswertung langjähriger Messreihen aus Luftmessnetzes der Länder kann auch eine unzulässige Überschreitung der Kurzzeitgrenzwerte gemäß 39. BImSchV für PM₁₀ und NO₂ im Untersuchungsgebiet ausgeschlossen werden. Damit werden alle Anforderungen der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit für Stickstoffdioxid (NO₂), Feinstaub Partikel PM₁₀ und Feinstaub Partikel PM_{2,5} im Bereich des Bauvorhabens erfüllt.

Die Gegenüberstellung mit den WHO-Richtwerten ergibt folgendes Bild: Die auf das Jahr bezogenen Richtwerte der WHO zum Schutz der menschlichen Gesundheit für NO₂ und Partikel PM₁₀ werden im Bereich des Bauvorhabens eingehalten. Gleiches gilt für die WHO-Empfehlungen zu den Kurzzeitwerten von NO₂. Luftschadstoffe. Hinsichtlich der Kurzzeitwerte von Partikel PM₁₀ zeigen Ergebnisse der Luftmessnetze der Bundesländer, dass angesichts der ermittelten Jahresmittelwerte die PM₁₀-Kurzzeitbelastung im Bereich des WHO-Richtwertes liegt. Der auf das Jahr bezogenen Richtwert der WHO für Partikel PM_{2,5} wird überschritten. Dies wird jedoch durch die Hintergrundbelastung hervorgerufen, der höchste Beitrag des Straßenverkehrs im Untersuchungsgebiet beträgt dagegen nur 2 % des WHO-Richtwertes.

Aus den Ergebnissen des Luftschadstoffgutachtens wird deutlich, dass im Plangebiet auch bezüglich möglicher Luftschadstoffe gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden können.

C6 Klimaschutz / Energiekonzept

Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7f BauGB sind bei der Aufstellung von Bebauungsplänen insbesondere die Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie zu berücksichtigen. Die Pläne sollen auch in Verantwortung des allgemeinen Klimaschutzes entwickelt werden.

Vor diesem Hintergrund ist für die 16 Reihenhäuser ein eigenes Energiekonzept entwickelt worden. Geplant ist die Errichtung eines kleinen privaten Nahwärmenetzes, das mittels einer Technikzentrale mit erneuerbaren Ressourcen in Form von Holzpellets betrieben wird. Die Technikzentrale ist zwischen den Baufeldern 1 und 2 der Reihenhausbauung angeordnet und wird im Bebauungsplan als Fläche für Versorgungsanlagen (Nahwärme) gesichert.

Des Weiteren werden auf den Reihenhausdächern Photovoltaikanlagen (PV-Anlagen) auf einer Fläche von mindestens 285 m² errichtet. Es werden, unter Berücksichtigung der Dachaufbauten, je 10 PV-Module pro Reihenhausdach auf der ertragreichen Südseite der Satteldächer installiert. Im Ergebnis ergibt sich rechnerisch im Verhältnis zur gesamten Dachfläche ein PV-Flächenanteil von ca. 23 %. Die Errichtung der PV-Anlagen wird im Bebauungsplan festgesetzt.

In Kombination aus der Beheizungsart, der Photovoltaikanlagen und der hochenergetischen Hülle wird für die Reihenhäuser ein KfW-40 plus Standard erreicht.

Mit dem oben beschriebenen Vorgaben erfüllt das Vorhaben die Anforderungen an eine Klimaschutzsiedlung.

C7 Örtliche Bauvorschriften

Zur Gestaltung des Ortbildes werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan auch örtliche Bauvorschriften gemäß § 86 BremLBO festgesetzt, die sich auf die Gestaltung des Übergangs zum öffentlichen Raum beziehen und auf ein homogenes Siedlungsbild abzielen. So dürfen im Plangebiet die Außenwände der Wohngebäude nur in Klinker ausgeführt werden. Untergeordnet dürfen die Außenwände auch in hellem Putz oder in Holz in Naturfarben ausgeführt werden. Die zu öffentlichen Verkehrsflächen ausgerichteten Seiten von Garagen sind ebenfalls in Klinker auszuführen. Von öffentlichen Verkehrsflächen aus sichtbare Anlagen zur Aufbewahrung von Müllbehältern sind mit einer Bepflanzung als Sichtschutz zu umgeben oder einzuhausen, sofern diese nicht in das Hauptgebäude baulich integriert sind.

C8 Altlasten

Aufgrund der ehemaligen gewerblichen Nutzung einer Bauunternehmung mit der Lagerung von Materialien und Baustoffen bestehen im Plangebiet Altlastenverdachtsflächen, die über orientierende Bodenuntersuchungen näher bestimmt worden sind (*vgl. Dr. Pirwitz Umweltberatung GmbH; Grundstück Fährer Flur 45 in Bremen-Nord, Orientierende Altlastenuntersuchungen, Juli 2019*).

Im Rahmen der Altlastenuntersuchungen wurden insgesamt 26 Rammkernsondierungen bis in den gewachsenen Boden und sechs Oberbodenmischproben genommen und ausgewählte Proben im Labor untersucht. Nutzungsbedingte Verunreinigungen des Untergrunds wurden dabei nicht festgestellt. Allerdings zeigten oberflächennahe Bodenauffüllungen auf dem Grundstück Fährer Flur 45 bereichsweise Beimengungen mit Fremdstoffen (Bauschutt, Schlacke, Schotter und Asche), die zu erhöhten Schadstoffgehalten führen. Der für die Beurteilung der gesunden Wohnverhältnisse zu berücksichtigende Benzo(a)pyrenwert von 0,5 mg/kg für Kinderspielflächen (Schreiben des SUBV vom 14.12.2016 „Neue Prüfwerte zur Bewertung von PAK bezüglich des Wirkungspfades Boden-Mensch“) wird mehrfach überschritten.

Aufgrund dieser Überschreitungen wird durch eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen der Stadt und der Vorhabenträgerin eine Bodensanierung vertraglich vereinbart, die die Durchführung von geeigneten Maßnahmen zum Schutz vor dem Kontakt Boden-Mensch in den betroffenen Bereichen vor Nutzungsbeginn sicherstellt.

C9 Kampfmittel

Aktuell 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 zu benachrichtigen.

C10 Archäologische Bodenfundstellen

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

C11 Nachrichtliche Übernahme

Im Bebauungsplan ist in der Planzeichnung die Anbauverbotszone nach § 9 FStrG nachrichtlich übernommen worden.

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 einzu beziehen. 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 Vegetationskunde; Biotoptypenkartierung
- Dr. Pirwitz Umweltberatung; Orientierende Altlastenuntersuchungen
- T&H Ingenieure; Schalltechnische Untersuchung
- VR Planung; Verkehrsuntersuchung
- Tüv-Nord: Gutachten Luftschadstoffe

Natur und Landschaft

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.

Im Plangebiet sind keine besonders geschützten Pflanzenarten, Biotope, Biotopkomplexe und Oberflächengewässer vorhanden. Im Jahr 2019 wurde eine Biotoptypenkartierung gemäß des Kartierschlüssels für Biotoptypen in Bremen (vgl. Freie und Hansestadt Bremen; Senator für Bau, Umwelt und Verkehr in Bremen 2013) durchgeführt. Die Bewertung der Biotope erfolgte auf der Basis einer Einstufung von Biotoptypen anhand der Biotopwertliste 2014. Die Ergebnisse sind in einem gesonderten Fachgutachten dargestellt (vgl. Karin Hobrecht, Plangebiet „Fährer Flur“ (VEP 110) - Dokumentation der vegetationskundlichen Untersuchungen 2019).

Kennzeichnend für die Biotopausstattung des Plangebietes ist eine Verzahnung von Brombeergebüschen mit halbruderalen Gras- und Staudenfluren. Hervorzuheben sind die linearen und punktuell eingestreuten Gehölzbestände.

Auf rd. 800 m² bestehen durch Schotter befestigter Lagerplätze für Steine, weitere Baumaterialien und Schutt. Diese Fläche liegt seit längerem brach und ist dementsprechend sehr moosreich sowie mit Kennarten der halbruderalen Gras- und Staudenfluren bewachsen. In den Randzonen wachsen Brombeeren auf. Zudem besteht hier noch ein Teil des Gebäudekomplexes auf dem Grundstück des Bauunternehmens. Nördlich angrenzend an die befestigten Flächen des Bauunternehmens hat sich ein Gehölzbestand aufgebaut aus einer älteren Salweide und Hängebirken entwickelt. Des Weiteren bestehen auf knapp 330 m² zentral im Plangebiet halbruderaler Gras- und Staudenfluren aus Grünlandarten und aus ruderalen Arten wie Ackerkratzdistel, Brennnesseln etc.

Am östlichen Plangebietsrand wächst artenreicher Scherrasen mit einem hohen Krautanteil. Dazu gehören typische Grünlandkräuter wie Wiesen-Ampfer, Spitzwegerich sowie Arten magerer Standorte (z.B. Ferkelkraut). Die Standorte wurden regelmäßig gepflegt und sind Bestandteil des genutzten Gartens des ehemaligen Bauunternehmens.

Baumbestand

Entlang der Fährer Flur befindet sich auf dem Grundstück des ehemaligen Bauunternehmens eine ältere Fichtenanpflanzung auf einer Fläche von rd. 722 m². Im Unterwuchs der hoch gewachsenen Fichten hat sich punktuell eine Strauchschicht entwickelt.

Im Rahmen des Planverfahrens wurde für Einzelbäume im Planbereich ein Baumkataster erstellt, in dem auch die Straßenbäume der Fährer Flur aufgenommen worden. Diese Bäume mit den Nr. 1-8 stellen nach der Bremer Baumschutzverordnung geschützte Bäume dar. Sie werden durch die Planung nicht berührt.

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

Tabelle 1: Baumkataster Plangebiet VEP 110

In Teilen ist aufgrund der geplanten Erschließungssituation sowie der neuen Baukörper ein Erhalt von geschützten Bäumen nicht möglich. So müssen die Bäume Nr. 9 und 11-17 für die Umsetzung des Vorhabens gefällt werden. Ein Ausgleich erfolgt durch die Anpflanzung von elf Bäumen beidseitig des Fuß- und Radweges auf privatem Grund.

Schutzgut Boden und Wasser

Aufgrund der vormaligen gewerblichen Nutzung des Plangebietes durch ein Baugeschäft mit Lagerflächen und Gebäudeteilen ist das Gebiet bereits in Teilen versiegelt und es bestehen erhebliche Bodenbeeinträchtigungen durch Altlasten (vgl. Kap. C8). Mit der zwingend erforderlichen Bodensanierung erfolgt eine Verbesserung der Bodenverhältnisse. Mit der Festsetzung einer maximalen Grundfläche wird die neue Versiegelung begrenzt. Ein Fuß- und Radweg besteht bereits. Insofern sind durch die Errichtung der Reihenhäuser keine erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Wasser zu erwarten. Mit der Begrünung der Garagendächer sowie der Anlage einer Wiese als private Grünflächen zwischen dem Garagenhof und dem Fuß- und Radweg erfolgt eine Reduzierung des Regenwasserabflusses, was sich positiv auf die mikroklimatischen Verhältnisse auswirkt.

Artenschutz

Im Rahmen des Planverfahrens wurde eine artenschutzrechtliche Kontrolle im Planbereich durchgeführt. So fand am 2. März 2020 eine Inspizierung des Baumbestandes mit einem 3-Personen-Team eines Gutachterbüros (*Ökologis GmbH - Fährer Flur – Vorhabenbezogener Bebauungsplan 110 (Bremen) - Durchführung einer Artenschutzkontrolle an vorhandenen Bäumen im Plangebiet des Wohnbauvorhabens, März 2021*) statt.

Zum Zeitpunkt der Kontrolle ließen sich mit Haussperling, Elster, Ringeltaube, Heckenbraunelle, Rotkehlchen, Kohlmeise, Gartenbaumläufer, Rabenkrähe, Blaumeise, Gimpel, Stieglitz, Buntspecht, Kleiber und Mäusebussard zwar einige geschützte Vogelarten beobachten, allerdings sind diese jeweils als Nahrungsgäste und nicht als Brutvogelarten einzustufen. Die Gutachter gehen davon, dass sich die eine oder andere höhlenbrütende Vogelart (wie z.B. Blau-, Kohlmeise, Gartenbaumläufer usw.) zur Brut niederlassen wird und auch weitere typische Garten- und Gehölzbrutvögel (wie z.B. Amsel oder Buchfink) im Planbereich zu erwarten sind. Zum Zeitpunkt der artenschutzrechtlichen Kontrolle gab es allerdings keine besiedelten oder mehrjährig nutzbare Lebensstätten im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und ebenfalls keine tötungs- oder störungsgefährdeten Vorkommen ortsgebundener Tiere (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BNatSchG).

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.

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 des Haushaltes 2021 bzw. der gemäß Finanzplanung bereits beschlossenen Orientierungswerte des Produktplans Umwelt, Bau und Verkehr PPL 68 für die Jahre 2022-2023 dargestellt.

(b) Genderprüfung

Das Vorhaben richtet sich gleichermaßen an alle Geschlechter. Durch die Nähe des Plangebietes zum Zentrum Vegesacks, 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.

Für Entwurf und Aufstellung:
BPW Stadtplanung
Bremen, den

.....
Büroinhaber

Für die Vorhabenträger:
Bremen, den

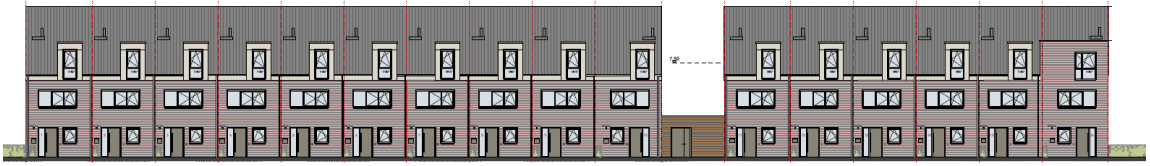
.....
Olaf Mosel
(MP Grund GmbH & Co. KG)

Anlagen

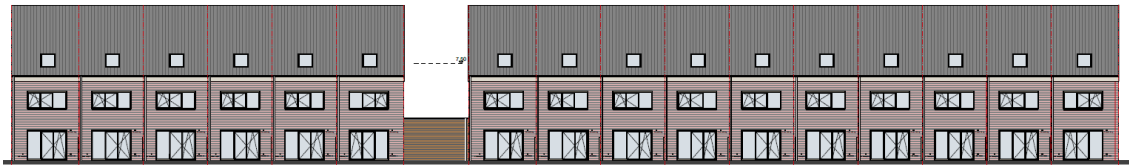
Vorhaben- und Erschließungsplan (Verfasser: ASP Schreckenberg GmbH)



Ansicht Nordfassaden (Verfasser: MP Grund GmbH & Co. KG)



Ansicht Südfassaden (Verfasser: MP Grund GmbH & Co. KG)



Perspektive entlang Fuß- und Radweg (Verfasser: MP Grund GmbH & Co. KG)



Perspektive mit geplanter Kita; (Verfasser: MP Grund GmbH & Co. KG)



FREIE HANSESTADT BREMEN (STADTGEMEINDE)

Vorhabenbezogener Bebauungsplan 110 (mit Vorhaben- und Erschließungsplan)

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

(Bearbeitungsstand: 27.07.2021)



ZEICHNERISCHE FESTSETZUNGEN

Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans

ART DER BAULICHEN NUTZUNG

Wohngebäude Wohngebäude (mit Angabe der Gebäudetypologie)
 Ga Garagenanlage
 WA Allgemeines Wohngebiet

MASS DER BAULICHEN NUTZUNG

GR 1.250 m² Maximale Grundfläche der Wohngebäude
 GR 550 m² Maximale Grundfläche der gemeinschaftlichen Anlage für Garagen (GGa)
 I Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß
 II-III Zahl der Vollgeschosse als Mindest- und Höchstmaß
 II Zahl der Vollgeschosse zwingend
 g Geschlossene Bauweise
 SD Satteldach
 FH 12,5 m Firsthöhe baulicher Anlagen als Höchstmaß in Metern über Bezugspunkt
 TH 7,5 m Traufhöhe baulicher Anlagen als Höchstmaß in Metern über Bezugspunkt

BAULINIE, BAUGRENZEN

Baulinie
 Baugrenze

FLÄCHEN FÜR VERSORGSANLAGEN

Nahwärme Fläche für Versorgungsanlagen: hier Nahwärme mit Angabe der maximalen Geschossigkeit

VERKEHRSLÄCHEN

Öffentliche Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: Fuß- und Radweg
 Öffentliche Straßenverkehrsfläche
 Straßenbegrenzungslinie
 Zufahrt Grundstückszufahrt innerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung

GRÜNFLÄCHEN

Private Grünfläche mit textlich definierter Zweckbestimmung (Wiese)

ANPFLANZUNG VON BÄUMEN

Anpflanzung von Bäumen (nach Abgang zu ersetzen)

SONSTIGE FESTSETZUNGEN

Fa Umgrenzung von Flächen für Fahrradabstellanlagen (Fa)
 Mü Umgrenzung von Flächen für die Aufstellung von Müllgefäßen am Tag der Müllabholung
 Abgrenzung unterschiedliches Maß der Nutzung innerhalb des Baufeldes; hier unterschiedliche maximale Traufhöhen und Geschossezahlen sowie Abgrenzung unterschiedlicher Baufelder (vgl. textliche Festsetzung Nr. 4.2 und 4.3)

Bz 24,08 m Bezugspunkt mit Höhenangabe in Meter über Normalhöhennull (NHN) (bestehender eingemessener Kanaldeckel in der Straße Fährer Flur, außerhalb des Plangebiets liegend)

DARSTELLUNGEN OHNE NORMENCHARAKTER

14 Bestandsbaum mit Baumnummer
 Bestandsbaum abgängig



TEXTLICHE FESTSETZUNGEN

- Im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans sind Wohngebäude in Form von Reihenhäusern (Hausgruppen) mit maximal einer Wohneinheit je Reihenhäuser zulässig. Die §§ 12, 13 und 14 BauNVO sind sinngemäß anzuwenden.

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 Plenarsitzungen bei der Verwaltung der Bürgerschaft zur Einsichtnahme ausliegt.