

Bremen, den 17. August 2016

Telefon: 361-10369 (Frau Ahlers)
361-89428 (Herr Eickhoff)

Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr,
Stadtentwicklung, Energie und Land-
wirtschaft (S)

Vorlage Nr. 19/156 (S)
Tagesordnungspunkt

Deputationsvorlage
für die Sitzung der Deputation
für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (S)

Bebauungsplan 2481

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

(Bearbeitungsstand: 18.07.2016)

- **Planaufstellungsbeschluss**
- **Öffentliche Auslegung**

I. Sachdarstellung

A) Problem

Die Flughafen Bremen GmbH beabsichtigt, auf Grundlage eines städtebaulichen Masterplans entlang der Henrich-Focke-Straße und im Knotenpunktbereich Henrich-Focke-Straße/Hanna-Kunath-Straße in der Airport-Stadt eine Bebauung zu errichten, die aufgrund der Höhenbeschränkungen und Baugrenzen des bestehenden Bebauungsplanes 1917 aus dem Jahre 1996 nicht zulässig wäre. Die Planung dient der städtebaulichen Aufwertung eines zentral gelegenen Bereichs der Airport-Stadt, der gegenwärtig durch Stellplatzanlagen geprägt wird.

B) Lösung

Aufstellung eines Bebauungsplanes.

Zum Planinhalt

Es wird auf den anliegenden Planentwurf und den Text der Begründung verwiesen.

Zum Verfahren nach dem BauGB

1. Planaufstellungsbeschluss

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft wird gebeten, einen Planaufstellungsbeschluss zu fassen. Auf den entsprechenden Beschlussvorschlag unter II. dieser Vorlage wird verwiesen.

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

Zum Bebauungsplan 2481 ist am 08.03.2016 vom Ortsamt Neustadt/Woltmershausen eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung in einer öffentlichen Einwohnerversammlung durchgeführt worden. Das Protokoll der Einwohnerversammlung ist dieser Vorlage als Anlage beigefügt. Auf den Inhalt wird verwiesen. Änderungen in den Planungszielen 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 Bebauungsplanes 2481 ist am 24.02.2016 die frühzeitige Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB durchgeführt worden. Das Ergebnis dieser Beteiligung ist in die Planung eingeflossen.

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

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB und die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sollen für den Bebauungsplan 2481 gleichzeitig durchgeführt werden (§ 4a Abs. 2 BauGB).

Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft wird nach der öffentlichen Auslegung des Planentwurfs im Rahmen der Behandlung der anlässlich der öffentlichen Auslegung eingegangenen Stellungnahmen auch über das Ergebnis der Trägerbeteiligung unterrichtet.

C) Finanzielle Auswirkungen / Gender-Prüfung

1. Finanzielle Auswirkungen

Bei der Realisierung der Planung entstehen der Stadtgemeinde Bremen keine Kosten. Wegen einer möglicherweise erforderlichen Kampfmittelbeseitigung ist nicht auszuschließen, dass der Stadtgemeinde Bremen Kosten entstehen können. Sollte sich ein Kampfmittelverdacht im Plangebiet nach der Sondierung bestätigen, trägt die Kosten für die Kampfmittlräumung nach § 8 Abs. 2 Bremisches Gesetzes zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel das Land Bremen. Die dafür erforderlichen Mittel werden – soweit Dritte nicht zur vollständigen Refinanzierung der Kosten herangezogen werden können – entsprechend den zur Verfügung gestellten Haushaltsmitteln in Anspruch genommen, über die die Bürgerschaft im Rahmen der Haushaltsaufstellung zu beschließen hat.

2. Genderprüfung

Das geplante Sondergebiet "Flughafen" als Bestandteil der Airport-Stadt Bremen und die im Plangebiet vorgesehenen Nutzungen richten sich gleichermaßen an Frauen und

Männer. Durch die Planung sind daher grundsätzlich keine genderspezifischen Auswirkungen zu erwarten.

D) Abstimmungen

Der Beirat Neustadt hat in seiner Sitzung am 21.04.2016 die Planung zur Kenntnis genommen.

Das Ortsamt Neustadt/Woltmershausen wird im weiteren Verfahren erneut beteiligt.

Dem Ortsamt Neustadt/Woltmershausen wurde die Deputationsvorlage gemäß Ziffer 2.3 der Richtlinie über die Zusammenarbeit der Beiräte und Ortsämter mit dem Senator für Bau und Umwelt in Bauangelegenheiten vom 1. Mai 2003 übersandt.

II. **Beschlussvorschläge**

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft fasst den Beschluss, dass der Bebauungsplan 2481 für ein Gebiet in Bremen-Neustadt zwischen Hanna-Kunath-Straße und Henrich-Focke-Straße (Bearbeitungsstand 18.07.2016) aufgestellt werden soll (Planaufstellungsbeschluss).
2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft stimmt dem Entwurf des Bebauungsplans 2481 für ein Gebiet in Bremen-Neustadt zwischen Hanna-Kunath-Straße und Henrich-Focke-Straße (Bearbeitungsstand 18.07.2016) einschließlich Begründung zu.
3. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft fasst den Beschluss, dass der Bebauungsplan 2481 für ein Gebiet in Bremen-Neustadt zwischen Hanna-Kunath-Straße und Henrich-Focke-Straße (Bearbeitungsstand 18.07.2016) einschließlich Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen ist.

Anlagen

- Protokoll der Einwohnerversammlung
- Begründung zum Bebauungsplan 2481 (Bearbeitungsstand: 18.07.2016)
- Entwurf des Bebauungsplans 2481 (Bearbeitungsstand: 18.07.2016)

Begründung

Bebauungsplan 2481

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

(Bearbeitungsstand: 18.07.2016)

A) Plangebiet

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

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

B) Ziele, Zwecke und Erforderlichkeit des Bebauungsplanes

1. Entwicklung und Zustand

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

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

Die verkehrliche Erschließung des Plangebietes erfolgt über die Henrich-Focke-Straße und die Hanna-Kunath-Straße, die jeweils in einer Wendeanlage münden. Über die Straßenbahnlinie 6 ist das Plangebiet sehr gut an den ÖPNV angebunden. Die nächstgelegenen Haltestellen "Flughafen" und "Neuenlander Kämpfe" sind nur rd. 300 m entfernt. Über die Flughafenallee besteht ein Anschluss an die Autobahn A 281 in weniger als 5 Minuten, so dass das Plangebiet auch an das überregionale Verkehrsnetz angebunden ist.

2. **Geltendes Planungsrecht**

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

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

3. **Planungsziele und Erforderlichkeit des Bebauungsplanes**

Auf Grundlage der in den 1990er Jahren durch das Berliner Planungsbüro Machleidt erstellten städtebaulichen Konzeption für die bauliche und gestalterische Entwicklung der Airport-Stadt wurde u.a. die nördliche Seite der Henrich-Focke-Straße mit bis zu siebengeschossigen Bürogebäuden bebaut. Auf der gegenüberliegenden Seite der Henrich-Focke-Straße fehlt jedoch eine Bebauung, die der Straße eine räumliche Fassung geben würde. Gleiches gilt für die Hanna-Kunath-Straße. Im Gegensatz zur nordwestlichen Straßenseite, an der in den vergangenen zehn Jahren mehrere Büro- und Gewerbebauten in einer Fluchtlinie entstanden sind, fehlt der östlichen Seite der Hanna-Kunath-Straße eine straßenbegleitende Bebauung. Das Stadtbild wird hier durch Stellplatzreihen mit dahinterliegenden, unregelmäßig angelegten großflächigen Gewerbebauten bestimmt.

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

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

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

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

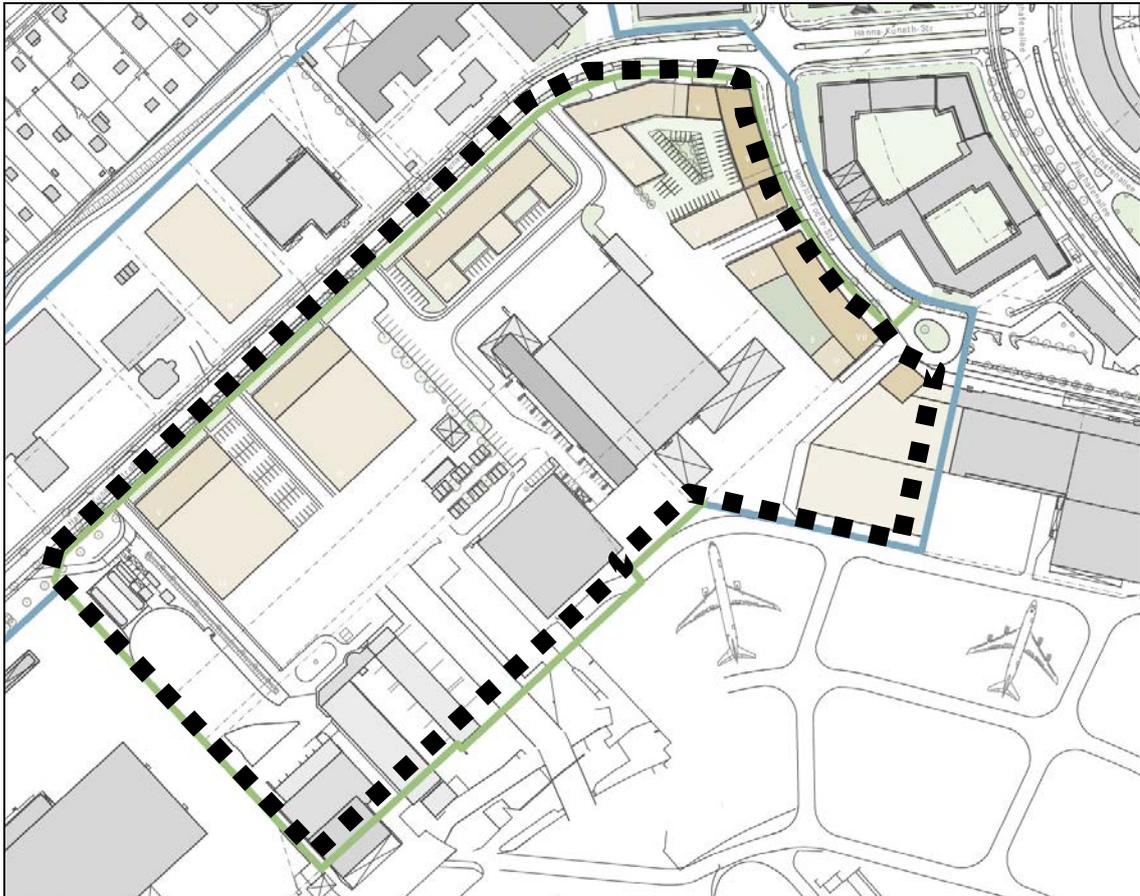


Abbildung 1: Ausschnitt städtebaulicher Masterplan (Verfasser: Westphal Architekten BDA, Bremen)

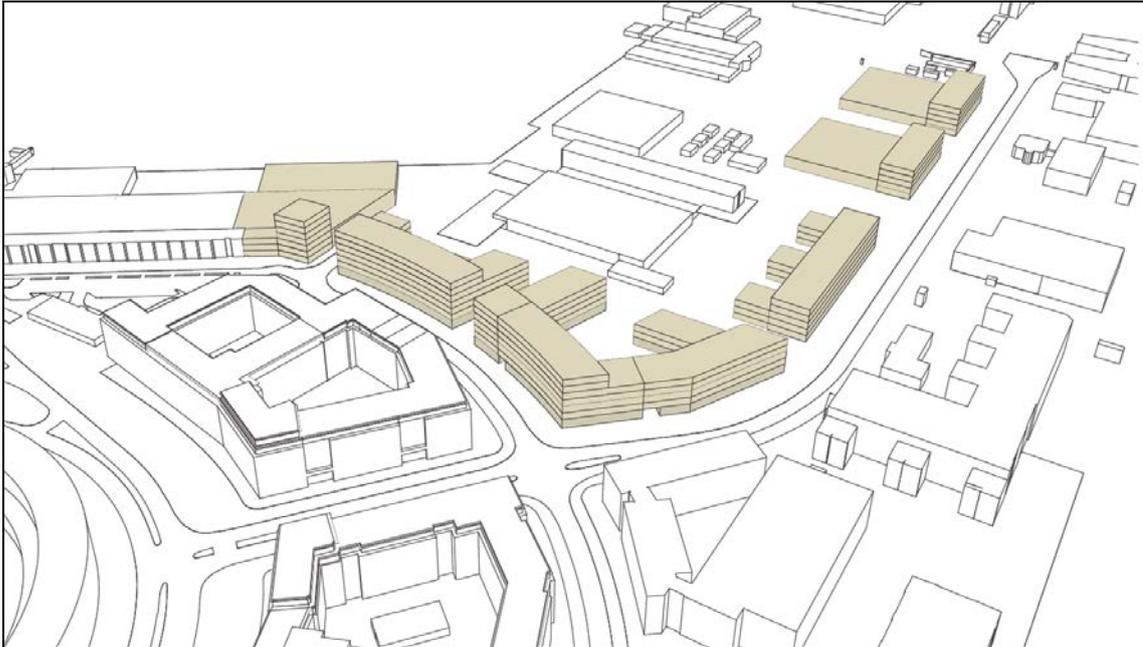


Abbildung 2: Perspektive der möglichen Bebauung (Verfasser: Westphal Architekten BDA, Bremen)

C) Planinhalt

Art der baulichen Nutzung

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

Das Sondergebiet "Flughafen" dient vorwiegend der Unterbringung von Anlagen, Betrieben und Einrichtungen, die dem Flughafenbetrieb und der Luftfahrt zugeordnet werden. Zulässig sind neben Gewerbebetrieben, die dem Flughafenbetrieb sowie der Luft- und Raumfahrt dienen, auch Gewerbebetriebe, die im Zusammenhang mit flughafenspezifischen Betrieben und Anlagen sowie Luft- und Raumfahrtunternehmen stehen. Des Weiteren sollen Bildungseinrichtungen und wissenschaftliche Einrichtungen der Luft- und Raumfahrt, Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Hotels, Schank- und Speisewirtschaften sowie die dem Sondergebiet dienenden Stellplätze, Garagen und Nebenanlagen allgemein zulässig sein. Mit diesen festgesetzten Nutzungen wird der Zielrichtung des Gewerbeentwicklungsprogramms der Stadt Bremen 2020 zur Entwicklung der Airport-Stadt als ein attraktiver Standort für mittelständische und Großunternehmen aus den Bereichen Produktion und Dienstleistungen mit Interesse an räumlicher Nähe zum Flughafen Rechnung getragen.

Der Bebauungsplan lässt explizit ausschließlich Hotels – und nicht Betriebe des Beherbergungsgewerbes im Allgemeinen – zu. Dies erfolgt vor dem Hintergrund, dass Beherbergungsbetriebe wie BoardingHouses, die auf einen längeren Aufenthalt ausge-

richtet sind, aufgrund der Nähe zum Flughafen Bremen mit dem erzeugten Flugverkehrslärm explizit nicht zulässig sein sollen.

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

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

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

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

2. Maß der baulichen Nutzung

Für das Sondergebiet "Flughafen" wird eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 festgesetzt, die sich aus der städtebaulichen Konzeption herleitet und der beabsichtigten baulichen Verdichtung mit einer entsprechenden Raumfassung entlang der Henrich-Focke- und Hanna-Kunath-Straße Rechnung trägt. Bereits der Bebauungsplan 1917 lässt eine Überschreitung der festgesetzten GRZ von 0,6 bis zu einer GRZ von 0,8 durch Stellplätze in Untergeschossen zu. Entsprechend den Regelungen des § 19 Abs. 4 BauN-VO ist im Bebauungsplan 1917 für oberirdische Garagen und Stellplätze mit Zufahrten

sowie Nebenanlagen eine Überschreitung der GRZ bis zu 0,8 zulässig. Da das Plangebiet bereits nahezu vollständig versiegelt ist, entspricht die im Bebauungsplan 2481 festgesetzte GRZ 0,8 auch den tatsächlichen Verhältnissen der Bestandssituation. Die GRZ von 0,8 liegt im Rahmen der Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO für sonstige Sondergebiete wie auch Gewerbegebiete.

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

Die Höhenentwicklung im Plangebiet wird über die Festsetzung von minimalen und maximalen Gebäudehöhen geregelt. Um die beabsichtigte räumliche Fassung der Henrich-Focke-Straße und der Hanna-Kunath-Straße zu sichern, setzt der Bebauungsplan in diesem Bereich Mindestgebäudehöhen von 17,0 m entlang der Henrich-Focke-Straße bzw. 12,0 m entlang der Hanna-Kunath-Straße fest. Um die Höhenentwicklung der Bebauung in einem verträglichen Maß zu halten, setzt der Bebauungsplan zusätzlich maximal zulässige Gebäudehöhen fest. Diese leiten sich aus dem städtebaulichen Masterplan ab und betragen entlang der Henrich-Focke-Straße 23,0 m und entlang der Hanna-Kunath-Straße 17,0 m. In den rückwärtigen Bereichen setzt der Bebauungsplan ausschließlich eine maximal zulässige Gebäudehöhe von 17,0 m bzw. von 21,0 m fest. Diese Festsetzungen sind aus dem Bebauungsplan 1917 übernommen worden und sichern somit den baulichen Bestand ab.

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

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

3. Baulinien, Baugrenzen, Bauweise

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

wird. Hiermit wird die Möglichkeit geschaffen, mit der Bebauung näher an die Straße heranzurücken. In den übrigen Bereichen setzt der Bebauungsplan keine Baugrenzen fest, um eine flexible Grundstücksausnutzung zu ermöglichen und dem Gebäudebestand Rechnung zu tragen.

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

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

4. Stellplätze und Nebenanlagen

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

Eine Ausnahme sieht der Bebauungsplan für Kfz-Stellplätze zwischen der Baugrenze und der Hanna-Kunath-Straße vor. Wenn ein Mindestabstand von 3,0 m zur öffentlichen Verkehrsfläche eingehalten und je vier Kfz-Stellplätze ein großkroniger heimischer Laubbaum mit einer Baumscheibe von mind. 2,5 m x 2,5 m gepflanzt wird, können hier Stellplätze zugelassen werden. Diese Ausnahmeregelung trägt zum einen der in Teilbereichen bestehenden Situation Rechnung und ermöglicht zum anderen im Bedarfsfall, z.B. für Geschäftskunden, ein Parken vor dem Eingang eines Büro- oder sonstigen Gebäudes.

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

Der Bebauungsplan setzt zur Begrünung des Plangebietes fest, dass im Sondergebiet "Flughafen" entlang der unbebauten Grundstücksgrenzen Laubholzhecken oder mindestens 3,0 m breite Gehölzstreifen anzupflanzen sind. Die sonstigen nicht befestigten Grundstücksteile sind ebenfalls zu begrünen und je 400 m² versiegelter Fläche ist ein mindestens 3,0 m hoher Laubbaum zu pflanzen. Auf Stellplatzanlagen ist je vier Stellplätze ein großkroniger Laubbaum anzupflanzen und nach Abgang zu ersetzen.

Des Weiteren sind Flächen zwischen der öffentlichen Verkehrsfläche und der Baugrenze, soweit sie nicht als Zufahrt oder Zugang dienen, entlang der öffentlichen Verkehrsfläche mit standortgerechten heimischen Laubgehölzen in einer Breite von 3,0 m zu bepflanzen und hieran anschließend in einer Breite von 3,0 m arten-/kräuterreiche Grünstreifen anzulegen. Diese Regelung soll eine grüne Vorzone entlang der Hanna-Kunath-Straße ermöglichen, die sich einerseits positiv auf das Stadtbild und somit auf die Adressbildung des Gewerbestandortes Airport-Stadt auswirkt und andererseits auch einen ökologischen Nutzen hat. Die Verwendung von standortgerechten heimischen Laubgehölzen sowie regional typischem Saatgut für den Grünstreifen soll zur Erhöhung der Artenvielfalt von Fauna und Flora beitragen. Daher enthält der Bebauungsplan auch Vorgaben zur Pflege der Grünfläche (2x im Jahr; Mahd ab 15. Juni des Jahres mit Abtransport des Mähgutes).

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

6. Maßnahmen für die Nutzung erneuerbarer Energien

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

7. Gestaltungsfestsetzungen nach § 85 Bremische Landesbauordnung

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

8. Kampfmittel, Altlasten

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

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

Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Flughafengewerbegebietes (1996 – Airport-Stadt Mitte) wurden im Vorfeld der Baureifmachung des Gebietes auch im Bereich des ehemaligen Kleingartengebietes technische Untersuchungen durchgeführt. Die Untersuchungen zeigen, dass der oberflächennahe Untergrund den Aufschlussbohrungen zufolge von einem bis zu 0,85 m mächtigen Auffüllungshorizont eingenommen wird. Es

ist evtl. mit Auffüllungen, bestehend aus Boden, vermengt mit Bauschuttresten zu rechnen. Die vorhandene künstliche Auffüllung zeigt keine erhöhten Analysewerte, die die Prüfwerte der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12.07.1999 für Industrie- Gewerbegrundstücke überschreiten. Die Fläche ist grundsätzlich für eine gewerbliche Nutzung geeignet.

9. Hinweise

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

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

10. Nachrichtliche Übernahmen

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

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

D) Umweltbericht

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

1. Inhalte und Ziele des Bebauungsplans

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

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

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

2. Ziele des Umweltschutzes, Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

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

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

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

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

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

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

Verteilung zu erhalten; bestimmte Landschaftsteile sollen der natürlichen Dynamik überlassen bleiben.

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

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

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

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

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

Im Rahmen des Planverfahrens erfolgte am 16.03.2016 eine Begehung im Plangebiet mit dem Ziel, eine Beurteilung der Flächen im Hinblick auf das floristische Inventar vorzunehmen. Für die Kartierung wurde der aktuelle Kartierschlüssel für Biotoptypen in Bremen (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr in Bremen 2013) verwendet. Die Bewertung der Biotope erfolgte auf Basis einer für das Land Bremen aufgestellten Biotopwertliste (SUBV 2014).

Kennzeichnend für den ca. 2 m breiten Grünstreifen entlang der Hanna-Kunath-Straße zwischen Stellplätzen und Gehweg ist eine Hainbuchenhecke (Biotoptyp: BZE – Ziergebüsch aus überwiegend einheimischen Gehölzarten). Darüber hinaus wird der Bereich von einem artenreichen Scherrasen (GRR) eingenommen. Als bestandsprägende Art tritt das Gras *Festuca rubra* (Rot-Schwingel) auf. Dazu bestehen typische Kräuter der artenreichen Scherrasen wie *Bellis perennis* (Gänseblümchen), *Achillea millefolium* (Gewöhnliche Scharfgarbe), *Leontodon autumnalis* (Herbstlöwenzahn), *Trifolium repens* (Weiß-Klee), *Plantago major* (Breitwegerich), *Cardamine pratensis* (Wiesen-Schaumkraut) etc. Die magere Ausprägung des Scherrasens wird durch das dominante Auftreten von *Festuca rubra* und dem steten Vorkommen der Magerrasenkennart *Hypochoeris radicata* (Ferkelkraut) deutlich. Kurzzeitig kann von einer Ausbildung von Blühaspekten der Kräuter ausgegangen werden. Gefährdete Arten (vgl. GARVE 2004) konnten auf der Rasenfläche zurzeit der Kartierung nicht nachgewiesen werden. Nach SUBV (2014) ist der Biotoptyp „Artenreicher Scherrasen“ von geringer Wertigkeit (Wertstufe 2).

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

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

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

Oberflächengewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden.

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

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

Eingriffsregelung

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

Artenschutzrechtliche Prüfung gem. Bundesnaturschutzgesetz

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

Die sonstigen in § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB genannten Umweltbelange werden von der Planung nicht wesentlich betroffen. Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Umweltbelangen sind nicht bekannt.

3. Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Bei Nichtdurchführung der Planung wäre das Plangebiet auf Grundlage des bisher geltenden Bebauungsplans 1917 bebaubar. Unmittelbar entlang der Hanna-Kunath-Straße wären demnach Stellplatzanlagen allgemein zulässig, die dem städtebaulichen

Ziel, hier eine bauliche Fassung durch eine straßenbegleitende Bebauung mit grüner Vorzone zu erreichen, entgegenstehen. Auch die Setzung von städtebaulichen Akzenten entlang der Henrich-Focke-Straße, insbesondere im Kreuzungsbereich mit der Hanna-Kunath-Straße, wäre nicht möglich. Die bestehenden städtebaulichen Gestaltungsdefizite im Plangebiet – insbesondere mit den zu den öffentlichen Verkehrsflächen orientierten Stellplatzanlagen – würden verfestigt und eine Nutzung der Flächen entlang der Hanna-Kunath-Straße zur Herstellung einer straßenbegleitenden Bebauung wäre nicht möglich.

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

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

4. Verwendete Verfahren bei der Umweltprüfung

Im Rahmen des Planverfahrens erfolgte am 16.03.2016 eine Begehung im Plangebiet mit dem Ziel, eine Beurteilung der Flächen im Hinblick auf das floristische Inventar vorzunehmen. Für die Kartierung wurde der aktuelle Kartierschlüssel für Biotoptypen in Bremen (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr in Bremen 2013) verwendet. Die Bewertung der Biotope erfolgte auf Basis einer für das Land Bremen aufgestellten Biotopwertliste (SUBV 2014). Schwierigkeiten sind bei der Zusammenstellung der relevanten Angaben nicht aufgetreten.

5. Maßnahmen zur Überwachung (Monitoring)

Gemäß § 4c BauGB haben die Gemeinden erhebliche Umweltauswirkungen, die auf Grund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten können, zu überwachen (Monitoring). Ziel ist es, eventuelle unvorhergesehene, nachteilige Auswirkungen zu ermitteln und gegebenenfalls geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen. Es wird davon ausgegangen, dass im Rahmen der routinemäßigen Überwachung durch die Fachbehörden erhebliche nachteilige und unvorhergesehene Umweltauswirkungen den Fachbehörden zur Kenntnis gelangen.

6. Allgemein verständliche Zusammenfassung

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

Während die nördliche Seite der Henrich-Focke-Straße mit bis zu siebengeschossigen Bürogebäuden bebaut ist, fehlt auf der gegenüberliegenden Seite eine Bebauung, die der Straße eine räumliche Fassung geben würde. Mit der bestehenden weitläufigen, das Stadtbild prägenden Stellplatzanlage erfolgt nur eine geringe bauliche Verdichtung an dieser zentralen Stelle der Airport-Stadt. Im Gegensatz zur nordwestlichen Straßenseite der Hanna-Kunath-Straße, an der in den vergangenen zehn Jahren mehrere Büro- und

Gewerbebauten in einer Fluchtlinie entstanden sind, fehlt auch der Hanna-Kunath-Straße die räumliche Fassung der östlichen, im Plangebiet liegenden Seite. Sie wird hier durch Stellplatzreihen mit einer dahinterliegenden, unregelmäßig angelegten Bebauung mit großflächigen Gewerbebauten bestimmt.

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

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

E) Finanzielle Auswirkungen / Genderprüfung

1. Finanzielle Auswirkungen

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

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

2. Genderprüfung

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

Für Entwurf und Aufstellung
Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr

Im Auftrag

gez. Viering

Bremen, 8. September 2016

.....

Senatsrat