

Deputationsvorlage
für die Sitzung der Deputation
für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung,
Energie und Landwirtschaft (S)
am 7. Januar 2016

Vorhabenbezogener Bebauungsplan 99
für die Errichtung eines Bürogebäudes in Bremen Altstadt
an der Wilhelm-Kaisen-Brücke zwischen Weser und Martinistraße
(Bearbeitungsstand: 13.11.2015)

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

I. Sachdarstellung

A) Problem

Die Firma Kühne+Nagel beabsichtigt, die derzeit im Stadtgebiet verteilten Unternehmensteile unter einem Dach zusammenzufassen und strebt daher eine Erweiterung der Büroflächen am Standort Wilhelm-Kaisen-Brücke an. Die räumlichen Kapazitäten reichen im vorhandenen Gebäude hierzu nicht aus. Nach einer Nutzungsdauer von mehr als 50 Jahren entspricht das vorhandene Gebäude zudem nicht mehr den heutigen Standards.

Kurz nach der Fertigstellung des bestehenden Bürohauses im Jahre 1962 wurde die Weserbrücke nach Südosten verlagert, so dass vor dem Haupteingang des Gebäudes im Südosten des Plangebietes ein Vorplatz entstand. Diese öffentliche Fläche hat nur eine geringe Aufenthaltsqualität. Mit dem Neubau des sog. August-Kühne-Hauses wird das städtebauliche Ziel verfolgt, wieder einen Brückenkopf an der Wilhelm-Kaisen-Brücke auszubilden und damit den Eingang in die Altstadt neu zu formulieren. Zu berücksichtigen sind die wichtigen Wegeverbindungen und Verkehrsbeziehungen in die Neustadt und zur Weser.

In Folge des geplanten Vorhabens ist ein Umbau im Kreuzungsbereich Martinistraße/Wilhelm-Kaisen-Brücke erforderlich. Daher werden auch angrenzende Straßenverkehrsflächen in den Geltungsbereich des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans einbezogen.

B) Lösung

Aufstellung eines Bebauungsplanes nach § 13a Baugesetzbuch (BauGB). Es handelt sich um einen Plan der Innenentwicklung.

Zum Planinhalt

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

Zum Verfahren nach dem BauGB

1. Planaufstellungsbeschluss

Es ist erforderlich, einen Planaufstellungsbeschluss zu fassen. Auf den entsprechenden Beschlussvorschlag unter II. dieser Vorlage wird verwiesen.

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

Zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 99 sind die Bürgerinnen und Bürger sowie die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beteiligt worden.

2.1 Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit

Im Zusammenhang mit der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist am 22. September 2015 vom Ortsamt Mitte/Östliche Vorstadt eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung in einer öffentlichen Einwohnerversammlung gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch durchgeführt worden.

Das Protokoll der Einwohnerversammlung ist dieser Vorlage als Anlage beigefügt. Auf den Inhalt wird verwiesen. Änderungen an den Planungszielen haben sich aufgrund der Einwohnerversammlung nicht ergeben.

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

Im Rahmen dieses Planverfahrens ist am 28. April 2015 die frühzeitige Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB durchgeführt worden. Das Ergebnis dieser Beteiligung ist in die Planung eingeflossen.

2.3 Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung hat die Architektenkammer Bremen mit Schreiben vom 16.06.2015 folgende Stellungnahme abgegeben:

”

Stellungnahme zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 99 (VEP) für ein Gebiet in Bremen Altstadt an der Wilhelm-Kaisen-Brücke (Neubau Kühne + Nagel). Unterrichtung am 28.04.2015 vom Senator für Umwelt, Bau und Verkehr im Siemenshochhaus

Sehr geehrter Herr Petry,

wir übermitteln Ihnen hiermit unsere Stellungnahme zu dem o. g. Vorgang:

Bestand/Umgebung

Das 7- geschossige Bestandsgebäude des Unternehmens Kühne + Nagel und der 4- geschossige Riegel wurden nach den Plänen des Architekten César Pinnau in 1962 realisiert; bereits in 1970 erfolgt die Aufstockung des 7 geschossigen Gebäudeteils auf 10 Geschosse.

Die Umgebung ist nördlich geprägt von 5-6-geschossigen Büro- und Geschäftshäusern; östlich von 3-5-geschossigen Gebäuden mit Einzelhandels- und Wohnnutzungen; westlich grenzt das in den 60er Jahren entstandene 4-5-geschossige Wohngebäude mit gastronomischer Nutzung im Erdgeschoss an den Kühne und Nagel Bau an.

Städtebauliches Konzept

Das dem städtebaulichen Konzept zugrunde liegende Hochbauprojekt soll den Anforderungen des Unternehmens nach zeitgemäßen Büroflächen an einem Standort gerecht werden und gleichermaßen den Stadtraum und den Eingang in die Innenstadt positiv prägen.

Grundlage für die Entscheidung des „Gestaltungsgremiums“, dem Bauherrn, Stadtplanung und Denkmalpflege angehörten, war die grundlegende städtebauliche Kubatur einer der Bebauungsvarianten, die das Architekturbüro mpp, Hamburg erstellt hat.

Der überwiegend 11-geschossige Teil soll als „Brückenkopf“ fungieren, der den undifferenzierten Stadtraum besser fasst und durch eine Höhenstaffelung des Neubaus, die historische Achse der Wachtstraße wieder erlebbar macht.

Durch die Verteilung der Baumasse soll die optische Konkurrenz zur gewachsenen Stadtsilhouette mit ihren markanten Kirchtürmen und die Verstellung wichtiger Blickbeziehungen verhindert werden: 11 Geschosse (mit Auskragungen über öffentliche Flächen), 5-6 geschossiger Gebäudeteil angrenzend an die 5-6 geschossige vorhandene Wohnbebauung; Verbindung der beiden Gebäudeteile durch ein 4 geschossiges Bauteil, in dem sich der zukünftige Eingangsbereich befindet. (Diskrepanz: im VEP sind 3 Geschosse festgesetzt!) Das Gebäude wird mit einer Tiefgarage erschlossen.

Der Planbereich umfasst ca. 5400 qm, die sich überwiegend im Eigentum der Stadtgemeinde Bremen befinden. Das öffentliche Grundstück –auf dem sich 4 Laubbäume unterschiedlicher Größe; Fußgänger und Radfahrerflächen und der Treppenabgang zur Weserpromenade befinden- soll vom Vorhabenträger erworben werden.

Der Neubau macht einen Umbau des Kreuzungsbereichs Martinistr./ Wilhelm-Kaisen-Brücke mit Verlagerung der Rechtsabbiegespur erforderlich.

Festsetzungen im VEP

Für das geplante Bürohaus sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen mit der Aufstellung des VEP geschaffen und ein Kerngebiet, GRZ 1,0 und für den Hochpunkt im Kreuzungsbereich eine Gebäudehöhe von 40 m festgesetzt werden. Die in Teilen über öffentlichen Grund geplanten Auskragungen sollen durch Festsetzungen im VEP ermöglicht werden.

Stellungnahme der Architektenkammer:

Der Städtebauausschuss der Architektenkammer Bremen sieht an dieser exponierten Lage „im Herzen der Stadt“ die Chance, mit einem Neubauvorhaben insbesondere die Bezüge zur Innenstadt und zum Wasser besser herauszustellen. Der jetzt ungestaltete öffentliche Raum könnte eine neue Aufenthaltsqualität erhalten und das Weserufer aufgewertet werden. Durch das Heranrücken des Kopfgebäudes an die Wilhelm-Kaisen-Brücke bestünde die Möglichkeit, den historischen Bereich der Innenstadt (Wachtstraße, Marktplatz) wieder näher an die Weser zu führen, wie es z.B. an der Zweiten Schlachtpforte geschehen ist. So könnte zumindest als Sichtachse die historische Verbindung „Marktplatz – Wachtstraße – Teerhof“ wieder aufgenommen werden. Durch das an das Kopfgebäude anschließende – parallel zur Weser stehende – Sockelgeschoss entsteht jedoch eine Riegelbebauung, die entgegen einer städtebaulich wünschenswerten Durchlässigkeit den Altstadtkern von der Weser abschirmt. Aufgrund der Längsstellung des Sockelgeschosses entfaltet es eine Wirkung als Barriere anstelle als Trittstein zwischen Altstadt, Teerhof und Neustadt zu vermitteln. Dabei geht weniger

um eine kritische Rekonstruktion des Stadtgrundrisses, sondern vielmehr um die "lebenswerte urbane Vernetzung" wie es das Leitmotiv der Stadt "Komm mit nach morgen" vorgibt. Durch die Riegelbebauung mit seiner für diesen Ort zu großen Baumasse wird die Chance vertan, das Weserufer weiter zu erschließen und die Innenstadt näher an das Wasser zu bringen, wie es die Stadtentwicklungsplanung der Stadt Bremen ("Stadt am Fluss") seit den 1980er Jahren zum Ziel hat.

Inwieweit durch die vertikale Betonung der geplanten Kopfgebäudes mit seinen 11 Geschossen eine Brückenkopfsituation (ohne Gegenseite) entstehen kann, erforderliche Sichtbeziehungen erhalten und das historische Stadtbild nicht beeinträchtigt werden, kann auf Grund der Präsentation und der vorgelegten Unterlagen im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung nicht abschließend beurteilt werden. Im ersten Eindruck stellt sich dieses Bauvorhaben als äußerst präsent in der Silhouette der Stadt am Fluss dar und es fällt schwer sich ein komplettes Bild zum Städtebau, der Höhe und der Auswirkungen auf den Standort zu machen.

Unabhängig von der komplexen Problematik der erdgeschossigen Eigentumsverhältnisse, Hochwasser- und Infrastrukturabhängigkeiten stellt sich die Frage, warum für dieses wichtige Hochhausprojekt kein Architekturwettbewerb durchgesetzt werden konnte.

Die Verwaltung gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:

Das Vorgehen wurde in einem Gespräch den Vertretern der Architektenschaft erläutert. Die Senatsbaudirektorin hat im Rahmen der Verhandlungen mit dem Vorhabenträger einen Wettbewerb als geeignetes Instrument nachdrücklich empfohlen. Der Vorhabenträger lehnte die Durchführung eines Wettbewerbs ab mit der Begründung, dass die Auswahl des Architekten für den Neubau des Stammsitzes nicht durch eine Wettbewerbs-Jury festgelegt werden solle. Eine rechtliche Möglichkeit, einen Vorhabenträger zur Durchführung eines Wettbewerbs zu verpflichten, gibt es nicht. Um das Vorhaben an dem städtebaulich exponierten Ort zu qualifizieren, verständigte sich die Verwaltung mit dem Vorhabenträger auf die Begleitung durch ein Gestaltungsgremium, das sich aus hochkarätigen externen Fachleuten, Vertretern des Ortsamtes und der Verwaltung sowie dem Vorhabenträger zusammensetzt. Das Gestaltungsgremium ist bis dato mehrfach zusammengekommen, um die städtebaulichen Parameter zu behandeln.

Es wurde angeboten, den Kreis des bisher berufenen Gestaltungsgremiums um Bremer Architekten (BDA-Landesvorsitzender, Sprecher Städtebauausschuss der Architektenkammer) zu erweitern. Aufgrund des fortgeschrittenen Projektstands hat die lokale Architektenschaft eine Beteiligung am Gestaltungsgremium abgelehnt.

Die Verwaltung empfiehlt, den Plan aus den vorgenannten Gründen unverändert zu lassen.

3. 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

vorhabenbezogenen Bebauungsplan 99 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.

4. Umweltprüfung

Von einem förmlichen Umweltbericht wird gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 in Verbindung mit § 13 Abs. 3 BauGB abgesehen. Unabhängig hiervon werden die relevanten Auswirkungen auf die Umwelt gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt. Auf Punkt D) der Begründung wird verwiesen.

5. Durchführungsvertrag

Der mit der Vorhabenträgerin zu schließende Durchführungsvertrag wird der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft vor der endgültigen Beschlussfassung vorgelegt.

C) Finanzielle Auswirkungen / Gender-Prüfung

1. Finanzielle Auswirkungen

Zwischen der Stadtgemeinde Bremen und dem Vorhabenträger besteht Einigkeit darüber, dass die Flächen des Kerngebietes in das Eigentum des Vorhabenträgers übergehen.

Der Vorhabenträger übernimmt die Kosten für die im Zusammenhang mit dem Vorhaben stehenden erforderlichen Umbauten im Kreuzungsbereich.

Der Stadtgemeinde Bremen entstehen als Folge des Bebauungsplanverfahrens keine Kosten. Die Kosten für den Straßenumbau und für die Suche von Kampfmitteln werden vom Vorhabenträger getragen.

Wegen einer möglichen Kampfmittelbeseitigung ist nicht auszuschließen, dass Bremen Kosten entstehen könnten. 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

Im Zuge der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 99 sind keine geschlechtsspezifischen Auswirkungen zu erwarten. Das Plangebiet wird für Frauen und Männer ein gleichermaßen attraktiver Arbeitsraum sein. Auch die Angebote und Funktionen des öffentlichen Raums richten sich gleichermaßen an Frauen und Männer. Die Barrierefreiheit wird im Zuge des Kreuzungsumbaus verbessert. Aspekte des Gender Mainstreaming werden somit durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 99 erfüllt.

D) Abstimmungen

Dem Ortsamt Mitte/Östliche Vorstadt 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 vorhabenbezogene Bebauungsplan 99 nach § 13a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung aufgestellt werden soll (Planaufstellungsbeschluss).
2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft stimmt dem Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes 99 für die Errichtung eines Bürogebäudes in Bremen Altstadt an der Wilhelm-Kaisen-Brücke zwischen Weser und Martinistraße (Bearbeitungsstand: 13.11.2015) einschließlich Begründung zu.
3. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft fasst den Beschluss, dass der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes 99 für die Errichtung eines Bürogebäudes in Bremen Altstadt an der Wilhelm-Kaisen-Brücke zwischen Weser und Martinistraße (Bearbeitungsstand: 13.11.2015) einschließlich Begründung nach § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen ist.

Anlagen

- Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 99 (Bearbeitungsstand: 13.11.2015)
- Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 99 (Bearbeitungsstand: 13.11.2015)
- Niederschrift der Einwohnerversammlung

Begründung

**zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 99
für die Errichtung eines Bürogebäudes in Bremen Altstadt
an der Wilhelm-Kaisen-Brücke zwischen Weser und Martinistraße
(Bearbeitungsstand: 13.11.2015)**

A) Plangebiet

Das etwa 0,54 ha große Plangebiet liegt in der Bremer Altstadt und wird im Nordosten durch die Martinistraße, im Südosten durch die Wilhelm-Kaisen-Brücke und im Südwesten durch die Weser begrenzt. Im Nordwesten schließt das Plangebiet an die vorhandene Bestandsbebauung Martinistraße 8-10 an.

In Folge des geplanten Vorhabens ist ein Umbau im Kreuzungsbereich Martinistraße/Wilhelm-Kaisen-Brücke erforderlich. Daher werden auch angrenzende Straßenverkehrsflächen in den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans einbezogen. Teile des Baugrundstücks befinden sich derzeit noch im Eigentum der Stadtgemeinde Bremen. Zwischen der Stadt Bremen und dem Vorhabenträger besteht Einigkeit darüber, dass die erforderlichen Grundstücke vom Vorhabenträger erworben werden, wenn der Bebauungsplan in Kraft tritt. Somit besteht Klarheit darüber, dass der Vorhabenträger nach Inkrafttreten des Bebauungsplans mit der Realisierung des Vorhabens beginnen kann.

B) Ziele, Zwecke und Erforderlichkeit des Bebauungsplans

1. Entwicklung und Zustand

Das Plangebiet liegt in der Altstadt von Bremen, am Rande der Pufferzone des Weltkulturerbes mit Rathaus und Roland, unmittelbar an der Weser und prägt mit seiner aktuellen Bebauung die historische Stadtsilhouette, sowie den Brückenkopf an der Wilhelm-Kaisen-Brücke in Korrespondenz zu zwei Hochkörpern am anderen Weserufer.

Die Bebauung der Altstadt ist gekennzeichnet durch eine weitgehend homogene Traufhöhe mit den Kirchtürmen als Hochpunkten. Lediglich einige Hochpunkte in den Randbereichen (u.a. Finkehochhaus) ergänzen die Stadtsilhouette.

Im näheren Umfeld befinden sich mit der Martinikirche, der Baumwollbörse und der Böttcherstraße einige bedeutende Kulturdenkmale.

Im Westen des Plangebiets befindet sich das derzeitige Bürogebäude der Firma Kühne+Nagel. Das Gebäude wurde 1962 nach Plänen des Architekten César Pinnau errichtet. Es besteht aus einem viergeschossigen straßenparallel ausgerichteten Gebäude-Riegel und einem darauf rechtwinklig aufgesetzten ursprünglich siebengeschossigen Hochhaus. Bereits 1970 wurde dieser Bauteil um drei Geschosse aufgestockt. Das erhaltenswerte Gebäude der Seeversicherer auf der südlichen Weserseite kommuniziert mit dem bestehenden Kühne+Nagel Haus insbesondere in der Kubatur und Materialität.

Kurz nach der Fertigstellung des Bürohauses wurde die Weserbrücke nach Südosten verlagert, vor dem Haupteingang in der südöstlichen Hälfte des Plangebiets entstand ein großzügiger Vorplatz. Die Fläche steht Fußgängern und Radfahrern als Verkehrsfläche zur Verfügung. Lediglich kleine Teilbereiche sind begrünt. Hier befinden sich

insgesamt vier Laubbäume unterschiedlicher Größe. Entlang der Martinistraße sind zwei weitere Straßenbäume vorhanden. Darüber hinaus gibt es keinen Grün- oder Gehölzbestand im Plangebiet.

Der Süden des Plangebiets ist durch einen Höhenversprung zwischen der Platzebene bzw. der Bebauung und der tiefergelegenen Weserpromenade an der Schlachte sowie eine bestehende Treppenanlage geprägt. Die Böschungswand zur Weserpromenade ist identisch mit der Außenwand des vorhandenen Gebäudes. In dem bis auf kleine Lüftungsöffnungen geschlossenen Sockelgeschoss ist die Tiefgarage der Firma Kühne+Nagel untergebracht.

Für den Kfz-Verkehr wird das Plangebiet durch die Martinistraße erschlossen. Das Plangebiet ist aufgrund der mittig in der Straße verlaufenden Unterführung mit ihren Rampen nur von Westen erreichbar. Dennoch ist die Anbindung an das Bremer Hauptverkehrsstraßennetz gut. Der Kreuzungsbereich Wilhelm-Kaisen-Brücke, Martinistraße und Balgebrückstraße ist sehr flächenintensiv ausgebaut. Vor dem Bestandsgebäude verläuft ein freier Rechtsabbieger von der Martinistraße auf die Wilhelm-Kaisen-Brücke.

Auch die Anbindung an den öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) ist sehr gut. Mit der Haltestelle Domsheide befindet sich ein zentraler Knotenpunkt des ÖPNV unmittelbar nordöstlich des Plangebiets. Hier verkehren die Straßenbahnlinien 2, 3, 4, 6 und 8 sowie Busse der Linien 24 und 25.

Das unmittelbare Umfeld des Plangebiets ist durch eine heterogene Bebauungs- und Nutzungsstruktur gekennzeichnet. Das nördliche Umfeld des Plangebiets ist überwiegend durch fünf- bis sechsgeschossige Büro- und Geschäftshäuser unterschiedlichen Baualters geprägt. Hier befinden sich zudem zwei Hotels und ein Parkhaus. Dem Plangebiet unmittelbar nördlich gegenüberliegend befindet sich an der Martinistraße zudem der südliche Zugang zur Böttcherstraße mit ihren Gebäuden im Stile des Backsteinexpressionismus. In Verlängerung der Wachtstraße befand sich bis zum Bau der Wilhelm-Kaisen-Brücke 1960 die ehem. Große Weserbrücke. Sie bildete historisch die zentrale Verbindungsachse von der Neustadt in die Altstadt und endet am Rathaus und Marktplatz.

Östlich des Plangebiets befinden sich – von diesem durch die Balgebrückstraße mit den dort verkehrenden Straßenbahnlinien getrennt – weitere überwiegend drei- bis fünfgeschossige Gebäude aus den 1950er und 60er Jahren, in deren Obergeschossen gewohnt wird, während im Erdgeschoss Einzelhandelsnutzungen vorherrschen.

Südlich wird das Plangebiet durch die Weserpromenade und den Fluss begrenzt. Auf der gegenüberliegenden Weserseite beginnt der Ortsteil Alte Neustadt. Hier befindet sich der Teerhof mit großen Büro- und Wohngebäuden sowie der Stadtwerder, der in diesem Bereich überwiegend mit Wohnbebauung in Reihenhausstrukturen geprägt wird.

Westlich grenzen an den viergeschossigen Gebäudeteil des August-Kühne-Hauses Wohngebäude an, die wie dieser aus den 1960er Jahren stammen und ebenfalls vier bis fünf Geschosse zuzüglich eines Staffelgeschosses aufweisen. In den Erdgeschossen befinden sich unterschiedliche Dienstleistungsbetriebe, eine Spielhalle sowie eine gastronomische Nutzung. Weiter westlich liegt die Kirche St. Martini, daran anschließend folgen erneut Geschäfts- und Bürogebäude.

Wie das Plangebiet selbst ist auch sein Umfeld hochurban und daher überwiegend versiegelt. Abgesehen von Straßenbäumen sind keine Grün- und Gehölzstrukturen vorhanden. Auch die Weserpromenade ist in der unmittelbaren Umgebung des Plan-

gebiets steinern ausgeformt, so dass die nächstgelegenen Grünflächen die östlichen Wallanlagen und die Deichflächen am Osterdeich sind.

2. Geltendes Planrecht

Für das Plangebiet gilt derzeit der Bebauungsplan 200 vom 21. März 1962, der noch auf Grundlage der Staffelbauordnung für die Stadt Bremen und das Landgebiet vom 23. März 1940 erstellt wurde.

Der Plan setzt für den gesamten Baublock zwischen Martinistraße, Wilhelm-Kaisen-Brücke, Weser und St. Martini-Kirche die Gewerbeklasse III, d.h. eine Nutzungsmischung fest. Es werden zudem die Baustaffel 6 (Sonderstaffel) und für den östlichen Gebäudekopf ein umlaufender Arkadengang festgesetzt.

Der Flächennutzungsplan Bremen stellt für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Gemischte Bauflächen dar. Das Plangebiet liegt innerhalb des Zentralen Versorgungsbereichs, der nahezu den gesamten Altstadt kern Bremens umfasst. Entlang der Weser stellt der Flächennutzungsplan eine Grünverbindung dar. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan 99 ist somit aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickelt.

3. Planungsziele und Erforderlichkeit des Bebauungsplans

Das 1890 in Bremen gegründete Unternehmen Kühne+Nagel hat seit 1910 seinen Firmensitz am Brückenkopf der ehemaligen großen Weserbrücke in der Achse der Wachtstraße.

Die Firma Kühne+Nagel beabsichtigt, die derzeit im Stadtgebiet verteilten Unternehmensteile unter einem Dach zusammenzufassen und strebt daher eine Erweiterung der Büroflächen am vorhandenen Standort an. Die räumlichen Kapazitäten reichen im vorhandenen Gebäude nicht aus. Nach einer Nutzungsdauer von mehr als 50 Jahren entspricht das vorhandene Gebäude zudem nicht mehr den heutigen Standards.

Als Ergebnis einer umfangreichen Variantenprüfung hat sich das Unternehmen für einen Neubau und gegen die Sanierung des Bestandsgebäudes mit Ergänzung durch einen Neubau entschieden. Neben den hohen Kosten für eine Sanierung waren auch die funktionalen Vorteile eines neuen Gebäudes ausschlaggebend für die Unternehmensentscheidung.

Die Entwicklung des hochbaulichen Entwurfs, der dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan zugrunde liegt, wurde durch ein von der Stadt Bremen einberufenes Gestaltungsgremium begleitet. In mehreren Sitzungen wurden intensive Abstimmungen zu den Themen Baukörperstellung und Höhenentwicklung, auch in Bezug auf die Stadtsilhouette, den öffentlichen Raum und die Wegebeziehungen durchgeführt. Das Gestaltungsgremium begleitet den hochbaulichen Entwurf auch parallel zum Bebauungsplanverfahren weiter.

Durch den Neubau des Unternehmens ergibt sich städtebaulich die Möglichkeit das Baufeld an der Wilhelm-Kaisen erstmals mit einem Brückenkopf zu besetzen. Der Stadtraum wird hierdurch besser gefasst und der Eingang in die Altstadt hervorgehoben. Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau der Unternehmenszentrale zu schaffen und die Umsetzung des vorliegenden Konzeptes planungsrechtlich zu sichern, soll ein Bebauungsplan der Innenentwicklung gem. § 13a BauGB aufgestellt werden.

C) Planinhalt

1. Art der baulichen Nutzung

Entsprechend der geplanten Nutzung als Unternehmenszentrale, also einer zentralen Einrichtung der Wirtschaft im Sinne des § 7 Abs. 1 BauNVO, wird im vorhabenbezogenen Bebauungsplan ein Kerngebiet festgesetzt. Um planungsrechtlich abzusichern, dass anstelle oder neben dem konkreten Vorhaben keine anderen oder weiteren Nutzungen im Plangebiet umgesetzt werden, wird im Bebauungsplan festgesetzt, dass im Rahmen der zulässigen Nutzung nur Vorhaben zulässig sind, zu denen sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet (siehe textliche Festsetzung Nr. 3).

Im dem Kerngebiet werden Vergnügungsstätten wie z.B. Nachtbars, Wettbüros und Spielhallen sowie Tankstellen ausgeschlossen (siehe textliche Festsetzung Nr. 2). Vergnügungsstätten sind hier nicht zulässig, um städtebauliche Spannungen, die mit solchen Einrichtungen einhergehen können, auszuschließen. Durch Vergnügungsstätten können u.a. Beeinträchtigungen des Stadtbildes eintreten, da solche Nutzungen versuchen, mit auffälliger Werbung, z.B. durch Leuchtreklame, Kunden anzuwerben und zugleich auf eine ansprechende Schaufenstergestaltung verzichten. Der Vorhabenstandort liegt am Eingang zur Bremer Altstadt mit ihrem historischen Ensemble am Marktplatz, so dass gerade an dieser zentralen Stelle im Stadtraum eine mögliche Beeinträchtigung des Stadtbildes vermieden werden soll. Auch von der Weser aus ist der exponierte Vorhabenstandort weithin sichtbar und eine Gestaltung, wie sie bei Vergnügungsstätten in der Regel zu erwarten ist, würde das Stadtbild auch vom Wasser aus beeinträchtigen.

Tankstellen würden ebenfalls eine Beeinträchtigung des Stadtbildes an dieser stadträumlich prägenden Stelle der Bremer Altstadt bedeuten, sodass sowohl die allgemein zulässigen Tankstellen, im Zusammenhang mit Großgaragen und Parkhäusern, als auch die nur ausnahmsweise zulässigen Tankstellen, ohne diesen Zusammenhang, hier ausgeschlossen werden. Aus sprachlichen Gründen differenziert die Festsetzung nicht zwischen Tankstellen die generell zulässig sind und denen, die ausnahmsweise zulässig wären. Jegliche Tankstellen sollen ausgeschlossen sein.

Auch für den öffentlichen Raum wäre durch die Ansiedlung von Vergnügungsstätten oder Tankstellen eine Verminderung der Aufenthaltsqualität zu erwarten. Der öffentliche Raum wird durch das Vorhaben an dieser Stelle zwar flächenmäßig verringert, soll aber durch eine belebte Erdgeschosszone und eine klare Raumkante gleichzeitig qualitativ aufgewertet werden. Mit Vergnügungsstätten oder Tankstellen an dieser Stelle ließe sich dieses Planungsziel nicht umsetzen.

2. Überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen

Durch Ausweisung der überbaubaren Flächen mit Baugrenzen wird die geplante städtebauliche Struktur des Gebäudekomplexes planungsrechtlich fixiert. Städtebauliches Ziel ist es, dass das neue Gebäude wieder als Brückenkopf fungiert und den Kreuzungsbereich Martinistraße/Wilhelm-Kaisen-Brücke baulich fasst. Zugleich soll die vorhandene weserbegleitende geschlossene Bebauung erhalten bleiben. Dementsprechend weist der Bebauungsplan eine überbaubare Fläche aus, die sich von dem Bestandsgebäude Martinistraße 8-10, an die der Neubau anschließt, bis zum Kreuzungsbereich Martinistraße/Wilhelm-Kaisen-Brücke erstreckt.

Durch die Ausweisung der überbaubaren Grundstücksfläche wird erreicht, dass der geplante Baukörper in drei Segmente gegliedert wird. Die Gliederung des Baukörpers

stellt sicher, dass der Neubau trotz seiner Baumasse die bauliche Körnung der näheren Umgebung aufnimmt.

Der Neubau wird, ähnlich wie das vorhandene Gebäude, im Erdgeschoss von der Böschungsmauer zurücktreten, da in diesem Bereich alte Brückenfundamente liegen, die einer Gebäudegründung im Wege stehen.

In Richtung des Kreuzungsbereiches und in Richtung Weser kragen die oberen Geschosse aus. Durch die festgesetzten Arkaden und das Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit bleibt ein Teil des durch das neue Kopfgebäude verringerten Platzbereiches als öffentlich zugänglicher Raum erhalten. Ein ausreichender Bewegungs- und Aufenthaltsraum für Fußgänger und Radfahrer im Kreuzungsbereich wird hierdurch sichergestellt. In Richtung Weser sichern die öffentlich zugänglichen Arkaden den bestehenden Zugang zur Weser über die vorhandene Treppenanlage.

3. Bauweise

Im Plangebiet wird eine geschlossene Bauweise festgesetzt, um planungsrechtlich abzusichern, dass an die vorhandene Bebauung Martinistraße 8-10 im Nordwesten des Plangebietes angebaut wird und die bestehende städtebauliche Struktur erhalten bleibt.

4. Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Ausweisung einer Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 und von Gebäudehöhen sowie die Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß festgesetzt. Für die einzelnen Gebäudeteile werden ergänzend separate Höhenfestsetzungen und Festsetzungen zur Geschossigkeit getroffen, um die Umsetzung der abgestimmten Kubatur sicherzustellen. Aufgrund der für das Stadtbild bedeutenden Lage des Plangebiets und dem städtebaulichen Ziel einer Brückenkopfbetonung wird hier eine hohe städtebauliche Dichte angestrebt.

Das durchschnittliche Geländeniveau im Plangebiet liegt bei ca. 10 m üNN. Die festgesetzten Gebäudehöhen beziehen sich auf das Niveau über NN. Für den Hochpunkt des Gebäudes am Brückenkopf werden eine Gebäudehöhe von maximal 51 m über NN (entspricht einer Gebäudehöhe über Straßenniveau von 41 m) sowie maximal 11 Geschosse festgesetzt. In Richtung Weser und in Richtung des mittleren Baukörpers werden maximal neun Geschosse und eine maximale Gebäudehöhe von 44 m üNN festgesetzt (entspricht 34 m über Straßenniveau), so dass die beiden obersten Geschosse in diese Richtungen als Staffelgeschosse wirken, in Richtung des Kreuzungsbereiches jedoch eine klare Raumkante ohne Staffel gebildet wird.

Für den mittleren Gebäudekörper wird eine Gebäudehöhe von maximal 23 m über NN (entspricht einer Gebäudehöhe über Straßenniveau von 13 m) festgesetzt. Hier sind entsprechend nur drei Vollgeschosse zulässig. Dieser Gebäudeteil bleibt somit in seiner Höhenentwicklung deutlich hinter dem Hauptbaukörper zurück. Diese Fuge zwischen den beiden Baukörpern liegt in der Achse der Wachtstraße und bezieht sich auf die historische Wegeverbindung von der Weser zum Marktplatz, die durch Höhengliederung weiterhin erlebbar bleibt, daher sind technische Aufbauten auf diesem Baukörper nicht zulässig.

Der dritte Baukörper, der unmittelbar an die Bestandsbebauung im Nordwesten anschließt, wird in Anlehnung an den Bestand mit einer maximalen Gebäudehöhe von 29 m über NN (entspricht einer Gebäudehöhe über Straßenniveau von 19 m) festgesetzt. Für diesen Baukörper sind maximal fünf Geschosse als Höchstmaß zulässig.

Technische Anlagen sind nicht von der Begrenzung der Gebäudehöhen erfasst. Zum Schutz des Stadtbildes ist in der textlichen Festsetzung Nr. 4 festgesetzt, dass die als Höchstmaß zulässige Gebäudehöhe für Dach- und Technikaufbauten einschließlich deren Einhausungen um bis zu 3 m überschritten werden darf. Dach- und Technikaufbauten sind zudem einzuhausieren und müssen min. 2,50 m Abstand von der Gebäudeaußenkante des obersten Geschosses halten, damit die stadträumliche Wirkung nicht zu dominant und das Stadtbild nicht negativ beeinträchtigt wird. Solaranlagen werden von der Pflicht zur Einhausierung ausgenommen, damit sie in ihrer Leistungsfähigkeit nicht durch zusätzliche Verschattung eingeschränkt werden. Der mittlere Baukörper mit maximal drei Geschossen wird von der Festsetzung ausgenommen, da hier eine Zugänglichkeit des Daches in Form einer Dachterrasse vorgesehen ist.

Weitere Überschreitungen der festgesetzten Gebäudehöhen sind nicht zulässig und zur Umsetzung des geplanten Vorhabens nicht erforderlich.

Für die Arkaden wird eine mindestens einzuhaltende Lichte Höhe von 13,80 m üNN und eine maximale Höhe von 15 m üNN festgesetzt (dies entspricht einer Arkadenhöhe über Straßenniveau zwischen 3,80 m und 5 m). Durch die Festsetzung der Mindesthöhe wird erreicht, dass die Arkaden eine offene und einladende, keinesfalls jedoch eine beengende Wirkung entfalten. Durch die Festsetzung einer maximalen Höhe wird verhindert, dass die schützende Wirkung, die Arkaden grundsätzlich entfalten, verloren geht.

Im Bereich der Arkaden wird zudem eine mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belastende Fläche festgesetzt. Diese Festsetzung ermöglicht die angestrebte grundbuchliche Sicherung der Fläche, so dass sichergestellt werden kann, dass der Bereich unter den Arkaden weiterhin öffentlich zugänglich bleibt und ein Zugang zur Weser für die Öffentlichkeit an dieser Stelle gewährleistet ist. Die Fußgänger werden über den Arkadengang in Richtung Weser geleitet.

Im Zusammenspiel der ausgewiesenen überbaubaren Fläche, der festgesetzten Grundflächenzahl und der als Höchstmaß zulässigen Zahl der Vollgeschosse wird die in § 17 Absatz 1 BauNVO für Kerngebiete definierte Obergrenze der Geschossflächenzahl von 3,0 überschritten. Die GFZ liegt ungefähr bei 7,0. Diese Überschreitung ist aus städtebaulichen Gründen gerechtfertigt. Der Zuschnitt des Baugrundstücks erfordert dessen nahezu vollständige Überbauung, da anderenfalls weder die städtebauliche Zielsetzung zur Ausbildung des Brückenkopfes noch die erforderliche Baumasse zur Bündelung der Unternehmensstandorte in einem Neubau mit funktionaler und wirtschaftlicher Grundrissorganisation erreicht werden könnte. Zudem ist die Ausbildung eines Gebäudekörpers erforderlich, der im Nordwesten des Plangebiets zwecks Vermeidung von städtebaulichen Strukturbrüchen in seiner Höhenentwicklung harmonisch an die bestehende Bestandsbebauung anschließt und im Südosten des Plangebiets entsprechend der Lage am Brückenkopf bzw. im Eingangsbereich zur Altstadt einen städtebaulichen Akzent setzt. Hinsichtlich der Baumassenzahl (BMZ) macht der §17 BauNVO keine Vorgaben für Kerngebiete.

Trotz der hohen baulichen Ausnutzung des Baugrundstücks entsteht im Umfeld des Plangebiets nicht der Eindruck einer unverträglich hohen baulichen Verdichtung, denn das Plangebiet schließt nur in zwei Himmelsrichtungen an eine vorhandene Bebauung an. In Richtung Südwesten und Südosten hingegen grenzen mit der Weser und der Verkehrskreuzung nicht bebaubare Flächen an das Plangebiet an.

Der Standort ist verkehrlich sehr gut erschlossen, insbesondere durch den ÖPNV, so dass die Unternehmenskonzentration und die damit verbundenen Festsetzungen an diesem zudem historisch begründeten Standort sinnvoll und städtebaulich angestrebt ist. Für die im Umfeld des Plangebiets befindliche schutzbedürftige Wohnnutzung sind

in Folge des festgesetzten Maßes der baulichen Nutzung keine ungesunden Wohnverhältnisse, z.B. im Hinblick auf eine wesentliche Zunahme der Lärmbelastung, zu erwarten (vgl. Punkt D) Umweltbelange). Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt sind ebenfalls nicht zu erwarten. Sonstige öffentliche Belange stehen der Planung nicht entgegen.

5. Flächen für Tiefgaragen

Im Bebauungsplan wird festgesetzt, dass Tiefgaragen innerhalb des Kerngebietes auch außerhalb der Baugrenzen zulässig sind (siehe textliche Festsetzung Nr. 6). Dadurch wird gesichert, dass die bestehende Tiefgarage, die teilweise außerhalb der Baugrenzen verläuft, zulässig bleibt und weiterhin genutzt werden kann.

6. Energie und Klimaschutz

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

Der mittlere Baukörper mit maximal drei Geschossen wird von der Festsetzung ausgenommen, da zum einen von einer überwiegenden Verschattung durch den südöstlich angrenzenden Baukörper mit maximal 11 Geschossen ausgegangen werden muss und darüber hinaus eine Zugänglichkeit des Daches des mittleren Gebäudekörpers in Form einer Dachterrasse vorgesehen ist.

Darüber hinaus ist es beabsichtigt, das Gebäude mit einer Betonkerntemperierung auszustatten und dadurch zu einer sparsamen und effizienten Energienutzung beizutragen. Näheres hierzu wird im Durchführungsvertrag geregelt.

Im Plangebiet sind grundsätzlich die hydrogeologischen Möglichkeiten zur Anlage geothermischer Installationen für die Gebäudebeheizung und -kühlung gegeben.

7. Kennzeichnung von Leitungen

Im Plangebiet verlaufen verschiedene Strom-, Wasser- und Gasleitungen unterschiedlicher Kategorie. Die Leitungen befinden sich derzeit überwiegend in der öffentlichen Verkehrsfläche. In den Bereichen, in denen durch die Bebauungsaufstellung Leitungen durch das zukünftige Kerngebiet verlaufen und durch das Gebäude überbaut werden würden, müssen die Leitungen verlegt werden.

Die Verlegung der Leitungen wird im Rahmen des Infrastrukturvertrages geregelt, damit die Verlegung ordnungsgemäß erfolgt und die freie Zugänglichkeit für die Versorgungsträger weiterhin hinreichend gesichert ist. Eine darüber hinaus gehende Regelung im Bebauungsplan ist nicht erforderlich.

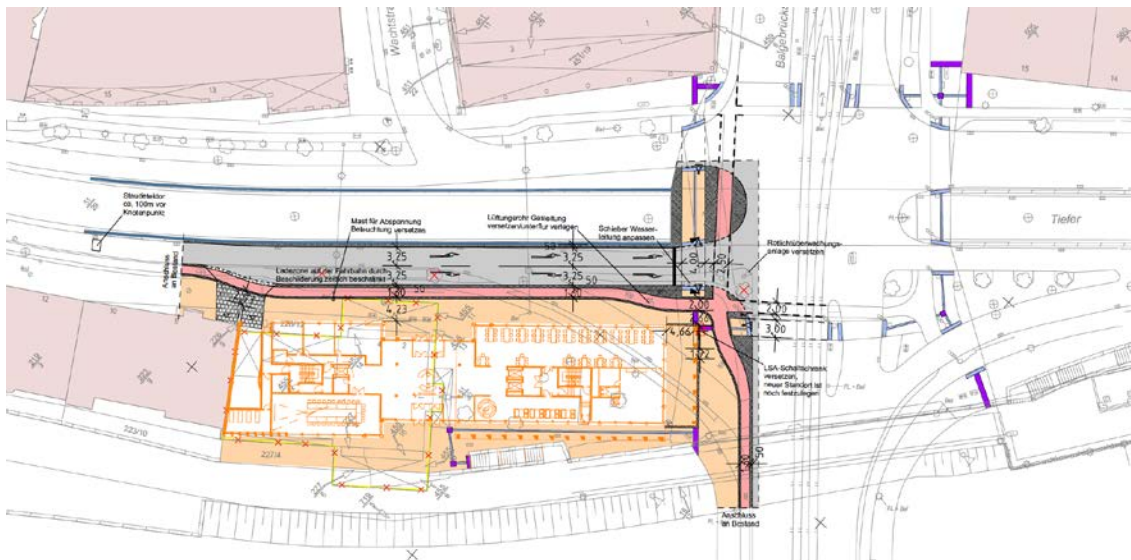
Im Plangebiet befinden sich weiterhin ein Mischwasserkanal und ein Regenwasserkanal, die von dem zukünftigen Gebäude überbaut werden. Der Mischwasserkanal ist für die Entwässerung nicht mehr erforderlich. Im Rahmen des zu schließenden Infrastrukturvertrages wird geregelt, wie der Kanal vor der Baumaßnahme zu entfernen ist. Der Regenwasserkanal verläuft in größerer Tiefe und kann durch das Gebäude überbaut werden. Im Rahmen der Baumaßnahme ist jedoch der Zustand des Regenwasserkanals zu überprüfen, um gegebenenfalls vor der Überbauung Ertüchtigungsmaßnahmen

ergreifen zu können. Näheres hierzu wird im Infrastrukturvertrag geregelt. Die Lage des Regenwasserkanals, der im südöstlichen Plangebiet von der Martinistraße in Richtung Weser führt, wird in der Planzeichnung gekennzeichnet. Eine planungsrechtliche Sicherung über ein Leitungsrecht ist nicht erforderlich, da eine Sicherung bereits im Rahmen des Grundstückskaufs über die Eintragung einer Grunddienstbarkeit erfolgt.

8. Erschließung / Verkehr

Die angrenzenden Verkehrsflächen werden einschließlich des neuorganisierten Kreuzungsbereichs und der Weserpromenade als öffentliche Straßenverkehrsflächen festgesetzt.

Das städtebauliche Konzept sieht vor, die bestehende Tiefgarage mit ihrer Zufahrt zu erhalten und in den Neubau zu integrieren. Gemäß § 2 Abs. 1 der Bremischen Garagenverordnung (BremGarV) müssen zwischen einer Garage und der öffentlichen Verkehrsfläche Zu- und Abfahrten von mindestens 3 m Länge vorhanden sein. Abweichungen können gestattet werden, wenn hinsichtlich der Sicht auf die öffentliche Verkehrsfläche keine Bedenken bestehen. Da die bestehende Tiefgaragenzufahrt hier unmittelbar an die öffentliche Verkehrsfläche angrenzt, kann ein Abstand von 3 m nicht eingehalten werden. Um dennoch die Sicherheit des Verkehrs weiterhin gewährleisten zu können, wird der Bereich zwischen Tiefgaragenausfahrt, einschließlich des Bereichs der westlich angrenzenden privaten Garagenzufahrt und dem Radweg gesondert gekennzeichnet. Die passierenden Fußgänger und der ein- und ausfahrende Tiefgaragenverkehr werden so auf die besondere Situation und die erforderliche gegenseitige Rücksichtnahme aufmerksam gemacht. Der Gehweg ist im Bereich der Zufahrt zudem zwischen 4 m und 5 m breit, so dass der aus der Tiefgarage ausfahrende Verkehr sich nach Verlassen des Rampenbereiches zunächst orientieren kann, um auf passierende Fußgänger Rücksicht zu nehmen. Die konkrete Ausführung des Ein- und Ausfahrtbereiches wird im Infrastrukturvertrag geregelt.



Lageplan Umbau Kreuzungsbereich Martinistraße/Wilhelm-Kaisen-Brücke

Entsprechend dem städtebaulichen Konzept wird die platzartige Vorfläche des bestehenden Bürogebäudes sowie die freie Rechtsabbiegespur der Martinistraße in Richtung Neustadt im nord-östlichen Bereich des Plangebiets überbaut. Die Umgestaltung des Kreuzungsbereiches Wilhelm-Kaisen-Brücke / Altstadtbrückenkopf sieht vor, die Rechtsabbiegespur zukünftig neben der Linksabbiegespur anzuordnen und über den Hauptknotenpunkt zu führen, sodass neben der baulichen Veränderung auch eine Anpassung der vorhandenen Steuerung der Lichtsignalanlage erforderlich ist.

Im Rahmen der Bebauungsplanaufstellung wurde ein Gutachten erstellt, das die Leistungsfähigkeit und die Verkehrsqualität der geplanten Anpassung der Verkehrsanlagen und die der Lichtsignalanlage im Bereich des vorhandenen Knotenpunktes Wilhelm-Kaisen-Brücke / Altstadtbrückenkopf untersucht. Hierbei sind neben dem motorisierten Individualverkehr (MIV) auch die Verkehre der öffentlichen Verkehrsmittel (Straßenbahn und Bus) sowie die Fahrradverkehre berücksichtigt worden. Über die Leistungsfähigkeitsberechnung gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehren (HBS) hinaus wurde eine Verkehrssimulation durchgeführt.

Die Verkehrssimulation kommt zu dem Ergebnis, dass die erforderlichen Anpassungen insgesamt zu einer geringfügigen Verschlechterung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes führen. Die Veränderungen sind aus verkehrstechnischer Sicht jedoch vertretbar. Die durchschnittlichen Wartezeiten erhöhen sich gegenüber dem Bestand nur um weniger als 5 Sekunden. Die Rechtsabbiegespur wird durch eine zeitlich beschränkte Ladezone verlängert, um den Verkehrsablauf in den Spitzenzeiten zu verbessern. Zusätzlich wird eine Staudetektion in der Zufahrt zum Rechtsabbieger in der Martinistraße in das Konzept integriert, um einen eventuellen Rückstau über die Abbiegespuren hinaus zu vermeiden.

Zusammenfassend kommt das Gutachten zu dem Schluss, dass durch den Umbau des Knotenpunktes Auswirkungen auf den MIV, den ÖPNV und den Radverkehr erkennbar, jedoch durch die Anpassungen der Signalsteuerung und die ergänzenden Maßnahmen (Staudetektion, temporäre Ladezone) nicht gravierend sind. Die Kreuzung bleibt auch nach dem Umbau hinreichend leistungsfähig.

D) Umweltbelange

Nach § 13a Absatz 1 BauGB kann ein Bebauungsplan der Innenentwicklung aufgestellt werden, wenn die zulässige Grundfläche im Sinne von § 19 Absatz 2 BauNVO weniger als 20.000 m² beträgt. Das ist bei diesem Bebauungsplan der Fall. Die zulässige Grundfläche im Sinne von § 19 Absatz 2 BauNVO beträgt etwa 1.500 m².

Anhaltspunkte, dass die Erhaltungsziele oder der Schutzzweck der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der Europäischen Schutzgebiete (Natura 2000) beeinträchtigt werden, bestehen angesichts der Innenstadtlage des Plangebiets nicht. Ebenfalls wird durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 99 nicht die Zulässigkeit von Vorhaben begründet, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen. Die Voraussetzung für die Durchführung des Planverfahrens auf Grundlage des § 13a BauGB liegen somit vollständig vor. Von einer förmlichen Umweltprüfung gemäß § 2 Absatz 4 BauGB wird daher abgesehen. Die Eingriffsregelung ist nicht anzuwenden.

Die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Absatz 6 Nr. 7 BauGB und nach § 1a BauGB sowie die abwägungsrelevanten Umweltauswirkungen, die sich durch die Planung ergeben könnten, sind gleichwohl mit ihren entsprechenden Wirkungsfeldern zu betrachten und zu bewerten: Relevante Veränderungen in den Umweltauswirkungen ergeben sich durch die Planänderung jedoch nicht. Die in § 1 Abs. 6 Nr. 7 und in § 1a Abs. 3 und 4 BauGB genannten Umweltbelange sind durch die Planung nicht nachteilig betroffen.

Das Plangebiet ist vollständig anthropogen überformt und abgesehen von wenigen Baumstandorten auch vollständig versiegelt. In Folge der Planung wird sich die Umweltsituation im Plangebiet daher nicht wesentlich verändern.

Es ist davon auszugehen, dass auf der platzartig angelegten Vorfläche zukünftig vier Bäume entfallen werden, der hohe Versiegelungsgrad bleibt erhalten. Auch die beiden Straßenbäume in der Martinistraße können aufgrund der Neuordnung des Kreuzungsbereiches nicht erhalten werden. Für die entfallenden Bäume ist ein Ausgleich zu schaffen. Der Ausgleich erfolgt über eine monetäre Ablösung. Näheres hierzu wird im Durchführungsvertrag geregelt.

Die erforderlichen Pflichtstellplätze gemäß Stellplatzortsgesetz werden nur anteilig hergestellt. Hinsichtlich des nicht hergestellten Anteils wird die Stellplatzverpflichtung gemäß § 9 Stellplatzortsgesetz ausgesetzt. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens wird ein Mobilitätskonzept vereinbart, daher ist nicht von einer maßgeblichen Zunahme des Verkehrs auszugehen. Das Mobilitätskonzept sieht vor, dass die Mitarbeiter auch weiterhin ein Job-Ticket erhalten. Der überwiegende Teil der Beschäftigten nutzt bereits jetzt die sehr gute ÖPNV-Anbindung des Standorts. Somit kann davon ausgegangen werden, dass dieses Angebot auch weiterhin genutzt wird.

In diesem Zusammenhang kann von einer nur minimalen Zunahme von Lärmemissionen und Luftschadstoffen ausgegangen werden, die jedoch nicht als erheblich einzuschätzen ist. Lediglich während der Abriss- und der Neubauphase ist vorübergehend mit Emissionen (Lärm und Staub) zu rechnen.

Im Zuge der Planung muss der Kreuzungsbereich Martinistraße/Wilhelm-Kaisen-Brücke umgestaltet werden. Es sind aufgrund dieser Maßnahme jedoch keine umweltrelevanten Auswirkungen zu erwarten.

Auf das Plangebiet wirken von außen Verkehrslärmbelastungen und Luftschadstoffe aufgrund der umliegenden Straßen ein. Für die planungsrechtlich zulässige Nutzung sind diese als nicht erheblich einzuschätzen. Durch die Umsetzung des Vorhabens wird es zudem zu einer Veränderung der Stadtsilhouette kommen. Im Rahmen eines Gestaltungsgremiums wurde die städtebauliche Figur und Gestaltung des Gebäudes bezogen auf die stadträumliche Wirkung zur Altstadt und entlang der Weser weiterentwickelt, um die Stadtsilhouette und Eingangssituation in die Altstadt positiv zu prägen und das Stadtbild aufzuwerten. Zu einer Beeinträchtigung des Stadtbilds kommt es durch die Planung daher nicht.

Boden

Aus historischen Bohrungen geht hervor, dass im gesamten Plangebiet unterschiedlich mächtige Auffüllungen vorliegen, in denen Bauschuttreste vorkommen. Darunter stehen überwiegend Weichschichten (Dünensande, Schluffe und Tone) an, so dass der Untergrund als sehr setzungsempfindlich eingestuft wird, aufgrund der langen Lagerungsdauer und der Mächtigkeit der Sande jedoch als verhältnismäßig gut konsolidiert angenommen werden kann.

Die Bodenverhältnisse werden bei der Gebäudeplanung und insbesondere bei der Gründung berücksichtigt. Hinsichtlich möglicher Auffüllungen mit belastetem Material sind keine Auswirkungen zu erwarten, da es beabsichtigt ist, die bestehende Tiefgarage zu erhalten und zu erweitern. Sofern sich zu einem späteren Zeitpunkt herausstellen sollte, dass die Tiefgarage nicht erhalten werden kann, wird sie an gleicher Stelle durch eine neue Tiefgarage ersetzt. Dies ist über die Durchführungsverpflichtung vertraglich gesichert. Das Plangebiet bleibt somit vollständig versiegelt, so dass keine

Auswirkungen auf den Menschen durch eventuelle Bodenverunreinigungen zu erwarten sind.

Oberflächenwasser

Eine Versickerung von Niederschlagswasser von Dächern und Flächen ist im Planungsgebiet grundsätzlich möglich. Die dort anstehenden oberflächennahen Sande sind von der Durchlässigkeit (ca. 10^{-4} bis 10^{-5} m/s) und von ihrer Mächtigkeit grundsätzlich gut für die Versickerung geeignet. Da das Grundstück vollständig versiegelt wird, erfolgt die Ableitung des Oberflächenwassers jedoch über den vorhandenen Anschluss an die Regenwasserkanalisation. Da das Grundstück auch derzeit nahezu vollständig versiegelt ist, ist nicht von einer Erhöhung der Regenwassermengen auszugehen, so dass keine Überprüfung der Kapazitäten erforderlich wird.

Sonstiges

Im Plangebiet ist mit dem Vorhandensein archäologischer Bodenfundstellen zu rechnen. Bei Erdarbeiten, insbesondere auch bei Kampfmittelsucharbeiten, ist eine Beteiligung der Landesarchäologie erforderlich.

Hochwasserschutz

Entlang der südlichen Grundstücksgrenze verläuft die Landesschutzdeichlinie bzw. Hochwasserschutzlinie. Die festgelegte Hochwasserschutzmarke liegt bei 7,70 m üNN. Der Fußboden des geplanten Erdgeschosses liegt auf einer Höhe von 10 m üNN. Die Be- und Entlüftung der Tiefgarage muss zukünftig neu geregelt werden, da die Lüftungsschächte sich unterhalb der festgelegten Hochwasserschutzmarke befinden. Näheres hierzu wird im Durchführungsvertrag geregelt.

E) Finanzielle Auswirkungen / Genderprüfung

1. Finanzielle Auswirkungen

Zwischen der Stadtgemeinde Bremen und dem Vorhabenträger besteht Einigkeit darüber, dass die Flächen des Kerngebietes in das Eigentum des Vorhabenträgers übergehen.

Der Vorhabenträger übernimmt die Kosten für die im Zusammenhang mit dem Vorhaben stehenden erforderlichen Umbauten im Kreuzungsbereich.

Der Stadtgemeinde Bremen entstehen als Folge des Bebauungsplanverfahrens keine Kosten. Die Kosten für den Straßenumbau und für die Suche von Kampfmitteln werden vom Vorhabenträger getragen.

Wegen einer möglichen Kampfmittelbeseitigung ist nicht auszuschließen, dass Bremen Kosten entstehen könnten. 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

Im Zuge der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 99 sind keine geschlechtsspezifischen Auswirkungen zu erwarten. Das Plangebiet wird für Frauen und Männer ein gleichermaßen attraktiver Arbeitsraum sein. Auch die Angebote und Funktionen des öffentlichen Raums richten sich gleichermaßen an Frauen und Männer. Die Barrierefreiheit wird im Zuge des Kreuzungsumbaus verbessert. Aspekte des Gender Mainstreaming werden somit durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 99 erfüllt.

Für Entwurf und Aufstellung
Planungsbüro

Vorhabenträger
Kühne+Nagel

Bremen,

.....