

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
- 63 - / - FB-01 -

Bremen, den 04.01.2019
Telefon: 361-4820 (Herr Petry)
361-4821 (Frau Holstein)
361-4136

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

Vorlage Nr. 19/560 (S)
Tagesordnungspunkt

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

Bebauungsplan 2484
für ein Gebiet in Bremen-Mitte, Ortsteil Bahnhofsvorstadt
zwischen Breitenweg, Friedrich-Rauers-Straße, Eisenbahnlinie Bremen-Oldenburg und
Bürgermeister-Smidt-Straße
(Bearbeitungsstand: 02.01.2019)

➤ **Öffentliche Auslegung**

I. Sachdarstellung

A) Problem / Ausgangslage

Der Fernbusmarkt hat sich nach der Liberalisierung rasant entwickelt, der vorhandene Zentrale Omnibusbahnhof am Hauptbahnhof ist durch den Regionalbusverkehr komplett ausgelastet. Die aktuelle Haltesituation für Fernbusse am Breitenweg ist sehr unbefriedigend und auch der Hugo-Schauinsland-Platz kann den gestiegenen Anforderungen nicht gerecht werden.

Auf heute untergenutzten Flächen am Fruchthof in fußläufiger Entfernung zum Hauptbahnhof soll ein leistungsfähiges, modernes Fernbusterminal entstehen und gleichzeitig eine positive Entwicklung des Quartiers angestoßen werden.

Für die angestrebte städtebauliche Entwicklung fehlt die planungsrechtliche Grundlage.

B) Lösung

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

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 hat am 19. April 2018 einen Planaufstellungsbeschluss gefasst. Dieser Beschluss ist am 05. Mai 2018 öffentlich bekannt gemacht worden.

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

Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan 2484 ist die frühzeitige Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB am 15. Februar 2018 durchgeführt worden. Das Ergebnis dieser Beteiligung ist in die Planung eingeflossen.

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

Zum Bebauungsplanentwurf 2484 wurde am 5. März 2018 vom Ortsamt Mitte / Östliche Vorstadt eine frühzeitige Beteiligung der Bürger an der Bauleitplanung in einer öffentlichen Einwohnerversammlung durchgeführt. Änderungen in den Planungszielen haben sich nicht ergeben.

Das Protokoll der Einwohnerversammlung ist dieser Vorlage beigelegt; hierauf wird verwiesen.

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 Bebauungsplanentwurf 2484 gleichzeitig durchgeführt werden (§ 4a Abs. 2 BauGB).

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

5. Umweltbelange

Bei der vorliegenden Planung liegen die Voraussetzungen zur Anwendung des § 13a BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung) vor. Gemäß § 13a BauGB in Verbindung mit § 13 Abs. 3 BauGB wird von der Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB abgesehen. Die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 und 7 BauGB und nach § 1a BauGB werden im Rahmen dieses Verfahrens bewertet und berücksichtigt.

Durch den Bebauungsplan 2484 werden bereits bebaute bzw. versiegelte Flächen überplant, so dass davon auszugehen ist, dass erhebliche Umweltauswirkungen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht zu erwarten sind.

C) Finanzielle Auswirkungen/Genderprüfung

1. Finanzielle Auswirkungen

Die finanziellen Auswirkungen sind ausführlich in der Vorlage Nr. 19/410:

„Fernbusterminal Bremen – Ergebnisse der „Städtebaulichen, verkehrlichen und immobilienwirtschaftlichen Variantenuntersuchung“ und Freigabe der Finanzmittel für Planung und Grunderwerb“ beschrieben.

Insgesamt wird von erforderlichen Finanzmitteln für Planung und Grunderwerb in Höhe von ca. 1,76 Mio. € ausgegangen. Die geschätzten Investitionsmittel für den Bau der Verkehrsanlagen und der Überdachung liegen bei ca. 4,0 Mio. €. Die Planungs- und Investitionsmittel sind im weiteren Verfahren noch zu konkretisieren.

2. Genderprüfung

Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes 2484 werden mögliche unterschiedliche Auswirkungen auf Frauen und Männer betrachtet.

Aufgrund der bisher vorgesehenen Planungsziele sind geschlechterspezifische Festsetzungen nicht erforderlich.

D) Abstimmungen

Dem Ortsamt Mitte/Östliche Vorstadt wurde die Deputationsvorlage gemäß der Richtlinie über die Zusammenarbeit des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr mit den Beiräten und Ortsämtern in der Fassung vom 17. November 2016 übersandt.

II. Beschlussvorschläge

1. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft stimmt dem Entwurf des Bebauungsplans 2484 für ein Gebiet in Bremen-Mitte, Ortsteil Bahnhofsvorstadt zwischen Breitenweg, Friedrich-Rauers-Straße, Eisenbahnlinie Bremen-Oldenburg und Bürgermeister-Smidt-Straße (Bearbeitungsstand: 02.01.2019) einschließlich Begründung zu.
2. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft fasst den Beschluss, dass der Entwurf des Bebauungsplanes 2484 für ein Gebiet in Bremen-Mitte, Ortsteil Bahnhofsvorstadt zwischen Breitenweg, Friedrich-Rauers-Straße, Eisenbahnlinie Bremen-Oldenburg und Bürgermeister-Smidt-Straße (Bearbeitungsstand: 02.01.2019) einschließlich Begründung gemäß § 3 Abs. 2 i. V. mit § 4a Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen ist.

Anlagen

- Begründung zum Bebauungsplan 2484 (Bearbeitungsstand: 02.01.2019)
- Entwurf des Bebauungsplanes 2484 (Bearbeitungsstand: 02.01.2019)
- Protokoll der Einwohnerversammlung

Begründung

zum Bebauungsplan 2484

für ein Gebiet in Bremen-Mitte, Ortsteil Bahnhofsvorstadt

zwischen Breitenweg, Friedrich-Rauers-Straße, Eisenbahnlinie Bremen-Oldenburg und Bürgermeister-Smidt-Straße

(Bearbeitungsstand: 02.01.2019)

A) Plangebiet

Das Plangebiet liegt im Stadtteil Mitte, Ortsteil Bahnhofsvorstadt, südlich der Eisenbahnlinie Bremen-Oldenburg und nordwestlich der Bürgermeister-Smidt-Straße. Im Südwesten wird es begrenzt durch den Breitenweg und die Friedrich-Rauers-Straße. Es umfasst die Flächen des 1902 gegründeten Großmarktes für Fruchthandel am Breitenweg. Das seit 2016 unter Denkmalschutz stehende Gebäude des Fruchthofs begrenzt das Plangebiet im Südwesten. Das Plangebiet umfasst auch Teilflächen des im Nordwesten angrenzenden Betriebshofs der Weser-Ems Bus GmbH (WEB). Das Plangebiet hat eine Größe von etwa 30.000 m². Die genaue Abgrenzung des Plangebiets wird in der Planzeichnung bestimmt.

B) Ziele, Zwecke und Erforderlichkeit des Bebauungsplanes

1. Entwicklung und Zustand

Das Plangebiet ist geprägt durch die großformatigen Baustrukturen des ehemaligen Fruchthofes. Parallel zum Verwaltungsgebäude befindet sich die ehemalige Fruchtschlagshalle mit Laderampe. Auf dem Grundstück der WEB befindet sich eine Wartungshalle für Busse innerhalb des Plangebiets. An der Nordöstlichen Grenze befinden sich zwei weitere Bürogebäude und eine Lagerhalle. Die Gebäude sind umgeben von einer Vielzahl an PKW-Stellplätzen.

Die Lagerhallen befinden sich teilweise in einem schlechten Zustand und die aktuellen Nutzungen werden der zentralen Lage des Gebiets nicht gerecht.

2. Geltendes Planungsrecht

Der Flächennutzungsplan Bremen stellt für das Plangebiet Gemischte Bauflächen sowie Verkehrsfläche Busdepot dar. Für die Straßen Breitenweg und Friedrich-Rauers-Straße setzt der Bebauungsplan 106 vom 21.07.1956 „Straßen, Wege, Plätze“ fest. Für den überwiegenden Teil des Plangebiets besteht kein Bebauungsplan.

3. Planungsziele und Erforderlichkeit der Planaufstellung

Der Fernbusmarkt hat sich nach der Liberalisierung rasant entwickelt, der vorhandene Zentrale Omnibusbahnhof am Hauptbahnhof ist durch den Regionalbusverkehr komplett ausgelastet. Die aktuelle Haltesituation für Fernbusse am Breitenweg ist sehr unbefriedigend, aufgrund der räumlichen Enge kommt es zu Konflikten mit Radfahrenden und Serviceangebote für Reisende sind kaum vorhanden. Der Hugo-Schauinsland-Platz kann den gestiegenen Anforderungen (Anfahrbarkeit, Barrierefreiheit, Größe) ebenfalls nicht gerecht werden.

Im Auftrag des Senats wurde ein neuer Standort für einen leistungsfähigen, modernen Fernbusterminal gesucht. Aufgrund seiner fußläufigen Entfernung zum Hauptbahnhof wurde die Fläche am Fruchthof als bevorzugter Standort ausgewählt.

Der Bedarf an Haltepositionen wurde auf 11 festgelegt, diese Anzahl lässt sich auf der südlichen Teilfläche des Plangebiets in neun Bustaschen und zwei Längsstellplätzen unterbringen.

Das Konzept für das Busterminal wurde gemeinsam mit dem privaten Grundstückseigentümer erarbeitet, dieser plant in Ergänzung zum Fernbusterminal die Errichtung eines Hotels und eines Parkhauses auf seinen Flächen. Der an das Fernbusterminal angrenzende, erdgeschossige Bereich im Parkhaus soll für die zum Betrieb des Terminals erforderlichen Serviceeinrichtungen genutzt werden. Durch diese räumliche Verknüpfung wird die Fläche optimal ausgenutzt und ein kompaktes, leistungsgerechtes Terminal entsteht.

Der vorliegende Entwurf ist das Ergebnis einer 2015/2016 durchgeführten verkehrlichen, städtebaulichen und immobilienwirtschaftlichen Variantenuntersuchung. Im weiteren Planungsprozess ist 2018 in einem hochbaulichen Realisierungswettbewerb für die drei Bausteine Terminaldach, Hotel und Parkhaus der Entwurf des Büros Knerer+Lang Architekten ausgewählt worden.

Die gemeinsamen Planungsziele der Stadt und des privaten Grundstückseigentümers sowie der freihändige Erwerb der Flächen für das Terminal durch die Stadtgemeinde sind in einer Absichtserklärung festgehalten. Die Kaufverhandlungen mit den anliegenden Grundstückseigentümern wurden frühzeitig begonnen und stehen kurz vor dem Abschluss.

Mit der Realisierung der Planung in dem heute untergenutzten Bereich hinter dem Überseemuseum wird ein städtebaulicher Impuls für das gesamte Areal gesetzt und es entsteht ein neues Quartier am Eingang zum ehemaligen Güterbahnhof. Auf heute untergenutzten Flächen am Fruchthof in fußläufiger Entfernung zum Hauptbahnhof soll ein leistungsfähiges, modernes Fernbusterminal entstehen und gleichzeitig eine positive Entwicklung des Quartiers angestoßen werden. Für die angestrebte städtebauliche Entwicklung fehlt die planungsrechtliche Grundlage.

4. Planungsverfahren

Bei der vorliegenden Planung liegen die Voraussetzungen zur Anwendung des § 13a BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung) vor, da die festgesetzte überbaubare Grundfläche weniger als 20.000 m² beträgt.

Bei dem geplanten Hotelneubau handelt es sich um ein Vorhaben, das gemäß Nr. 18.8 i. V. m. 18.1.2 der Anlage 1 zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls bedarf. Im Ergebnis stellen sich die Auswirkungen des Vorhabens auf die relevanten Umweltschutzgüter, Schutzgutfunktionen und sonstigen Aspekte einer nachhaltigen Umweltversorgung als lokal begrenzt dar. Eine Erheblichkeit oder Nachhaltigkeit negativer Wirkungen auf die in § 2 (1) UVP aufgeführten Schutzgüter ist nicht erkennbar. Die baubedingt in Anspruch zu nehmenden Flächen weisen aufgrund ihrer innerstädtischen Lage bereits heute deutliche Vorbelastungen auf. Ein zusätzlicher Flächen- bzw. Bodenverbrauch, der oberhalb der Erheblichkeitsschwelle liegen würde, ist nicht gegeben. Die Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen sind als nicht erheblich anzusehen, da sie auf die Dauer der Bauzeit beschränkt sind und der Standort bereits Vorbelastungen bezüglich Lärmimmissionen aufweist. Insgesamt sind keine erheblichen und nachteiligen Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter zu erwarten. Die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes wird nach Beendigung der Maßnahme vollständig wiederhergestellt. Die Erforderlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung ergibt sich nicht.

Auf eine Umweltprüfung wurde daher verzichtet, ein Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft ist ebenfalls nicht erforderlich. Gleichwohl werden die für die geplante Bebauung relevanten Belange des Umweltschutzes im Rahmen dieses Verfahrens bewertet und berücksichtigt, allerdings werden durch den Bebauungsplan bereits versiegelte Flächen überplant, so dass erhebliche Umweltauswirkungen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht zu erwarten sind.

C) Planinhalt

1. Art der baulichen Nutzung

Um die an das Fernbusterminal angrenzenden Nutzungen (Hotel, Parkhaus, Reiseservice) sowie die vorhandenen Nutzungen Verwaltungsgebäude und Busbetriebshof zu ermöglichen, werden die im Plangebiet befindlichen Baugrundstücke als Gewerbegebiet festgesetzt.

Im Gewerbegebiet sind Lagerhäuser und Lagerplätze nicht zulässig (textliche Festsetzung Nr. 2.1). Diese flächenintensiven Nutzungen können an anderen Standorten im Stadtgebiet angesiedelt werden. Der Ausschluss von Lagerhäusern und Lagerplätzen bedeutet allerdings nicht, dass die mit der sonstigen gewerblichen Nutzung verbundene Lagerung unzulässig wäre. Es geht vielmehr allein um den Ausschluss von (reinen) Lagerhäusern und Lagerplätzen im Sinne der Baunutzungsverordnung. Derartige Betriebe würden dieser attraktiven, zentralen Lage nicht gerecht werden und werden daher ausgeschlossen.

Einzelhandel

In dem Gewerbegebiet sind Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevantem und zentrenrelevantem Hauptsortiment nicht zulässig. Sofern bei vorgenannten Gewerbebetrieben eine Beschränkung der Verkaufsfläche auf 200 m² vorliegt, sind sie im Gewerbegebiet ausnahmsweise zulässig, soweit sie der Versorgung von Reisenden dienen.

Um die Entwicklung des Einzelhandels entsprechend dem Zentren – und Nahversorgungskonzept der Stadt Bremen zu steuern, werden gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 3.1 Einzelhandelsbetriebe mit zentren- und nahversorgungsrelevantem Hauptsortiment ausgeschlossen. Diese sollen zur Sicherung und Entwicklung des Zentralen Versorgungsbereichs Innenstadt vorrangig auf die Zentralen Versorgungsbereiche konzentriert werden oder zur Versorgung der Wohnbevölkerung an solitären Nahversorgungsstandorten gesichert und entwickelt werden. Um die Versorgung der Reisenden am Fernbusterminal zu gewährleisten, können Einzelhandelsbetriebe mit einer Verkaufsfläche von bis zu 200 m² zur Versorgung der Reisenden in begrenztem Rahmen zugelassen werden (z.B. Bäcker, Obst- und Gemüseladen, Kiosk, Blumenladen). Bei diesen Betriebstypen ist davon auszugehen, dass keine negativen Wirkungen auf den Zentralen Versorgungsbereich Innenstadt und die Nahversorgung ausgehen.

Die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben ist durch den Begriff „der Versorgung der Reisenden“ deutlich eingeschränkt. Das Warensortiment darf hier allerdings auch Waren umfassen, die nicht nur dem täglichen Bedarf dienen. Festgehalten wird aber auch hier an dem Gedanken des Reisebedarfs. Es geht um die Versorgung der Reisenden. Einzelhandelsbetriebe, die nach Größe, Betriebsform bzw. Betriebskonzept und Warensortiment nicht auf die Versorgung der Reisenden ausgerichtet sind, sondern einen darüber hinausgehenden Einzugsbereich benötigen und anstreben, stehen nicht im Einklang mit der Zweckbestimmung der hier vorgenommenen Gebietsausweisung und sind daher nicht zulässig.

Zulässig sind deshalb vor allem kleine Lebensmittelanbieter, wie z.B. Bäckereien, Obst- und Gemüfefachgeschäfte, Kioske mit Zeitungen, Zeitschriften, Büchern und Blumenläden.

Die Verkaufsfläche im Sinne der Festsetzungen Nr. 3.1 und 3.2 dieses Bebauungsplans ist diejenige Fläche, auf der der Verkauf stattfindet. Dazu zählen, ausgehend von den Innenmaßen des Gebäudes, alle zum Zweck des Verkaufs den Kunden zugänglichen Flächen, einschließlich die zugehörigen Gänge, Treppen in den Verkaufsräumen, Standflächen für Einrichtungsgegenstände wie Tresen, Regale und Schränke, auch Einbauschränke, Schaufenster und sonstige Flächen, sowie auch außerhalb des Gebäudes befindliche Freiverkaufsflächen, soweit sie dauerhaft vom Betreiber genutzt werden. Zur Verkaufsfläche zählen auch Thekenbereiche, die vom Kunden nicht betre-

ten werden dürfen, in denen die Ware für ihn sichtbar ausliegt und die den Verkaufsvorgängen dienen und noch nicht zum Lager gehörenden. Die Vorkassenzone sowie nach der Kassenzone der Kassenvorraum, einschließlich eines Bereichs zum Einpacken der Ware oder Verstauen in den Einkaufswagen und von Flächen zum Entsorgen des Verpackungsmaterials (Wareneinpack- und Verpackungsentzugszone), sowie Ein- und Ausgangsbereich (Windfang mit räumlicher Zuordnung zum Inneren des Gebäudes) und Bereich der Pfandrückgabe gehören zur Verkaufsfläche. Nicht zur Verkaufsfläche gehört eine unmittelbar neben dem Eingangsbereich (außerhalb des Gebäudes) liegende überdachte oder nicht überdachte Stellfläche für Einkaufswagen.

Die zentrenrelevanten Sortimente zählt der Bebauungsplan in der Festsetzung Nr. 3.3 im Einzelnen auf. Zentrenrelevante Sortimente im Sinne der Festsetzungen dieses Bebauungsplans sind:

- a) Lebensmittel/Nahrungs- und Genussmittel (inkl. Tee, Tabakwaren, Back- und Konditoreiwaren, Metzgerei /Fleischereiwaren, Getränke, Wein/Spirituosen),
- b) (Schnitt-) Blumen, Zooartikel,
- c) Drogeriewaren und Körperpflegeartikel (inkl. Putz-, Wasch- und Reinigungsmitteln), Parfümerieartikel und Kosmetika, Arzneimittel, Reformwaren,
- d) Schreib- u. Papierwaren, Zeitungen und Zeitschriften, Büromaschinen, Bücher,
- e) Bekleidung, insbesondere Herren-, Damen- und Kinderbekleidung, sonstige Bekleidung (z.B. Berufsbekleidung, Lederbekleidung etc.), Meterware für Bekleidung, Kurzwaren, Handarbeitswaren, Wäsche und Miederwaren, Bademoden,
- f) Schuhe und Zubehör, Lederwaren, Taschen, Koffer, Schirme, Sportbekleidung und -schuhe
- g) Schneidwaren und Bestecke, Haushaltswaren, Geschenkartikel und Souvenirs,
- h) Spielwaren (inkl. Modellbau), Künstler- und Bastelartikel, Musikinstrumente und Zubehör,
- i) Sammlerbriefmarken und -Münzen,
- j) Sportartikel und -geräte, Camping- und Outdoorartikel (ohne Campingmöbel),
- k) Waffen, Angler- und Jagdbedarf, Pokale, Antiquitäten, Haus- und Heimtextilien, Dekostoffe, Gardinen, Kunstgewerbe, Bilder, Rahmen
- l) Elektrogroßgeräte (z.B. Kühl- und Gefrierschränke, Waschmaschinen, Wäschetrockner, Geschirrspülmaschinen etc.) (weiße Ware), Elektrokleingeräte (z.B. Toaster, Kaffeemaschinen, Rühr- und Mixgeräte, Staubsauger, Bügeleisen etc.), Unterhaltungselektronik, Rundfunk-, Fernseh-, phonotechnische Geräte (sog. braune Ware), Videokameras und Fotoartikel, Kommunikationselektronik (z.B. Telefone und Zubehör), Bild- und Tonträger, Computer und Zubehör, Software und
- m) orthopädische Artikel und Sanitätswaren, Optik und Akustik (Hörgeräte, Augenoptikartikel), Uhren, Schmuck; Gold- und Silberwaren, Kinderwagen, Baby- und Kleinkindartikel. Hierbei orientiert sich der Bebauungsplan am Zentren- und Nahversorgungskonzept 2009, wobei die einzelnen Sortimente im Vergleich zum Zentren- und Nahversorgungskonzept jedoch umgruppiert werden. Damit soll eine klarere Systematisierung der Sortimente erreicht werden, die nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts Bremen erforderlich ist.

2. Maß der baulichen Nutzung

Grundflächenzahl

Das Maß der baulichen Nutzung soll für das Gewerbegebiet durch die Ausweisung einer Grundflächenzahl (GRZ) von 1,0 als Höchstmaß erfolgen. Eine Geschossflächenzahl wird nicht festgesetzt.

Die GRZ von 1,0 in Verbindung mit der ausgewiesenen überbaubaren Fläche sowie den zulässigen Gebäudehöhen bedeutet eine Überschreitung der in § 17 Absatz 1 BauNVO definierten Obergrenze der Grundflächenzahl von 0,8 und der Geschossflächenzahl in Gewerbegebieten von 2,4.

Diese Überschreitung ist aufgrund vorliegender städtebaulicher Gründe gerechtfertigt. Demnach ist die Überschreitung der Geschossflächenzahl notwendig, um angesichts der vorhandenen Grundstücksflächen und unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen und funktionalen Gesichtspunkten Gebäudekubaturen realisieren zu können, die der städtebaulichen Struktur und der besonderen Funktion des Standorts gerecht werden. In anderen Bereichen ist durch die Nutzung als Busbetriebshof eine nahezu vollständige Versiegelung aufgrund von Zufahrten erforderlich.

Die erhöhte städtebauliche Dichte trägt somit der zentralen Lage im Bereich der Innenstadt Rechnung und orientiert sich an den Höchstgrenzen eines Kerngebiets. In Verbindung mit den Freiflächen des städtischen Fernbusterminals entstehen durch die stärkere Verdichtung im Plangebiet keine städtebaulichen Missstände.

Die vorhandenen Flächen sind auch heute schon vollständig versiegelt, im Rahmen der Detailplanung wird versucht für Teilflächen eine Entsiegelung zu erreichen, Baumstandorte zu definieren oder wasserdurchlässige Bodenbeläge zu verwenden. Es ist vorgesehen Einzelheiten dazu in einem Freiflächenplan festzuhalten und im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages zu vereinbaren.

Ergänzend ist in Textlicher Festsetzung Nr. 10 eine extensive Dachbegrünung vorgeschrieben.

Nachteilige Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Im Plangebiet wird die abweichende Bauweise festgelegt. Gemäß textlicher Festsetzung Nr. 8 sind Gebäude mit mehr als 50 m Länge zulässig. Darüber hinaus kann hier eine Grenzbebauung gestattet werden, ohne dass von dem Nachbargrundstück her angebaut werden muss. Mit dieser Regelung soll den anzusiedelnden Gewerbebetrieben genügend Spielraum zur Nutzung des Grundstücks eröffnet werden. Dies ermöglicht eine hohe bauliche Ausnutzung der Grundstücke.

Gebäudehöhen

Das Geländeniveau liegt im Bereich der Kreuzung Breitenweg / Bürgermeister-Smidt-Straße bei etwa 4,50 m über NHN, im Bereich des Bahnübergangs liegt das Geländeniveau bei etwa 6,50 m über NHN. Die als Höchstmaß festgesetzten Gebäudehöhen beziehen sich auf den im Plan dargestellten Bezugspunkt mit einer Höhe von 4,50 m über NHN in der Fahrbahnmitte der Bürgermeister-Smidt-Straße zwischen Überseemuseum und Cinemaxx.

Für den geplanten Hotelstandort ist eine Gebäudehöhe von 49 m über Bezugspunkt festgesetzt, wodurch ein bis zu 11-geschossiges Gebäude mit einem überhöhten Erdgeschoss ermöglicht wird.

Für das geplante Parkhaus ist eine Gebäudehöhe von maximal 25 m über Bezugspunkt festgesetzt.

Die im Bebauungsplan als Höchstmaß festgesetzte Gebäudehöhe des Denkmals Fruchthof entspricht dem Bestand. Im Zusammenspiel mit den überbaubaren Flächen entspricht diese Maßfestsetzung dem Ziel des Bebauungsplans, das Denkmal dauerhaft in seiner derzeitigen Form zu erhalten.

Baulinien / Baugrenzen

Die möglichen überbaubaren Flächen werden mit Baulinien und Baugrenzen definiert. Die in Richtung Altstadt führende Bürgermeister Smidt-Straße sowie die entlang des Terminals liegenden Gebäudekanten sollen mit einer durchgängigen Bauflucht betont werden, daher sind in diesen Bereichen Baulinien festgesetzt. Auf diese Weise können klare Raumkanten den Stadtraum fassen. Ansonsten regeln Baugrenzen die überbaubaren Flächen.

3. Verkehr

Erschließung

Das Plangebiet ist über die Bürgermeister-Smidt-Straße, den Breitenweg und die Friedrich-Rauers-Straße mit dem öffentlichen Straßennetz verbunden. Es ist vorgesehen die Straße Beim Handelsmuseum von der Bürgermeister-Smidt-Straße bis zum Bahnübergang zu verlängern. Zurzeit ist dieser Straßenabschnitt noch Teil des Bahnbetriebsgeländes. Erst nach Entwidmung durch die Bahn kann die Straße ausgebaut und neu gewidmet werden. Zur Sicherung der Erschließung bestehen bereits vertragliche Vereinbarungen mit der Grundstückseigentümerin „Deutsche Bahn“. Im Bebauungsplan ist diese Erschließung durch die zeichnerische Festsetzung einer mit Geh- und Fahrrechten zugunsten der anliegenden Grundstückseigentümer sowie der Stadtgemeinde Bremen zu belastende Fläche dargestellt. Darüber hinaus grenzt das Grundstück auch an die Bürgermeister-Smidt-Straße, so dass die Ver- und Entsorgung sichergestellt ist.

Weitere öffentliche Straßen sind für die Erschließung des Plangebiets nicht erforderlich.

Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Das Plangebiet liegt ca. 350 m vom Hauptbahnhof entfernt. Hier befindet sich neben dem ZOB für den Regionalbusverkehr auch die zentrale Haltestelle des ÖPNV, sie wird von den Straßenbahnlinien 1,4,6,8 und 10 sowie weiteren Buslinien bedient. Die Haltestelle Falkenstraße liegt nur ca. 200 m vom Plangebiet entfernt, wird allerdings nur von der Linie 10 angefahren.

Verkehrsanlagen besondere Zweckbestimmung – Busbahnhof

Für die Flächen des neuen Fernbusterminals setzt der Bebauungsplan Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Busbahnhof“ fest. Sie enthält die für die Zu- und Abfahrt der Reisebusse erforderlichen Flächen sowie die für Passagiere zum Ein- und Aussteigen dienenden Bussteige mit angrenzenden Warteflächen. Eine Teilfläche der Verkehrsfläche wird mit einem Dach als Wetterschutz überspannt. Die Überdachung kann eine Höhe von bis zu 7,50 Metern über Bezugspunkt erreichen (textliche Festsetzung Nr. 9). Des Weiteren sind der Nutzung Busbahnhof dienende Einbauten wie Hinweistafeln, Bänke etc. zulässig. Bauliche Anlagen mit dem Busbahnhof dienenden Nutzungen wie z.B. Wartebereiche, Kioske, Fahrkartenverkaufsstellen oder Toilettenanlagen sind ebenfalls zulässig.

4. Denkmalschutz

Die Eigenschaft des Gebäudes Breitenweg 29/31 / Fruchthof als Einzelanlage bzw. unbewegliches Kulturdenkmal, das dem Denkmalschutz nach den §§ 5 Absatz 4 und 9 Absatz 6 BauGB unterliegt, wird nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

Der Fruchthof wurde 1954-1955 nach einem Entwurf der Architekten Wortmann & Schott errichtet. Er veranschaulicht die wichtige Rolle Bremens in der Geschichte des deutschen Südfrüchte-Imports und ist zugleich ein Zeugnis der modernen Industrie- und Verwaltungsarchitektur im Bremen der Nachkriegszeit. Der 110 m lange, relativ schmale, riegelartige und flach gedeckte viergeschossige Bau wurde als Stahlbetonskelettkonstruktion mit Verblendung aus hellem Obernkirchener Sandstein errichtet.

Angrenzend an die Bürgermeister-Smidt-Straße, außerhalb des Plangebiets befindet sich mit der Ausrichtung zum Bahnhofplatz das ebenfalls unter Denkmalschutz stehende Überseemuseum, 1891-1896 nach einem Entwurf von Heinrich Flügel und Ludwig Beermann errichtet und 1907-1911 erweitert.

In enger Zusammenarbeit mit dem Gründungsdirektor Hugo Schauinsland entstand ein Lichthofmuseum, das durch seinen inneren Aufbau dem neuen Anspruch eines didaktisch orientierten "Schaumuseums" der Reformbewegung naturkundlicher Museen im späten 19. Jahrhundert besonders gerecht werden konnte.

Das Überseemuseum präsentiert sich in zentraler Lage am Bahnhofplatz als stattlicher Bau in den Stilen der Neorenaissance und des Neobarocks. Die Fassade ist geprägt von dem Sichtmauerwerk der Wandflächen und der reichen Sandsteingliederung; seit dem Umbau besteht die komplette Fassade des Sockelgeschosses des Vorbaus wie auch der Mittelrisalit aus Sandstein, wodurch diese Bereiche besonders hervorgehoben werden. Der aufwendige und kostspielige Außenschmuck in Form von Steinhauerarbeiten am Ursprungsbau wurde am Anbau in Richtung des Plangebiets deutlich schlichter und somit "moderner" gehalten.

5. 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. 10, dass die tragenden Konstruktionen von Dachflächen überwiegend so auszubilden sind, dass die Errichtung von Solarenergieanlagen auch nachträglich möglich ist.

Zur Rückhaltung des Niederschlagswassers im Bereich der geplanten Gebäude wird unter Nr. 9 ebenfalls festgesetzt, dass die Flachdächer des obersten Geschosses der Gebäude, sofern sie nicht für Technikaufbauten oder Stellplätze genutzt werden, extensiv zu begrünen sind. Mit der Rückhaltung von Regenwasser führt die Dachbegrünung auch zu einer höheren Verdunstung, die sich positiv auf das Mikroklima auswirkt.

6. Kennzeichnung von Leitungen / Versorgungsleitungen

Im Einmündungsbereich der Friedrich-Rauers-Straße in den Breitenweg befindet sich derzeit ein Busparkplatz. Früher befand sich hier die Straße Breitenweg, weshalb sich dort noch diverse Versorgungsleitungen befinden. Diese Fläche soll als Gewerbegebiet festgesetzt werden und zukünftig dem Betriebshof der Weser-Ems-Bus zugeschlagen werden. Eine Überbauung ist aufgrund der vorhandenen Leitungen nicht zulässig. Die Leitungen sind mit entsprechenden Leitungsrechten geschützt.

7. Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

Immissionsschutz

Im Plangebiet ist mit Immissionen durch die umgebenden Verkehre zu rechnen. Hierzu zählt die Eisenbahnlinie Bremen-Oldenburg sowie der Breitenweg mit der Hochstraße. Zum Schutz vor Immissionen werden im Plangebiet passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt (textliche Festsetzung Nr. 12). So ist bei den ausnahmsweise zulässigen Wohnungen für Aufsichtspersonen und Betriebsleiter durch Grundrissgestaltungen oder lärm mindernde bauliche Schallschutzmaßnahmen sicherzustellen, dass in Aufenthaltsräumen Mittelungspegel von 35 dB(A) am Tag und 30 dB(A) in der Nacht nicht überschritten werden.

Altlasten / schädliche Bodenveränderungen:

Im Zusammenhang mit der Aufstellung des B-Plans 2484 wurden im Vorfeld techni-

sche Untersuchungen durchgeführt. Die Untersuchungen zeigen, dass der oberflächennahe Untergrund den Aufschlussbohrungen zufolge von einem bis zu 4,50 m mächtigen Auffüllungshorizont eingenommen wird. Das Auffüllungsmaterial besteht im Wesentlichen aus Sanden, die mit Bauschutt, Ziegelresten sowie mit Schotterlagen und Gesteinsbrocken durchsetzt sind. Bereichsweise finden sich auch eingelagerte Schlacken- und Aschenreste. Die vorhandene Auffüllung zeigt punktuell erhöhte Analysenwerte, die die Prüfwerte der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) für Industrie- und Gewerbegrundstücke und der seit 14.12.2016 bestehenden Bremer Regelung für Benzo(a)pyren (BaP) überschreiten. Die Bodenverunreinigung durch polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) ist vermutlich auf das Aufbringen von entsprechendem Auffüllungsmaterial zurückzuführen.

Die Fläche ist grundsätzlich für die vorgesehene Nutzung geeignet.

Der Bebauungsplan enthält daher folgende Festsetzung (Nr. 2.2):

„Im gesamten Geltungsbereich dieses Bebauungsplans ist die Nutzung als Gewerbefläche nur zulässig, wenn mittels geeigneter technischer Vorkehrungen wie Bodenaustausch, Herstellung und Erhalt einer Deckschicht bzw. Versiegelung oder einer dichten Rasendecke, dauerhaft sichergestellt wird, dass ein Kontakt mit umweltgefährdenden Stoffen im Boden ausgeschlossen ist.

Außerdem enthält der Bebauungsplan folgende Kennzeichnung:

„Im gesamten Geltungsbereich dieses Bebauungsplans ist der Boden punktuell in einer Tiefe von 0,20 bis 1,40 m mit umweltrelevanten Schadstoffen, hier Mineralöl-Kohlenwasserstoffe (MKW) bis zu 13.000 mg/kg TS und polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) bis zu 848 mg/kg TS und mit Benzo(a)pyren (BaP) bis zu 46 mg/kg TS, verunreinigt. Die Prüfwerte nach der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) für Gewerbe- und Industriegrundstücke sind überschritten.“

8. Hinweise

Kampfmittel

Im Planbereich ist mit dem Vorhandensein von Kampfmitteln zu rechnen. Vor Aufnahme der planmäßigen Nutzung ist daher in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen eine Sondierung und ggf. Beseitigung der Kampfmittel sicherzustellen.

D) Umweltbelange

Da bei der vorliegenden Planung die Voraussetzungen zur Anwendung des § 13a BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung) vorliegen, erfolgt die Aufstellung des Bebauungsplanes im beschleunigten Verfahren (vgl. Kap. B 4).

Gemäß § 1 Abs. 6 Ziff. 7 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege –insbesondere die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen sowie die Landschaft und die biologische Vielfalt – zu berücksichtigen.

Ebenso sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt zu berücksichtigen. Die oben genannten Belange sind gemäß § 1a BauGB in die planerische Abwägung einzubeziehen. Auch wenn aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplanes 2484 als Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB keine Umweltprüfung nach BauGB durchgeführt wurde, sind die für das Vorhaben oben genannten relevanten Belange des Umweltschutzes ermittelt, bewertet und abgewogen worden.

a. Natur und Landschaft, Landschaftsbild und Erholung, Schutzgut Pflanzen

Das Plangebiet liegt innerhalb des Stadtgebietes von Bremen im Stadtteil Mitte und ist dem besiedelten Bereich zuzuordnen. Das Gebiet ist geprägt durch Gebäude und Ver-

kehrsanlagen sowie -bauwerke. Das Gebiet ist nahezu vollständig versiegelt und es bestehen nur vereinzelte, nicht geschützte Bäume in Randbereichen der Verkehrsflächen.

Weitere Vegetation besteht nicht. Insofern sind keine nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Natur, das Landschaftsbild und das Schutzgut Pflanzen zu erwarten.

b. Artenschutz

Aufgrund der niedrigen Vegetationsdichte ist im Plangebiet mit keinen gefährdeten oder streng geschützten Baumbrütern zu rechnen. Mit der Lage des Plangebietes im Siedlungsraum mit angrenzender Straße und Bebauung stellt das Gebiet auch keinen Lebensraum für seltene oder streng geschützte Bodenbrüter dar.

c. Schutzgut Boden und Wasser

Die heutige Geländehöhe liegt zwischen ca. 5 m und 7 m NHN (Angaben Geoinformation Bremen, Digitales Übersichts-Höhenmodell).

Aus Bohrungen geht hervor, dass an sehr vielen Stellen eine unterschiedlich mächtige Auffüllung vorliegt, in der Bauschuttreste vorkommen. Diese Auffüllungen stehen in der Regel mit einer Mächtigkeit um 1-2 Meter an.

Darunter folgen als jüngste geologische Schichten holozäne Dünensande in Mächtigkeiten ebenfalls um 2 m. Unter diesen Sanden folgen Schluffe und Tone, die in durchschnittlicher Mächtigkeit ab etwa 1 m vorliegen. Grundsätzlich können aber auch größere Mächtigkeiten erreicht werden. Außerdem treten in einigen Bereichen Niedermoortorfe auf.

Aufgrund dieser Weichschichten muss der Untergrund als sehr stark setzungsempfindlich eingestuft werden; die Tragfähigkeit wird als „sehr gering“ bezeichnet. Die Weichschichten an der Dünenbasis sind allerdings vermutlich aufgrund der langen Lagerungsdauer und der Mächtigkeit der aufliegenden Sande verhältnismäßig gut konsolidiert.

Unter den Weichschichten stehen Mittel- und Grobsande der Weichsel- und Saale-Kaltzeit an. Diese Wesersande bilden den oberen Grundwasserleiter. Ihre Basis wird in Tiefen ab -15 mNN (= tiefer als 20 m unter GOF) durch die Lauenburger Schichten gebildet.

Entsprechend der jahreszeitlichen Verhältnisse treten unterschiedliche Grundwasserstandshöhen auf. Stichtagsmessungen (1976-2015) ergaben durchschnittliche Grundwasserstände um 0,5 mNN (ab ca. 4,5 m unter Gelände), Höchststände sind bei 1,55 mNN (ab etwa 3,5 m unter Gelände) zu erwarten.

Eine Versickerung von Niederschlagswasser von Dächern und Flächen ist im Planungsgebiet möglich. Die dort anstehenden oberflächennahen Sande sind von der Durchlässigkeit (kf-Wert = ca. 10^{-4} bis 10^{-5} m/s) und von ihrer Mächtigkeit grundsätzlich gut für die Versickerung geeignet.

Die Anlage von geothermischen Installationen für die Gebäudebeheizung und -kühlung ist hydrogeologisch vor Ort möglich. Das auf den versiegelten Flächen anfallende Regenwasser kann auf den Grundstücken nicht versickert werden und wird der Kanalisation zugeführt. Durch die Planung erfolgt keine weitere Versiegelung von Flächen. Eine Beeinträchtigung des Bodenwasserhaushaltes oder Verschlechterung des Zustandes findet durch die Planung nicht statt.

Im Rahmen der Detailplanung sind auch Vorkehrungen gegen Starkregenereignisse zu entwickeln, wie z.B. die Verwendung von Rückstaukanälen.

Oberflächengewässer bestehen im Plangebiet nicht.

Auswirkungen auf sonstige Umweltbelange

Die sonstigen Umweltbelange, mit Ausnahme der in Kap. C 7 dargestellten Belange des Immissionsschutzes und der schädlichen Bodenveränderungen, werden von der Planung nicht betroffen. Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Umweltbelangen sind über die oben genannten Darstellungen hinaus nicht bekannt.

E) Finanzielle Auswirkungen / Genderprüfung

1. Finanzielle Auswirkungen

Die finanziellen Auswirkungen sind ausführlich in der Vorlage Nr. 19/410:

„Fernbusterminal Bremen – Ergebnisse der „Städtebaulichen, verkehrlichen und immobilienwirtschaftlichen Variantenuntersuchung“ und Freigabe der Finanzmittel für Planung und Grunderwerb“ beschrieben.

Insgesamt wird von erforderlichen Finanzmitteln für Planung und Grunderwerb in Höhe von ca. 1,76 Mio. € ausgegangen. Die geschätzten Investitionsmittel für den Bau der Verkehrsanlagen und der Überdachung liegen bei ca. 4,0 Mio. €. Die Planungs- und Investitionsmittel sind im weiteren Verfahren noch zu konkretisieren.

2. Genderprüfung

Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes 2484 werden mögliche unterschiedliche Auswirkungen auf Frauen und Männer betrachtet.

Aufgrund der bisher vorgesehenen Planungsziele sind geschlechterspezifische Festsetzungen nicht erforderlich.

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

Im Auftrag

Bremen,

.....
Senatsrat

Protokoll der Einwohnerversammlung – Bebauungsplan 2484

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB zum Bebauungsplan 2484 (Fernbus-terminal) für ein Gebiet in Bremen – Mitte, Ortsteil Bahnhofsvorstadt zwischen dem Breitenweg, der Friedrich-Rauers-Straße, der Eisenbahnlinie Bremen-Oldenburg und der Bürgermeister-Smidt-Straße

Zeit 05.03.2018, 19:00 – 20:30 Uhr

Ort Arbeitnehmerkammer Bremen

Teilnehmer/innen:

Frau Hellena Harttung, Ortsamtsleiterin Mitte/Östliche Vorstadt

Herr Wilhelm Petry, Stadtplanung Bezirk Mitte

Mitglieder des Beirats Mitte sowie ca. 10 Bürgerinnen und Bürger

Herr Petry erläutert die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung sowie die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung. Schwerpunkt ist die Anordnung, Anbindung und Organisation des Fernbusbahnhofs für sowie die weitere bauliche Entwicklung auf dem Gelände.

Im Anschluss werden Fragen zur weiteren Ausstattung des Busbahnhofs gestellt, die nicht Inhalt der Bauleitplanung sind und zum Teil erst im Rahmen der weiteren Ausbauplanung abschließend beantwortet werden können, gleichwohl werden sie hier aber Stichpunktartig aufgeführt sowie die im Rahmen der Einwohnerversammlung genannten Antworten:

- Wo befinden sich die Einstiege in die Busse?
Antwort: Die Einstiege befinden sich entlang der Bustaschen und sind ohne Querung der Fahrspuren barrierefrei erreichbar. Beim Zurücksetzen besteht kein Konflikt mit dem Fußgängerverkehr.
- Wie erfolgt die Erschließung des Parkhauses?
Die Straße beim Handelsmuseum wird verlängert, die Zuwegung wird Seitens der Deutschen Bahn zunächst gestattet, die Abstimmung mit der DB läuft.
- Gibt es für das Parkhaus bereits einen Betreiber?
Das (private) Parkhaus hat noch keinen Betreiber, Gespräche u.a. mit der BrePark laufen. Die Flächen im EG werden zu marktüblicher Miete vom Fernbusterminal Betreiber angemietet. Zusätzlich entstehen Fahrradstellplätze, ggf. erfolgt auch eine Geschossweise Vermietung an einen Autovermieter. Die Planung der Infrastruktur in Abstimmung mit dem späteren Betreiber.
- Gibt es Aufenthaltsräume für Busreisende? Werden diese 24 Stunden zugänglich sein (Tag-/Nachtnutzung) ?
Es wird im Parkhaus einen Warteraum sowie Bänke unter dem Vordach geben. Die Betriebszeiten des Service- und Aufenthaltsbereiches sind noch unklar.

- Wie sind die Zu- und Abfahrten im Parkhaus für Fahrradfahrende gesichert?
Dies ist abhängig von der Ausbauplanung sowohl des Parkhauses, als auch der Verkehrsanlagen.
- Welche Qualität/Kategorie hat das Hotel?
Das Hotel wird voraussichtlich im 2-3 Sterne Budgetbereich bewegen.
- Wird es in dem Parkhaus kostenfreie Toiletten geben?
Antwort: Toiletten gehören zum Serviceangebot des Fernbusterminals und sind im Raumprogramm berücksichtigt. Die Serviceflächen werden im Erdgeschoss des angrenzenden Parkhauses untergebracht. Wie die Toiletten bewirtschaftet werden ist noch nicht geklärt.
- Wird es ausreichend Fahrradstellplätze geben und wo werden diese platziert?
Fahrradstellplätze werden im Rahmen der Ausbauplanung berücksichtigt. Es wird verschiedene Qualitäten für Fahrradstellplätze geben, auch für längerfristige Nutzungen aber keine Konkurrenzsituation zum Fahrradparkhaus des ADFC am Hbf
- Wie ist die Anbindung an den ÖPNV?
Das Terminal liegt in der direkten Blickachse zur ÖPNV-Haltestelle Hauptbahnhof. Die Zuwegung kreuzt nur die Bürgermeister-Smidt-Straße und verläuft entlang des Überseemuseums.
- Besteht nicht das Risiko von Rückstaus bei über längere Zeiten geschlossener Bahn-schranke?
Die Straße beim Handelsmuseum soll ausgebaut werden, so dass trotz Rückstau das Parkhaus erreichbar ist. Eine Detailplanung für den Aus- und Umbau der Straße liegt noch nicht vor.
- Gibt es einen Alternativ-Plan für die Zufahrt zum Parkhaus?
Nein.
- Werden Elektroladeanschlüsse für die Reisebusse installiert?
Inwieweit dieses Ausstattungsmerkmal berücksichtigt wird, klärt sich im Rahmen der Ausbauplanung. (Bisher sind keine Elektrobusse im Fernverkehr im Einsatz)
- Wie werden die Hol- und Bringverkehre organisiert?
Aktuell ist zwischen dem Parkhaus und dem Gebäude der DB an der Verlängerung der Straße Beim Handelsmuseum eine „Kiss&Ride-Zone“ vorgesehen.
- Verbringen die Busse / Busfahrer ihre vorgeschriebenen Pausen- und Ruhezeiten im Busbahnhof?
Nein, die Busse halten im Terminal lediglich für die Aufnahme der Fahrgäste.
- Wie wird der Radverkehr im Umfeld des Busbahnhofs geführt?
Die Nebenanlagen der Bürgermeister-Smidt-Straße werden erweitert, dabei wird auch der Radverkehr berücksichtigt.
- Wo werden Taxistellplätze angeboten?
Aktuell ist direkt am Überseemuseum die Einrichtung eines Taxen-Stellplatzes geplant. Hierüber wird noch nachgedacht, der Standort erscheint nicht günstig.

- Ist eine Begrünung der Fläche zur Steigerung der Aufenthaltsqualität angedacht?
Inwieweit Flächen begrünt werden können steht noch nicht fest.
- Wird der Überweg vom Bahnhof kommend über die Bürgermeister-Smidt-Straße signalisiert?
Die Gestaltung des Überwegs ist Aufgabe der Detailplanung, eine Einbindung in die vorhandene Signalisierung der Straßenbahn ist alternativ zu anderen Querungshilfen zu prüfen.

Darüber hinaus wurden folgende Fragen zu außerhalb des Plangebiets liegenden Bereichen gestellt:

- Wer betreibt die Parkplätze auf dem Güterbahnhofsgelände?
Antwort: Die Parkplätze werden vom Mieter des Geländes, dem Verein 23, bewirtschaftet.
- Ist die Verlegung der Haltestelle Falkenstraße eine Option um die Anbindung des Terminals an den ÖPNV zu verbessern?
Antwort: Eine Verlegung der Haltestelle wurde geprüft, allerdings ist im Abschnitt der Bürgermeister-Smidt-Straße zwischen Falkenstraße und Breitenweg aufgrund der erforderlichen Abbiegespuren der Knotenpunkte nicht genügend Raum für eine Straßenbahnhaltestelle.
- Was passiert zukünftig auf dem Hugo-Schauinsland-Platz?
Die Nachnutzung des Hugo-Schauinsland-Platzes ist noch offen. Auf dem Hugo-Schauinsland-Platz wird eine attraktive Vorfläche vor dem Kino geschaffen. Und die Plätze werden ggf als Reserve vorgehalten.
- Was passiert mit den Bushalteflächen am Breitenweg, wo heute die Fernbusse halten?
Die Busbuchten werden voraussichtlich zurückgebaut und neu gestaltet. Die vorhandenen Nebenanlagen werden verbreitert, um die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich zu erhöhen. Das zukünftige Straßenprofil ist noch zu entwickeln.

Zum Abschluss der Sitzung bedankt sich Frau Harttung bei dem Vortragendem sowie für die zahlreichen Anmerkungen und Anregungen.

gez.

Wilhelm Petry, SUBV 63-2

