Staats- und Universitätsbibliothek Bremen
Staats-archiv Bremen
BREMISCHE BÜRGERSCHAFT

# Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

## Drucksache / Bremische Bürgerschaft, Stadtbürgerschaft 9. Wahlperiode: 1975-79

(1.11.1976) Drucksache 9/160

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

Visual Library

**BREMISCHE BÜRGERSCHAFT**
Stadtbürgerschaft
9. Wahlperiode

Drucksache 9 / **160 S**
01. 11. 76

## Mitteilung des Senats

**Bebauungsplan 1551 (Fährzubringer) für einen Bereich zwischen Alte Hafenstraße, Utkiek, Fähranleger, Rohrstraße und Reeder-Bischoff-Straße**

Als Grundlage einer städtebaulichen Ordnung für das genannte Gebiet wird ein Bebauungsplan vorgelegt. Der Bebauungsplan ist, da der Geltungsbereich in einem förmlich beschlossenen Sanierungsgebiet liegt, sowohl nach den Vorschriften des Bundesbaugesetzes als auch des Städtebauförderungsgesetzes aufgestellt worden.

Die Deputation für Bau und Raumordnung hat hierzu am 23. September 1976 den in der Anlage beigefügten Bericht erstattet.

**Der Senat** schließt sich diesem Bericht an und **bittet die Stadtbürgerschaft, den Bebauungsplan** für das o. a. Gebiet **zu beschließen** mit der Maßgabe, daß eine Entschädigung nach den Grundsätzen des Bundesbaugesetzes (BBauG) gewährt wird, sofern sich aufgrund des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes für Grundstücke Nutzungsbeschränkungen ergeben, die eine Enteignung im Sinne des Artikels 14 Grundgesetz darstellen. Grundstücke, die infolge Festsetzungen des Planes nicht mehr bebaut werden dürfen, obwohl es früher der Fall war, sind auf Antrag der Eigentümer durch die Stadtgemeinde Bremen nach den Grundsätzen des BBauG zu übernehmen.

### Bericht der Deputation für Bau und Raumordnung

Für einen Bereich zwischen Alte Hafenstraße, Utkiek, Fähranleger, Rohrstraße und Reeder-Bischoff-Straße (Bebauungsplan 1551) wurde gemäß Beschluß der Deputation für Bau und Raumordnung vom 10. Juni 1976 ein Bebauungsplan aufgestellt, der hier vorgelegt wird. Die beigefügte Begründung erläutert den Bebauungsplan, auf ihren Inhalt darf verwiesen werden.

Folgende Behörden und Stellen wurden gemäß § 2 Abs. 5 BBauG bei der Aufstellung des Planes beteiligt:

Senator für Arbeit
Gewerbeaufsichtsamt
Senator für Soziales, Jugend und Sport
Senator für Bildung
Senator für Finanzen
Liegenschaftsamt
Senator für das Bauwesen — Raumordnung, Landesplanung —
Senator für das Bauwesen — Stadtentwicklung —
Senator für das Bauwesen — Stadtplanung, Stadterneuerung —
Senator für das Bauwesen — Bauwirtschaft —
Senator für das Bauwesen — Straßen- und Brückenbau —
Amt für Wohnung und Städtebauförderung
Bauamt Bremen-Nord
Kataster- und Vermessungsverwaltung
Wasserwirtschaftsamt
Senator für Inneres
Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr
Hafenbauamt (Luftfahrtbehörde)

Senator für Wissenschaft und Kunst
Landesamt für Denkmalpflege
Senator für Wirtschaft und Außenhandel
Senator für Gesundheit und Umweltschutz
Architektenkammer Bremen
Bremischer Deichverband am rechten Weserufer
Bremische Evangelische Kirche
Bremer Parkplatz GmbH
Bremer Straßenbahn AG
Handelskammer Bremen
Handwerkskammer Bremen
Handelskammer Bremen (Einzelhandelsabteilung)
Katholische Gemeinde zu Bremen/Katholisches Pfarramt zur Heiligen Familie
Oberpostdirektion Bremen
Wasser- und Schiffahrtsdirektion Nordwest, Außenstelle Bremen
Wasser- und Schiffahrtsamt Bremen

Nach Klärung bestimmter Fragen haben die Träger öffentlicher Belange mit Ausnahme der Handelskammer gegen den Bebauungsplanentwurf keine Bedenken.

Die Handelskammer Bremen gibt folgende Stellungnahme ab:

„Bei der Beurteilung des uns übermittelten Bebauungsplanes können wir nicht nur von dem Planentwurf selbst und dem gegenwärtigen Verkehrsaufkommen ausgehen. Eine solche isolierte Betrachtungsweise könnte zu schwerwiegenden Verkehrsstörungen in der Zukunft führen.

Die Auslegung des Fährzubringers und des Stauraumes muß die künftige mittelzentrale Funktion Vegesacks in ausreichender Weise berücksichtigen. Mit dieser mittelzentralen Funktion wird ein verstärktes Verkehrsaufkommen beabsichtigt und für wünschenswert gehalten. Darüber hinaus muß davon ausgegangen werden, daß trotz stagnierender Bevölkerungszahlen die PKW-Dichte bis zum Jahre 2000 weiter stark zunehmen wird, wie neuere Prognosen ergeben haben. Besonders hinsichtlich des Stauraumes und notwendiger Parkflächen muß auch die Kapazität der beiden im Einsatz befindlichen Fährschiffe ins Kalkül gezogen werden, die 20 bzw. 30 PKW befördern können.

Unter Berücksichtigung dieser Umstände sind wir der Auffassung, daß künftig der Weserübergang in Bremen-Vegesack wesentlich stärker in Anspruch genommen wird als jetzt. Auch wenn man unterstellt, daß es in einem gewissen Umfang zu einer Entlastung dieser Fähre kommen wird, wenn Teile des LKW-Verkehrs die Schwerlastfähre in Bremen-Blumenthal benutzen. Dies wird allerdings nicht für den LKW-Zielverkehr Lemwerder zutreffen, da dies zu unzumutbaren Umwegen führen müßte.

Im Ergebnis kommen wir zu dem Schluß, daß der uns übermittelte Bebauungsplanentwurf den künftigen Verkehrsansprüchen nicht in ausreichender Weise gerecht wird. Dies gilt besonders für den vorgesehenen Stauraum, der auf keinen Fall ausreichen wird, auch nur das gegenwärtige Verkehrsaufkommen reibungslos abzufangen. Bereits jetzt kommt es immer wieder zu Rückstauungen, die sich bis zum Bahnhof Vegesack erstrecken können. Das größere Verkehrsvolumen, wie es zwangsläufig und gewollt in einem Mittelzentrum auftritt, muß bei den vorgesehenen Planungen mithin zu nachhaltigen Störungen aller Verkehrsabläufe im unteren Bereich Vegesacks führen; damit wäre die künftige Funktion Vegesacks in Frage gestellt. Wir halten deshalb eine Uberarbeitung der fraglichen Punkte für dringend geboten."

Auf die Stellungnahme der Handelskammer wird folgendes erwidert:

Gegenüber früheren Lösungen wurden die Flächen für Verkehr reduziert, da die Erhaltung bzw. Wiederherstellung des zusammenhängenden Wohngebietes „Unteres Vegesack" ein vorrangiges Ziel der Sanierung ist. Die vorliegende Planung für den Fährzubringer wurde mit den Fachbehörden abgestimmt und öffentlich erörtert. Der Stauraum reicht aus, um den Bedarf eines Fährschiffes aufzunehmen. Weitere Flächen zur Vermeidung eines evtl. Rückstaues, die zu Lasten der Wohnbauflächen gehen würden, scheinen nicht sinnvoll. Es ist jedoch möglich, wenn es das zukünftige Verkehrsaufkommen erfordern sollte, einen Grünstreifen im Stauraum und die Parkspur zwischen Planstraßen und Fähranleger dem Stauraum zuzuordnen und umzubauen. Entsprechende Änderungen der Planung sind in den vorliegenden Bebauungsplanentwurf übernommen worden.

Es wird empfohlen, den Bebauungsplanentwurf nicht zu ändern.

Vom Ortsamt Vegesack wird zu diesem Bebauungsplan mitgeteilt, daß er im Beirat beraten worden ist. Der Beirat stimmte dem Bebauungsplan zu, wies aber darauf hin, daß eine evtl. geplante Änderung am „Kleinen Markt" von Kerngebiet in Mischgebiet nicht hingenommen wird. Das Gebiet am „Kleinen Markt" muß Kerngebiet bleiben.

Aus der Sicht der Stadtentwicklung wird folgendes mitgeteilt:

„Der Bebauungsplan, der als Teilrealisierung des beigefügten Gestaltungsvorschlages betrachtet wird, stellt überwiegend Wohnnutzung dar, die ihre Qualität durch die nahe Lage zum Zentrum Vegesack und zu den Erholungszonen Hafen und Strandpromenade (Stadtgarten) erhält. Die im Gestaltungsvorschlag dargestellte, aufgelockerte, niedriggeschossige Bebauung entspricht den in den Grundsätzen zur Stadtentwicklung aufgestellten Zielvorstellungen (Wohnqualität E 1, Wohnumgebung E 3 etc.).

Die vom Fähren-Stauraum ausgehenden Belästigungen für die angrenzende Wohnbebauung werden im Gestaltungsvorschlag durch entsprechende Maßnahmen (Abrücken der Bebauung, Bepflanzung) vermindert. Hier — wie im Falle der Beurteilung der Wohnqualität — sollte das Konzept, das im Gestaltungsvorschlag dargestellt ist, möglichst in der zukünftigen Bebauungsplanung weiter verfolgt werden, sowohl was die Quantität der Wohneinheiten als auch die städtebauliche Qualität angeht.

Im einzelnen ergibt sich im jetzigen Bebauungsplanentwurf eine Diskrepanz bei der Bezeichnung der Nutzung. Im Gestaltungsentwurf ist „Wohnen" angegeben, im Bebauungsplan: MK-Gebiet, was nach § 7 (1) BauNVO vorwiegend für zentrale Einrichtungen vorgesehen ist. Zur Sicherung der Wohnnutzung sollte deshalb evtl. WA ausgewiesen werden; ebenso könnte eine übermäßige Verdichtung (z. Z. innerhalb der Baugrenzen ca. 2,0 GFZ), die den o. a. Zielen widerspräche, vermieden werden, wenn durch Zurücknahme der Baugrenzen im Blockinneren eine größere Freifläche (für GA und Kinderspielfläche) erhalten bliebe."

Hierzu ist anzuführen, daß zur Sicherung der Wohnnutzung in den oberen Geschossen ausschließlich Wohnungen zulässig sind (Gliederung des Kerngebietes gem. § 7 Abs. 2, 7 und Abs. 5 BauNVO). Eine Zurücknahme der Baugrenzen ist nicht erforderlich, da der vorliegende Entwurf für die Bebauung die angeführten Belange berücksichtigt.

Erörterungen des Planentwurfes gem. § 9 StBauFG sind durchgeführt worden. Der abschließende Bericht wird vorbereitet. Die Ergebnisse der Erörterungen sind in die Planung einbezogen.

Die Deputation für Bau und Raumordnung hat am 10. Juni 1976 einen Auslegungsbeschluß für dieses Gebiet gefaßt. Daraufhin hat der Bebauungsplan mit Begründung vom 15. Juli bis zum 16. August 1976 im Bauamt Bremen-Nord öffentlich ausgelegen. Anläßlich der Auslegung des Bebauungsplanes sind 4 Schreiben mit Bedenken und Anregungen eingegangen. Hierzu ist folgendes auszuführen:

1. Handelskammer Bremen

Die Handelskammer erhebt gegen den Bebauungsplanentwurf im Hinblick auf die Bemessung der Verkehrsflächen Bedenken. In ihrem Schreiben heißt es unter anderem:

„Weiter weisen wir darauf hin, daß trotz stagnierender Bevölkerungszahlen die PKW-Dichte bis zum Jahre 2000 weiter steigen wird und die Mobilität der Bevölkerung zunimmt. Hieraus ergibt sich für uns zwingend, daß für den Fähranleger ein wesentlich größerer Stauraum geschaffen werden muß. Darüber hinaus müssen für Besucher Parkflächen geschaffen werden. Alle bisher bekanntgewordenen Planungsabsichten müssen wir als unzureichend ansehen.

Ein erheblicher Stellplatzbedarf besteht auch seitens der Arbeitnehmer, die im unteren Bereich Vegesacks und in Lemwerder arbeiten. Zur Zeit dürften allein von dieser Personengruppe 300 bis 400 Fahrzeuge in relativ ungeordneter Weise auf brachliegenden Flächen abgestellt sein. Die gegenwärtig im Gespräch befindlichen 85 Parkplätze werden dem Bedarf mithin in keiner Weise gerecht.

Nach Abwägung aller Umstände sind wir der Ansicht, daß dieser Bebauungsplan nicht verabschiedet werden kann, ohne daß die Stellplatzfrage in befriedigender Weise geregelt wird, da sonst die Realisierung eines attraktiven Mittelzentrums Vegesack gefährdet ist. Parkplätze müssen wenigstens im gegenwärtig vorhande-

nen Umfange in unmittelbarer Nähe des Fähranlegers geschaffen werden. Nur so kann die Attraktivität Vegesacks für auswärtige Besucher gesteigert werden."

Hierauf wird erwidert:

Im Zuge des Bebauungsverfahrens sind die Verkehrsflächen nach der Anhörung der Träger öffentlicher Belange vergrößert worden.

Dies betrifft den Fährzubringer an der Einmündung der Planstraße und den Bereich des Stauraumes zwischen Planstraße und Fährrampe.

Eine weitere Ausweitung der Verkehrsflächen ist nach dem derzeitigen und dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen an der Fähre Vegesack—Lemwerder nicht erforderlich, da nach der Inbetriebnahme der Fähre Blumenthal bereits heute eine Verminderung des Verkehrsaufkommens festgestellt worden ist.

Die Schaffung der notwendigen Stellplätze muß im Zusammenhang mit dem Konzept für den ruhenden Verkehr für Vegesack gesehen werden, in dem der untere Stadtteil nur einen Teilbereich darstellt. Dabei sind, wie im Grundkonzept dargestellt, mehrere größere Parkeinrichtungen vorgesehen.

Bei dem Parkplatz Martinshof (93 Parkplätze) handelt es sich um eine provisorische Maßnahme, die mit der Überbauung dieses städtebaulichen Bereiches zu erweitern ist. Die entsprechenden Festsetzungen werden wie in allen angrenzenden Bereichen Gegenstand der Bauleitplanung für diese Teilbereiche sein und können innerhalb des Geltungsbereiches des vorliegenden Bebauungsplanentwurfes nicht realisiert werden.

Es wird empfohlen, die Bedenken und Anregungen nicht zu berücksichtigen und den Bebauungsplan nicht zu ändern.

2. Frau Dagmar Bannert, Reeder-Bischoff-Straße 38,

erhebt gegen den Bebauungsplanentwurf 1551 Einspruch mit folgender Begründung:

„Ich bin der Meinung, daß entlang der Straße Fährzubringer zuwenig Kurzparkplätze ausgewiesen sind. Auf früheren Entwürfen waren dort Kurzparkplätze vorgesehen. Wenn die Fußgängerzone in der Reeder-Bischoff-Straße verwirklicht wird, werden Kurzparkplätze benötigt, um den Kunden der Geschäfte die Möglichkeit zu geben, kleinere Besorgungen zu erledigen.

Auf die Apotheke bezogen möchte ich darauf hinweisen, daß Patienten, die dringende Arznei z. B. während des Notdienstes nachts und an Wochenenden abholen, auch die Möglichkeit haben müssen, ihr Auto für kurze Zeit abzustellen. Es kann ihnen nicht zugemutet werden, am Bahnhof zu parken und den Weg zu Fuß zu gehen. Besonders geeignet für Kurzparkplätze wäre der Teil des Fährzubringers zwischen Alte Hafenstraße und Friedrich-Schild-Straße, da hier der Fußgängerweg besonders breit ist."

Hierauf wird erwidert:

Im Vergleich zu früheren Entwürfen (Gestaltungsvorschlag) sieht der jetzige Bebauungsplanentwurf erheblich mehr Stellplätze vor, die für Kurzzeitparker benutzbar sind.

Der Fußweg des Fährzubringers zwischen Alte Hafenstraße und Friedrich-Schild-Straße ist als unmittelbare Verlängerung der Fußgängerzone Reeder-Bischoff-Straße anzusehen. Er muß aus diesem Grund die ausgewiesene Breite vollständig behalten.

Zum anderen ist als Ziel der Sanierung im Gestaltungsvorschlag eine hintere Andienung der Geschäfte an der Reeder-Bischoff-Straße vorgesehen, mit der auch die Schaffung von Einstellplätzen in unmittelbarer Nähe der Geschäfte verbunden ist.

Es wird empfohlen, aus den vorgenannten Gründen den Bebauungsplan nicht zu ändern.

3. Frau Bruna Skok, Reeder-Bischoff-Straße 29,

erhebt gegen den Bebauungsplan 1551 Einspruch mit folgender Begründung:

„Als Eigentümerin des Grundstücks Reeder-Bischoff-Straße 29 erhebe ich Einspruch gegen die Planung des Fährzubringers. Ich bitte die Planung so zu ändern, daß mein Grundstück nicht betroffen wird.

Ich sehe in der Beanspruchung eines Teiles meines ohnehin sehr schmalen Grundstücks eine unangemessene Beeinträchtigung meiner privaten Belange.

Außerdem lege ich Wert auf die Erhaltung des bestehenden Bewuchses, der den Erholungswert meines Gartens bestimmt."

Hierauf wird erwidert:

Im Bebauungsplan 1551 wird durch die Führung des Fährzubringers von der rückwärtigen Hoffläche ein Grundstücksteil (ca. 28 qm) in Anspruch genommen. Die Größe des Gesamtgrundstücks beträgt ca. 260 qm.

Schützenswerter Baumbestand wird von der Planung nicht betroffen. Eine Änderung des Fährzubringers im Bereich dieses Grundstücks ist im Hinblick auf die zweckmäßige Anordnung des Warteraumes vor der Fähre nicht möglich.

Es wird empfohlen, aus den vorgenannten Gründen den Bebauungsplan nicht zu ändern.

4. Frau Altburg Thielen, Reeder-Bischoff-Straße 33,

erhebt gegen den Bau einer Ladestraße zwischen der Reeder-Bischoff-Straße und der Rohrstraße Einspruch mit folgender Begründung:

„Die geplante Funktion der Ladestraße könnte durchaus durch die Reeder-Bischoff-Straße und die Rohrstraße übernommen werden. Da sich in der Reeder-Bischoff-Straße nur kleine Einzelhandelsgeschäfte befinden, könnte die Warenanlieferung zu besonderen Lieferzeiten geschehen. Dieses Verfahren wird bereits in vielen anderen Städten (z. B. Delmenhorst, Oldenburg) praktiziert. Die Erschließung der geplanten Wohnungen könnte ohne weiteres von der Rohrstraße und dem geplanten Fährzubringer her erfolgen.

Die Ausnutzung der außerordentlich teuren Grundstücke wäre ohne die geplante Ladestraße wesentlich besser. Nach der Planung würden zwischen drei ca. 10 m breiten Straßen (Reeder-Bischoff-Straße — Ladestraße — Rohrstraße) zwei Streifen von nur ca. 40 m Breite übrig bleiben. Dadurch wäre das Verhältnis von Nutzfläche zu Straßenfläche in diesem Gebiet außerordentlich ungünstig.

Die Ladestraße führt über bebautes Gelände und würde den Abriß eines Gebäudes notwendig machen. Dieses Gebäude ist vermietet und wird daher dringend benötigt. Eine Erhaltung des Gebäudes wäre also aus wirtschaftlichen Gründen für die Stadt (die dann keine Entschädigung zahlen müßte) und für mich von Vorteil.

Die Freiflächen hinter den Geschäften an der Reeder-Bischoff-Straße werden unbedingt für Parkflächen und für eventuelle Erweiterungen der Läden gebraucht. Da mein Grundstück an der Reeder-Bischoff-Straße bereits vollständig bebaut ist, wäre eine Erweiterung zu einem Geschäft, das auch in Zukunft konkurrenzfähig sein wird, nur hinter dem jetzigen Gebäude möglich. Durch eine Ladestraße wäre mir jede Erweiterungsmöglichkeit genommen."

Frau Thielen beantragt weiterhin, auf den Bau der Ladestraße zu verzichten oder zumindest die geplante Straße soweit zu verlegen, daß kein Abriß eines Gebäudes mehr notwendig wird.

Hierauf wird erwidert:

Die geplante Straße hat nicht die Funktion einer Ladestraße, sondern soll entsprechend dem Sanierungsziel die Versorgung und Erschließung des Zentralbereiches südlich der Gerhard-Rohlfs-Straße bis zur Kimmstraße und der Wohngebiete an der Weserstraße sicherstellen. Reeder-Bischoff-Straße und Rohrstraße sollen zu Fußgängerzonen umgestaltet werden. Auf die Planstraße als einzige verbleibende Erschließungsstraße kann aus den vorgenannten Gründen nicht verzichtet werden.

Eine Verlegung der Planstraße würde allein dem Grundstück Thielen dienen, das zum Teil als Querriegel vor dem Grundstück Reeder-Bischoff-Straße 35—39 liegt, und die Bebauung der südlich gelegenen Freiflächen erschweren. Die Planstraße ist so projektiert, daß auf beiden Seiten etwa gleichtiefe, sinnvoll zu bebauende Flächen verbleiben. Bei dem abzureißenden Gebäude handelt es sich um ein eingeschossiges Nebengebäude mit Keller, das auch aus städtebaulichen Gründen als Eckbebauung Fährzubringer/Planstraße nicht erhalten bleiben kann.

Die Erweiterung der Läden an der Reeder-Bischoff-Straße ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanes, da der Geltungsbereich die bebauten Grundstücke bzw. Grundstücksteile nicht einschließt.

Es wird empfohlen, den Bebauungsplan unverändert zu lassen.

Das Ortsamt Vegesack (Sitzung des Beirates am 14. September 1976) hat der empfohlenen Behandlung der Bedenken und Anregungen zugestimmt.

Das Hafenbauamt hat sich dagegen gewandt, im Stauraum des Fährzubringers das Pflanzen von Bäumen und Sträuchern festzusetzen. Es erscheint jedoch nicht zweckmäßig, nur aus diesem Grund ein Deckblatt zu fertigen, da hierdurch das zügige Beschlußverfahren für diesen wichtigen Bebauungsplan verzögert würde. Sollte sich in der Zukunft die — zur Zeit nicht erwartete — Notwendigkeit ergeben, die betreffende Fläche in die Verkehrsanlage einzubeziehen, so soll der Bebauungsplan zu gegebener Zeit geändert werden.

Außerdem weist das Hafenbauamt darauf hin, daß das Plangebiet im Bauschutzbereich des Sonderflughafens Lemwerder liegt und bittet um nachrichtliche Übernahme der luftverkehrsrechtlichen Festsetzungen. Daher wurde ein Beiblatt mit der entsprechenden nachrichtlichen Übernahme dem Bebauungsplan beigefügt. Eine erneute Auslegung ist durch diese Planergänzung nicht erforderlich.

Die Deputation für Bau und Raumordnung bittet den Senat und die Stadtbürgerschaft, den Bebauungsplan für ein Gebiet zwischen Alte Hafenstraße, Utkiek, Fähranleger, Rohrstraße und Reeder-Bischoff-Straße in Bremen-Vegesack zu beschließen mit der Maßgabe, daß auf Antrag eine Entschädigung nach den Grundsätzen des BBauG gewährt wird, sofern sich aufgrund des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes für Grundstücke Nutzungsbeschränkungen ergeben, die eine Enteignung im Sinne des Artikels 14 Grundgesetz darstellen.

Grundstücke, die infolge Festsetzungen des Planes nicht mehr bebaut werden dürfen, obwohl es früher der Fall war, sind auf Antrag der Eigentümer durch die Stadtgemeinde Bremen nach den Grundsätzen des BBauG zu übernehmen.

| | |
|---|---|
| Seifriz | Meyer |
| Vorsitzer | Sprecher |

**Begründung zum Bebauungsplan für einen Bereich zwischen Alte Hafenstraße, Utkiek, Fähranleger, Rohrstraße und Reeder-Bischoff-Straße**

**Bebauungsplan 1551**

**I. Anlaß der Planaufstellung und Planinhalt**

Für das Plangebiet gilt z. Z. der Bebauungsplan 310 (veröffentlicht 8. März 1971). Der vorliegende Plan hat das Ziel, gemäß Planaufstellungsbeschluß 1550 der Deputation für Bau und Raumordnung vom 28. Mai 1975 die städtebauliche Ordnung in diesem Gebiet den seit der Aufstellung des Bebauungsplanes 310 gewandelten Anforderungen anzupassen und die Durchführung der Sanierung zu ermöglichen.

Der Planaufstellungsbeschluß 1550 umschließt das Gebiet Unteres Vegesack, für das im Auftrag des Senators für das Bauwesen von der Bremischen Gesellschaft als Sanierungsträger in Zusammenarbeit mit drei Architekten ein Planungskonzept erarbeitet wurde. Zum Planinhalt wurde u. a. im Planaufstellungsbeschluß festgelegt (Zitat): „Nutzungen im Bereich Handel und private Dienstleistungen beschränken sich im wesentlichen auf die schon heute in dieser Art genutzten Flächen Reeder-Bischoff-Straße, Sagerstraße. Der Wohnnutzung soll in diesem ganzen Bereich weitgehend Raum gegeben werden, insbesondere auf den freigelegten Flächen wird eine überwiegende Wohnnutzung unter Beschränkung der Geschoßzahl, jedoch mit hoher Dichte, angestrebt. Die Verkehrsstraßen werden so geführt und dimensioniert, daß möglichst viele Flächen für andere Nutzungen frei bleiben. Dies wird insbesondere durch Einbeziehung der vorhandenen Straßenräume erreicht."

Im Verfolg der vorgenannten Ziele wurde in Form eines städtebaulichen Gestaltungskonzeptes die Planung konkretisiert. Es enthält die grundsätzlichen Vorstellungen zur Neubebauung des Unteren Vegesack und den Verlauf des Fährzubringers sowie die Anbindung der Weserstraße. Er ist als Grundlage für die detaillierte Ausbauplanung in den einzelnen Planbereichen zu verstehen. Dem Gesamtkonzept liegen folgende Prinzipien zugrunde:

— Erhaltung und Wiederherstellung der charakteristischen Struktur der Bebauung durch Blockbebauung mit Hofbildung im Inneren unter Ausnutzung der Hangsituation

— Anpassung an vorhandene Geschossigkeit durch max. 3½- bis 4geschossige Neubebauung mit ablesbarer Einzelhausstruktur unter besonderer Berücksichtigung der denkmalgeschützten Bereiche

— Entwicklung von Hausformen, die in ihrer Gesamtgestaltung auf die Typik der bestehenden Bebauung eingehen

— Differenzierung in der Fassaden- und Dachgestaltung bei Angleichung an Maßstab, Gliederung und Material.

Basierend auf dem Gestaltungsvorschlag wurden für die Bebauung am Kleinen Markt und die Führung des Fährzubringers detaillierte Vorschläge ausgearbeitet. Sie bilden die Grundlage des hier vorliegenden Bebauungsplanes 1551 für einen Teilbereich des Gebietes Unteres Vegesack. Weitere Teilbereiche werden folgen, wenn die Hochbauplanung den erforderlichen Stand erreicht hat.

Der vorliegende Plan hat Flächen für den Fährzubringer, die Heinrich-Beilken-Straße (Planstraße), ein Teilstück der Rohrstraße, ein Teilstück der Fußgängerzone Reeder-Bischoff-Straße, die Fläche des Kleinen Marktes und den Höljesweg zum Inhalt. Die Flächen für den Fährzubringer sind im Gegensatz zu früheren Vorstellungen reduziert worden, da der Schaffung eines neuen Wohngebietes der Vorrang gegeben wurde. Der Stauraum ist für 25 PKW angelegt, kann aber im Bedarfsfall um eine Wartespur erweitert werden.

Neben diesen Verkehrsflächen ist zwischen Höljesweg, Rohrstraße und Reeder-Bischoff-Straße ein Kerngebiet ausgewiesen, in dem in drei- bis viergeschossiger Bauweise ca. 50 Wohnungen und Flächen für Handel und Gewerbe entstehen sollen. Der ruhende Verkehr ist in einer Tiefgarage im Innenhofbereich untergebracht. Die Zufahrt erfolgt von der Heinrich-Beilken-Straße (Planstraße).

Um die vorgeschlagene Wohnbebauung verwirklichen zu können, sind die Höchstwerte aus der Baunutzungsverordnung bei der Grundflächenzahl und der Geschoßflächenzahl überschritten worden. Ausgleich im Sinne des § 17 (8 + 9) BauNVO wird in Form von sorgfältig gestalteten öffentlichen (Fußgängerzonen) und privaten Freiflächen (Innenhof) geschaffen. Rohrstraße, Reeder-Bischoff-Straße und Höljesweg werden als Fußgängerzonen gestaltet und sind Bestandteil des Systems von Fußgängerzonen zwischen Sedanplatz und Weser.

**II. Kosten**

| | |
|---|---|
| Grunderwerbskosten | DM 1 618 000,— |
| Beseitigung baulicher Anlagen | DM 53 000,— |
| Umzug von Bewohnern | DM 10 000,— |
| Straßenbau | DM 1 350 000,— |
| Kanalbau | DM 1 558 000,— |
| Bepflanzung | DM 35 000,— |
| Fernmeldekabel | DM 30 000,— |
| | DM 4 654 000,— |

Die Verwirklichung der Planungsabsichten geschieht im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

**III. Folgemaßnahmen**

Die Bodenordnungs- und Baumaßnahmen sind in der Kostenübersicht erfaßt. Einzelmaßnahmen werden gemäß § 9 StBauFG im anschließenden Verfahren mit den direkt Betroffenen erörtert und abgestimmt.

**Beiblatt zum Bebauungsplan 1551 (Fährzubringer) für einen Bereich zwischen Alte Hafenstraße, Utkiek, Fähranleger, Rohrstraße und Reeder-Bischoff-Straße**

**Nachrichtliche Übernahme**

**Bezüglich des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG)**

Das Bebauungsgebiet liegt außerhalb von Anflugsektoren zwischen dem 1,5- und 4-km-Kreis um den Flughafenbezugspunkt (FBP) des Sonderflughafens Lemwerder.

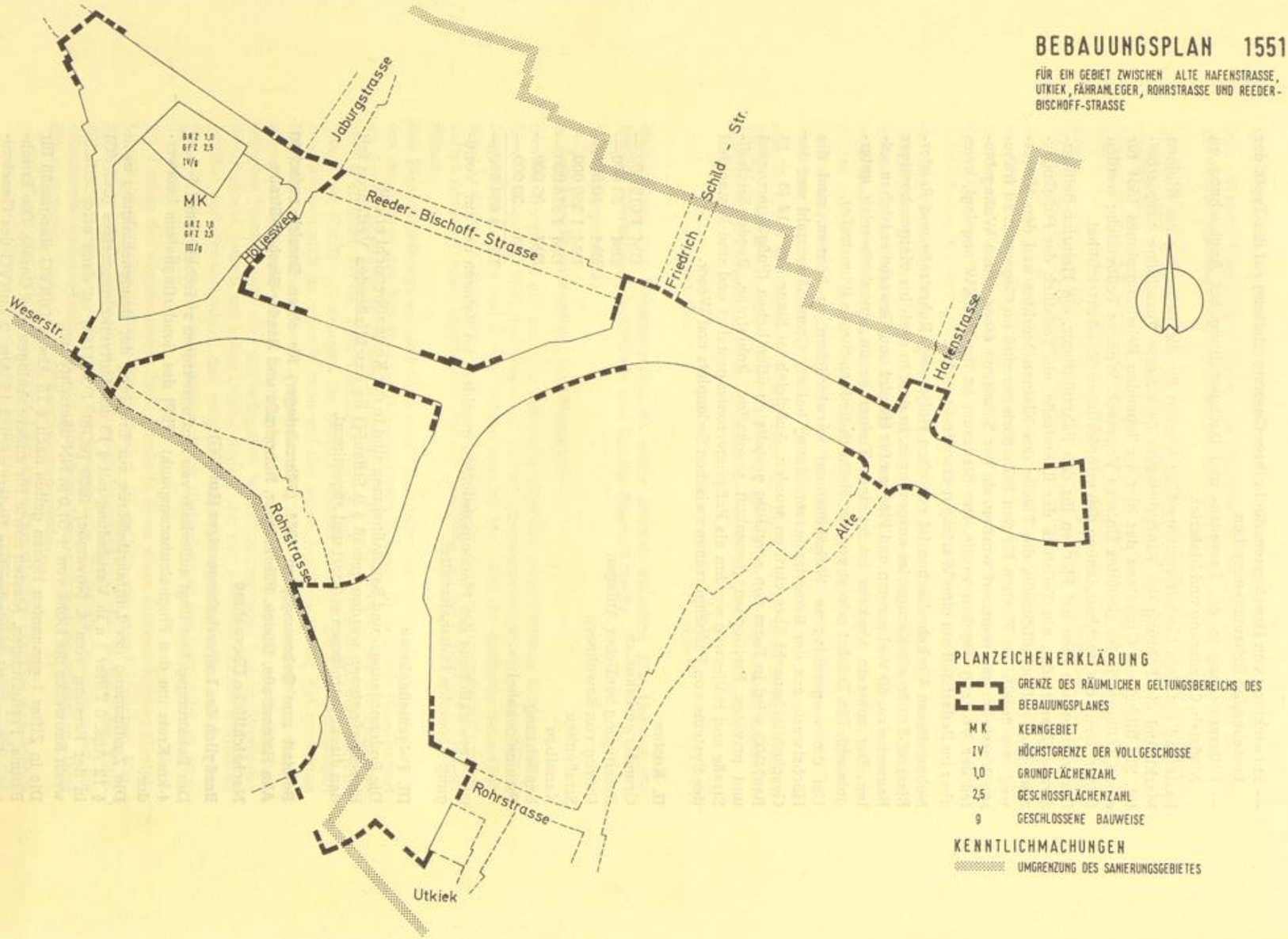
Die Zustimmung der Luftfahrtbehörde zur Erteilung der Baugenehmigung nach § 12 Abs. 3 Ziffer 1 a in Verbindung mit § 13 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in der Fassung vom 4. November 1968 (BGBl. I S. 1114) ist dann erforderlich, wenn Bauwerke die Höhe von + 51,0 m NN überschreiten.

Die in Ziffer 1 genannten Höhen gelten nach § 15 Abs. 1 LuftVG sinngemäß für Bäume, Freileitungen, Masten sowie für andere Anlagen und Geräte. Die Errichtung dieser Luftfahrthindernisse bedarf nach § 15 Abs. 2 LuftVG der Genehmigung. Falls die Genehmigung von einer anderen als der Baugenehmigungsbehörde erteilt wird, bedarf diese der Zustimmung der Luftfahrtbehörde. Ist eine andere Genehmigungsbehörde nicht vorgesehen, so ist die Genehmigung der Luftfahrtbehörde erforderlich.

Druck: Bremer Nachrichten GmbH

# BEBAUUNGSPLAN 1551

FÜR EIN GEBIET ZWISCHEN ALTE HAFENSTRASSE, UTKIEK, FÄHRANLEGER, ROHRSTRASSE UND REEDER-BISCHOFF-STRASSE




## PLANZEICHENERKLÄRUNG

| | |
|---|---|
| | GRENZE DES RÄUMLICHEN GELTUNGSBEREICHS DES BEBAUUNGSPLANES |
| MK | KERNGEBIET |
| IV | HÖCHSTGRENZE DER VOLLGESCHOSSE |
| 1,0 | GRUNDFLÄCHENZAHL |
| 2,5 | GESCHOSSFLÄCHENZAHL |
| g | GESCHLOSSENE BAUWEISE |

## KENNTLICHMACHUNGEN

UMGRENZUNG DES SANIERUNGSGEBIETES