Staats- und Universitätsbibliothek Bremen
Staats-archiv Bremen
BREMISCHE BÜRGERSCHAFT

Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

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

(30.1.1978) Drucksache 9/396

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

Visual Library

BREMISCHE BÜRGERSCHAFT
Stadtbürgerschaft
9. Wahlperiode

Drucksache 9 / 396 S
30. 01. 78

Mitteilung des Senats

Bebauungsplan für ein Gebiet zwischen Werftstraße (beiderseits), Liegnitzstraße, Dockstraße (zum Teil einschließlich), Luchtbergstraße (beiderseits) einschließlich der Anschlüsse Grasberger Straße, Bremerhavener Straße (bis Hausnummer 233) und Getreidestraße

Bebauungsplan 1080

Als Grundlage einer städtebaulichen Ordnung für das oben näher bezeichnete Gebiet wird ein Bebauungsplan vorgelegt.

Die Deputation für Bau und Raumordnung hat hierzu am 24. November 1977 den in der Anlage beigefügten Bericht erstattet.

Der Senat schließt sich diesem Bericht an und **bittet die Stadtbürgerschaft, die Bedenken und Anregungen in der empfohlenen Art zu behandeln und den Bebauungsplan mit Deckblatt** für ein Gebiet zwischen Werftstraße (beiderseits), Liegnitzstraße, Dockstraße (zum Teil einschließlich), Luchtbergstraße (beiderseits) einschließlich der Anschlüsse Grasberger Straße, Bremerhavener Straße (bis Hausnummer 233) und Getreidestraße **zu beschließen** mit der Maßgabe, daß eine Entschädigung nach den Grundsätzen des Bundesbaugesetzes zu gewähren ist, sofern sich für einzelne Grundstücke Nutzungsbeschränkungen ergeben, die sich als Enteignung im Sinne des Artikels 14 Grundgesetz darstellen. Grundstücke, die infolge Festsetzung des Planes nicht mehr bebaut werden dürfen, obwohl dies früher der Fall war, sind auf Antrag der Eigentümer von der Stadtgemeinde Bremen nach den Grundsätzen des Bundesbaugesetzes zu übernehmen.

Bericht der Deputation für Bau und Raumordnung

Für ein Gebiet zwischen Werftstraße (beiderseits), Liegnitzstraße, Dockstraße (zum Teil einschließlich), Luchtbergstraße (beiderseits) einschließlich der Anschlüsse Grasberger Straße, Bremerhavener Straße (bis Hausnummer 233) und Getreidestraße wurde vom Stadtplanungsamt gemäß Beschluß der Deputation für Bau und Raumordnung vom 12. Februar 1976 ein Bebauungsplan aufgestellt, der hier vorgelegt wird.

Die beigefügte Begründung erläutert den Plan, auf ihren Inhalt darf verwiesen werden.

Gemäß § 2 Abs. 5 Bundesbaugesetz (BBauG) sind folgende Behörden und Stellen als Träger öffentlicher Belange bei der Aufstellung des Planes beteiligt worden:

die Oberfinanzdirektion Bremen
die Oberpostdirektion Bremen
die Bundesbahndirektion Hannover
der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht bei der Bundesbahndirektion Hannover
der Senator für Inneres
das Amt für Beiratsangelegenheiten West
die Feuerwehr Bremen

der Senator für Bildung
der Senator für Wissenschaft und Kunst
das Landesamt für Denkmalpflege
das Gewerbeaufsichtsamt
der Senator für Soziales, Jugend und Sport
der Senator für Gesundheit und Umweltschutz
der Senator für das Bauwesen — Stadtentwicklung —
der Senator für das Bauwesen — Bauwirtschaft —
der Senator für das Bauwesen — Straßen- und Brückenbau —
das Bauordnungsamt
das Fernmeldetechnische Amt der Stadt Bremen
das Gartenbauamt
das Amt für Wohnung und Städtebauförderung
das Hochbauamt
das Amt für Straßen- und Brückenbau
das Amt für Stadtentwässerung und Stadtreinigung
das Wasserwirtschaftsamt
die Kataster- und Vermessungsverwaltung
der Senator für Wirtschaft und Außenhandel
der Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr
das Hafenbauamt — Luftfahrtbehörde —
der Senator für Finanzen
das Liegenschaftsamt
die Bremische Evangelische Kirche
die Katholische Gemeinde zu Bremen
die Handelskammer Bremen
die Handwerkskammer Bremen
die Architektenkammer Bremen
die Gartenbaukammer Bremen
die Stadtwerke Bremen AG
die Bremer Straßenbahn AG
die Bremer Parkplatz GmbH
der Landesverband der Kleingärtner, Kleinsiedler und Gartenheimer für Bremen und Umgebung e. V.

Am 17. Dezember 1976 hatte die Deputation für Bau und Raumordnung die Auslegung des Planes gemäß § 2 Abs. 6 BBauG beschlossen.

Der Bebauungsplanentwurf mit Begründung hat vom 21. Januar bis 21. Februar 1977 im Stadtplanungsamt öffentlich ausgelegen.

Interessenten hatten in der Zeit vom 3. bis 17. Januar 1977 Gelegenheit, vom Entwurf des Bebauungsplanes mit Begründung im Amt für Beiratsangelegenheiten West Kenntnis zu nehmen.

Anläßlich der öffentlichen Auslegung des Planes sind 14 Schreiben mit Bedenken und Anregungen eingegangen.

Die Bedenken und Anregungen in zwei Schreiben (Senator für Häfen, Schiffahrt und Verkehr sowie Gartenbauamt) konnten in Besprechungen geklärt bzw. ausgeräumt werden. Zu den verbleibenden 12 Schreiben ist auszuführen:

I. **Seitens Träger öffentlicher Belange**

A. Deutsche Bundesbahn, Bundesbahndirektion Hannover

Es wird mitgeteilt, daß die Ausbauplanungen des Hafenbauamtes vorsahen, die Hafenbahnhöfe Bremen-Grolland, Bremen-Zollausschluß und Bremen-Inlandshafen untereinander mit besonderen Verbindungsgleisen zu verbinden. Es folgen Ausführungen über die Notwendigkeit der Anlegung dieser Verbindungsgleise. Sodann wird darauf hingewiesen, daß die für diese Trasse erforderliche Grundfläche nicht verbaut werden dürfe.

Abschließend teilt die Bundesbahndirektion Hannover mit, daß an dieser Zuschrift der Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht bei der Bundesbahndirektion Hannover mitgewirkt habe.

Die Deputation für Bau und Raumordnung gibt hierzu folgende Stellungnahme ab: Zu der Anregung der Deutschen Bundesbahn, einen möglichen zweigleisigen Ausbau der Hafenverbindungsbahn nicht zu verbauen, hat das Hafenbauamt als

planende Behörde für diesen Bereich mitgeteilt, daß bei einem zweigleisigen Ausbau kein zusätzlicher Flächenbedarf entstehe, d. h., ein zweigleisiger Ausbau sei innerhalb der hier im Bebauungsplan ausgewiesenen Grundfläche für Bahnanlagen möglich.

Die Deputation für Bau und Raumordnung empfiehlt daher, die Bedenken der Deutschen Bundesbahn und die vorstehende Entgegnung zur Kenntnis zu nehmen. Danach braucht der Plan nicht geändert zu werden.

B. Die Handelskammer Bremen

In einem längeren Schriftsatz hat sie folgendes vorgetragen:

„Die Investitionsvorhaben der Stadtgemeinde Bremen werden von uns nachhaltig begrüßt, da diese wesentliche Verbesserungen in den Verkehrsabläufen ermöglichen. Diese erscheinen uns im Interesse der hafengebundenen Verkehrswirtschaft und der Häfen unerläßlich.

Der Ausbau der Überführungen des schienengebundenen Verkehrs in den Einmündungsbereich der Getreidestraße in die Bremerhavener Straße sowie der Straße Industriehafen in die Werftstraße mit einer Durchfahrtshöhe von 4,70 m wird von uns begrüßt. Wir stellen aber zur Überlegung, ob die letztgenannte Einmündung für die Rechtsabbieger nicht eine weniger spitze Ausbildung haben sollte. Hierbei gehen wir von der Überlegung aus, daß der aus und in die Kap-Horn-Straße fließende Verkehr weitgehend aus Lastkraftwagen mit Anhängern besteht. Wir können nicht ausschließen, daß es bei der jetzt gewählten scharfen Ausprägung dieser Kurve zu Verkehrsstauungen kommt, weil die Manövrierfähigkeit des Schwerverkehrs eine zügige An- und Abfahrt nicht zuläßt.

Eine kritische Überprüfung der Planungen zeigt, daß die nunmehr beabsichtigte Trassierung der Hafenrandstraße und der Bahnanlagen eine Reihe von hafenabhängigen Unternehmen betrifft. Hier wäre zunächst die Getreideverkehrsanlage zu nennen. Wir befürchten, daß es jetzt zu Verkehrsengpässen an der vor Schuppen 6 befindlichen Insel kommt, da Teile der bisherigen Verkehrswege bzw. des dort befindlichen Fußgängerweges jetzt als Bahnanlagen ausgewiesen werden. Im Zusammenhang mit der Getreideverkehrsanlage sollte auch die Möglichkeit einer fußläufigen Verkehrsanbindung zu der Straßenbahnhaltestelle Liegnitzstraße geprüft werden.

Weiter weisen wir auf den in der Windauer Straße 1 befindlichen Schuppen hin, der von der Firma Hagel & Heyden genutzt wird und sich im Eigentum der Firma Schübeler & Co. befindet. Die Nutzerin und die Eigentümerin befürchten, daß die Inanspruchnahme eines Teiles der Lagerfläche eine wirtschaftliche Bearbeitung der dort lagernden Baumwolle mit Gabelstaplern nicht zuläßt. Es wird außerdem darauf hingewiesen, daß langfristig abgeschlossene Verträge dann nicht erfüllt werden könnten.

Ebenfalls betroffen ist die Spedition Harry Müller KG, die in der Pillauer Straße 33, 35 und 37 ansässig ist. Wir haben den Eindruck gewonnen, daß hier die jetzt bestehende Umfahrtmöglichkeit um das Verwaltungsgebäude in der Pillauer Straße 37 verlorengehen könnte. Hier sollten Möglichkeiten gefunden werden, diese zu erhalten, da sie von großer Bedeutung für das Unternehmen ist. Wir weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, daß sich auf dem Grundstück Pillauer Straße 37 in unmittelbarer Angrenzung an die in Hochlage geplante Hafenbahn ein Reparatur- und Wartungsgebäude der Firma befindet, auf das nicht verzichtet werden kann. Demgegenüber meint die Firma, eventuell auf das Zustellgleis verzichten zu können. Dieses darf jedoch nicht dazu führen, daß die Firma Fr. Naumann sen. künftig über keinen Gleisanschluß mehr verfügt. Das Unternehmen fertigt in großem Umfange Baumwolle über die Deutsche Bundesbahn ab. Aus diesem Grunde muß auch die Rampe, die sich an der rückwärtigen Seite des Schuppenkomplexes Pillauer Straße / Ecke Getreidestraße befindet, erhalten bleiben.

Sehr nachhaltig wird die Firma Eduard Thode von dem Bebauungsplan 1081 betroffen. Das Unternehmen ist erst Anfang der sechziger Jahre aus städtebaulichen Gründen in die Werftstraße verlagert worden. Damals wurde der Firma zugesichert, daß sie auf dem jetzigen Grundstück ihren endgültigen Standort nehmen könne. Da wir keine Möglichkeit einer anderweitigen Trassierung der Hafenrandstraße erkennen können, empfehlen wir dringend, umgehend mit der Firma in Ankaufsverhandlungen zu treten. Eine Umsetzung des Unternehmens muß

allerdings sicherstellen, daß die Firma nicht erneut Substanzverluste hinnehmen muß. Es handelt sich um ein mittelständisches Unternehmen, das bereits im März 1972 einen Bauantrag gestellt hat, um den Betrieb zu erweitern. Dieser wurde seinerzeit auf ein Jahr ausgesetzt. Der eingelegte Widerspruch wurde zurückgewiesen und die hiergegen angestrengte Klage vom Verwaltungsgericht zurückgewiesen. Im Mai 1975 wurde erneut ein Bauantrag auf Errichtung einer zusätzlichen Stahlhalle gestellt, der am 28. Mai 1975 unter Hinweis auf die geplante Hafenrandstraße bis zu 12 Monaten ausgesetzt wurde. Es bedarf keiner näheren Erläuterung, daß ein mittelständisches Unternehmen mit solchen Entscheidungen in besonders harter Weise betroffen wird, weil mögliche Erweiterungen an die Marktlage unterbleiben müssen. Die von uns angeregten Ankaufsverhandlungen sollten vom Liegenschaftsamt zügig geführt werden, um die negativen Auswirkungen für das Unternehmen möglichst gering zu halten."

Die Deputation für Bau und Raumordnung gibt hierzu folgende Stellungnahme ab: Die in der Zuschrift angesprochene Einmündung der Straße Industriehafen in die Werftstraße liegt nicht im Geltungsbereich des hier behandelten Planes. Daher kann diese Angelegenheit nicht hier behandelt werden. Sie wird in dem dafür maßgeblichen Plan erörtert werden.

Die gleiche Entgegnung trifft für das Grundstück der Firma Eduard Thode zu.

Was die Getreideverkehrsanlage betrifft, so wird durch die im Bebauungsplan vorgesehene Verlegung der Hafenbahn nur ein sehr geringfügiger Eingriff vorgenommen. Auch hier muß übrigens angegeben werden, daß das Grundstück der Getreideverkehrsanlage auch nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens ist.

Sollte es durch die Verlegung der Hafenbahn dennoch zu den von der Handelskammer befürchteten Verkehrsengpässen kommen, kann durchaus außerhalb dieses Verfahrens im Einvernehmen zwischen der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft als Betreiber der Getreideverkehrsanlage und dem Hafenbauamt eine Lösung gefunden werden. Auch für die Fußgängerverbindung zu der Haltestelle an der Liegnitzstraße wird eine solche Lösung zu vereinbaren sein.

Hinsichtlich der Inanspruchnahme eines Teiles der Lagerfläche auf dem Grundstück Windauer Straße 1 hat das Hafenbauamt mitgeteilt, daß durch eine Änderung der Gleisplanung in diesem Bereich nunmehr sichergestellt ist, daß das Gebäude der Firma Schübeler & Co. nicht mehr betroffen wird. Lediglich ein geringer Teil der nicht überbaubaren Grundstücksfläche muß weiterhin in Anspruch genommen werden. Im Deckblatt zum Bebauungsplan sind die ausgewiesene Fläche für Bahnanlagen und zugleich der Geltungsbereich des Bebauungsplanes entsprechend reduziert worden.

Die geplante Verlegung der Hafenbahn und die damit für die Spedition Harry Müller KG sich ergebenden Probleme konnten dadurch gelöst werden, daß der Firma am Industriehafen ein Grundstück zur Verfügung gestellt wurde, das den betrieblichen Erfordernissen der Firma entspricht.

Die Deputation für Bau und Raumordnung empfiehlt, den Bedenken und Anregungen der Handelskammer Bremen mit den vorstehenden Argumenten zu entgegnen und daher den Plan gemäß Deckblatt zu ändern.

II. **Bedenken und Anregungen seitens Privater**

C. Herr Heinz Heuer, Schwachhauser Ring 117,

erklärt als Inhaber der Firma H. O. Schübeler & Co., Bremen, Baumwollbörse, daß sein Grundstück mit dem darauf befindlichen Lagerschuppen, Windauer Straße 1, von der Neuplanung tangiert werde. Er bittet, den Plan dahingehend zu prüfen, ob das Anschlußgleis nicht so verlegt werden könne, daß zumindest das Gebäude erhalten bleiben könne.

Die Deputation für Bau und Raumordnung gibt hierzu folgende Stellungnahme ab: Vom Hafenbauamt ist die Gleisplanung überprüft worden. Das Hafenbauamt schlägt vor, eine Änderung der Gleisführung, wie im Deckblatt eingetragen, vorzunehmen. Danach wird das Gebäude der Firma H. O. Schübeler & Co. nicht mehr betroffen werden. Es kann allerdings nicht vermieden werden, einen Teil der nicht überbauten Grundstücksfläche weiterhin für die Planung zu beanspruchen. Dieser Teil ist aber sehr gering.

Die Deputation für Bau und Raumordnung empfiehlt daher, gemäß Deckblatt den Bedenken und Anregungen im wesentlichen zu entsprechen und insoweit den Plan zu ändern.

D. Firma Eduard Thode, Werftstraße 189,

ist der Auffassung, daß es planerisch nicht nötig sei, das Grundstück in den Plan einzubeziehen.

Die Deputation für Bau und Raumordnung gibt hierzu folgende Stellungnahme ab: Das Grundstück der Firma Eduard Thode liegt außerhalb des Geltungsbereiches des hier vorgelegten Bebauungsplanes. Die Bedenken und Anregungen werden in dem für das Grundstück maßgeblichen Plan, d. h. im Bebauungsplan 1081, behandelt werden.

Die Deputation für Bau und Raumordnung empfiehlt daher, die Bedenken und Anregungen in diesem hier vorgelegten Verfahren nicht weiter zu bearbeiten mit der Maßgabe, daß deren Erörterung im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan 1081 geschehen wird.

E. Firma Fr. Naumann sen., Obernstraße 39,

wendet sich bezüglich der Lagerschuppen auf dem Grundstück Getreidestraße / Ecke Pillauer Straße gegen den Plan. Es wird um Klärung gebeten, ob an der Ostseite des Schuppens der Firma ein neues Ladegleis verlegt, das möglicherweise mit einem Prellbock an der Nordseite der Getreidestraße versehen werde. Sodann wird um Klärung gebeten, ob das neue Ladegleis dem Verlauf der der Firma gehörenden Rampe angepaßt werden könne.

Die Deputation für Bau und Raumordnung gibt hierzu folgende Stellungnahme ab: Das Hafenbauamt hat mitgeteilt, daß dem Begehren der Firma jeweils entsprochen worden sei. Es ist davon auszugehen, daß die Firma mit ihren vorhandenen Gebäuden und Einrichtungen durch die Neuplanung nicht beeinträchtigt wird.

Die Deputation für Bau und Raumordnung empfiehlt daher, den Bedenken und Anregungen mit dieser Entgegnung zu erwidern und den Plan nicht zu ändern.

F. Herr Hans-Joachim Loitz, Werftstraße 31,

wendet sich gegen den Plan wegen der erheblichen zusätzlichen Immissionen bedingt durch höheres Verkehrsaufkommen. Als Anlieger möchte er erreichen, daß die ursprüngliche Planung nicht weiterverfolgt werde und daß die Gleisanlagen erdgleich angelegt werden. Dadurch würden für die Anlieger auch bessere Lichtverhältnisse geschaffen werden.

G. Frau Gisela Helms, Bremerhavener Straße 253,

erwartet, daß den Anliegern angemessene Mittel für Maßnahmen zum bzw. für Immissionsschutz bereitgestellt werden. Im übrigen solle die Straßenbahnlinie 3 auf Erdgleiche geführt werden.

H. Herr Henner Rumohr, Werftstraße 29,

wendet sich ebenfalls aus Gründen des Immissionsschutzes gegen den Plan. Auch er möchte die Straßenbahnlinie 3 im Bereich der jetzigen Hafenbahn geführt haben. Sodann erwartet er ebenfalls angemessene Mittel für Immissionsschutzmaßnahmen.

I. Herr Günter Schnebbe, Werftstraße 23,

wendet sich für seine Mutter, als Eigentümerin des genannten Grundstückes, gegen den Plan mit den gleichen Argumenten, wie sie im Schreiben zu H. vorgetragen worden sind.

J. Herr Paul Mannchen, Goosestraße 63,

beantragt für die mit der Planung verbundene Wertminderung eine Entschädigung. Die Entschädigung wird vorrangig durch die zu erwartenden Lärmbelästigungen begründet.

K. Herr Carl Barg und Frau Gerda Barg, Goosestraße 65,

wenden sich aus Gründen der Lärmbelästigung gegen die Planung. Sie verweisen auf die dadurch entstehende Wertminderung und beantragen eine Entschädigung. Sie seien auch nicht bereit, Anliegerkosten für einen weiteren Ausbau zu zahlen. In der Einwendung wird vorgeschlagen, das Grundstück Goosestraße 36 als Grünanlage auszuweisen.

L. Herr Herbert Kuhlmann und Frau Ilsetraut Kuhlmann, Geeststraße 138.

In dem Schriftsatz wird vorgetragen:

„Der beabsichtigte Ausbau der Werftstraße zur neuen Hafenrandstraße, mit der neuen Einmündung der Goosestraße in die Hafenrandstraße, bringt uns z. T. existenzbedrohende Nachteile und möglicherweise auch Kosten, die, obwohl zum Wohle der Allgemeinheit entstehend, nicht durch uns zu vertreten sind. Der Plan verstößt gegen das Grundgesetz.

Der Bebauungsplan enthält die folgenden Planungsfehler:

1. Sachungeeignetheit

Die künftige Hafenrandstraße soll als Schnellstraße, mit zwei zweispurigen Fahrbahnen und einem Straßenbahn-Gleiskörper in Hochlage, den durch Gröpelingen fließenden Verkehr, vor allem den Schwerlastverkehr, am Rande der Wohngebiete bündeln, um die übrigen Wohnanlagen zu entlasten. Nach Fertigstellung des stadteinwärts liegenden Teiles der Hafenrandstraße ab Waller Friedhof vor einigen Jahren ist der Verkehr auf der Werftstraße ständig stärker geworden und belästigt die Anwohner schon heute fast unerträglich. Nach der Gesamtfertigstellung der Straße und der damit von Ihnen gewollten weiteren Verkehrsbündelung wird die Lärmbelästigung ebenfalls stark gebündelt, enorm anwachsen und uns Anwohnern nach den einschlägigen Vorschriften nicht mehr zugemutet werden können. Das Verkehrsaufkommen wird später stärker sein, als die Ihren Berechnungsunterlagen zugrundeliegenden Daten aussagen können, da neuerdings der Neubau der Bundesstraße am anderen Längsrand von Gröpelingen, die Gummistraße entlang der Eisenbahn, vom Ortsteilbeirat West abgelehnt ist und nicht zum Zuge kommt.

Nach Vorstehendem wird unser Grundstück eines Tages als Mietwohngrundstück unbrauchbar und damit praktisch wertlos. Ein großer Teil unserer Altersversorgung ist verloren, mindestens jedoch stark gefährdet.

Der Planung liegen somit irrige Annahmen über die Auswirkungen der Immissionen auf unser Grundstück und die der Nachbarschaft zugrunde. Die gesundheitlichen Auswirkungen auf die Anwohner durch Lärmbündelung werden nicht beachtet.

2. Zweckungeeignetheit

Ohne die Verlagerung der Trasse in das Hafengebiet wird die Verminderung der Belästigungen der Wohnlagen entlang der Gröpelinger Heerstraße nach dem jetzigen Plan mit einer Vermehrung der Belästigungen der Wohnlagen an der Werftstraße erkauft. Der Plan kann daher seinen Zweck nicht bzw. nicht hinreichend erfüllen.

3. Abwägungsfehleinschätzung mit Verletzung des Gebots optimaler Interessenbefriedigung

Das Gebot, die privaten Belange der Anwohner möglichst zu schonen, wird verletzt, solange die Trassenführung nicht so weit in das Hafengebiet verschoben wird, wie es nach den örtlichen Gegebenheiten ohne weiteres möglich ist.

4. In diesem Zusammenhang ist auch auf die Linienführung der Trasse aus enteignungsrechtlicher Sicht einzugehen. Die derzeitig geplante Linienführung stellt für unser Grundstück einen enteignungsgleichen Eingriff dar. Der Grundsatz der Vorrangigkeit der Inanspruchnahme öffentlicher Grundstücke bei gleicher Eignung wird verletzt.

Jedenfalls wäre insgesamt der Eingriff in unsere grundgesetzlich geschützten Rechtsgüter

körperliche Unversehrtheit
Eigentum

durch eine Verlegung der Trasse in das Hafengebiet geringer, wenn nicht ganz vermeidbar.

5. Die neue Einmündung der Goosestraße in die Hafenrandstraße mit der Enteignung bzw. Übernahme des Grundstücks Goosestraße 36 durch den Staat bringt für unser Grundstück völlig veränderte Anliegerverhältnisse. Ob und wie diese neue Anliegersituation sich finanziell für uns auswirkt, habe ich sofort nach Kenntnis des ausliegenden Entwurfs in Form einer Voranfrage an das zuständige Amt für Straßen- und Brückenbau zu klären versucht. Da das Amt mir bis zum Ende dieser Meldefrist keine genaue Auskunft erteilt (unsere Behörden mahlen gründlich, aber sehr langsam), muß ich zunächst davon ausgehen, daß unter Umständen erhebliche zusätzliche Anliegerkosten anfallen werden, die keinesfalls durch uns zu vertreten sind. Ich folge dem mündlichen Rat des o. a. Amtes, auf jeden Fall auch in diesem Punkt klar Einwendungen zu erheben.

6. Ungeklärt sind weitere beim Amt für Straßen- und Brückenbau gefragte Einzelheiten, die uns möglicherweise benachteiligen werden und berücksichtigt werden müssen:

a) Kann unsere an der Werftstraße befindliche Grundstückszufahrt erhalten bleiben?

b) Bleiben unsere Garageneinfahrten an der Geeststraße unverändert?

c) Wird uns entlang des neuen Teiles der Goosestraße eine Bürgersteigreinigung und Streupflicht bei Glätte auferlegt?

Für den Fall, daß Sie gegen alle Einwendungen an der Planung weiterarbeiten müssen, schlagen wir vor:

a) Die Hafenrandstraße in das uns gegenüberliegende Hafengebiet zu legen, dort ist ausreichend Platz, der dieser Sache gut dienen kann.

b) Den wohnseitigen Fußweg und Radweg der neuen Straße durch einen ca. 2,0 m breiten Grünstreifen von der Fahrbahn zu trennen und dichte, gut abschirmende Gehölzbepflanzung vorzunehmen.

c) Bei der Finanzierung ausreichende Mittel für Schallschutzmaßnahmen an vorhandenen, anliegenden Wohngebäuden als Zuschuß für die Eigentümer und für berechtigte Entschädigungen vorzusehen und so rechtzeitig bereitzustellen, daß diese für die Anwohner z. T. lebenswichtigen Punkte zusammen mit dem Ende der Bauarbeiten abgehakt werden können.

d) Möglichst sofort ein Gutachten zum Zwecke der Beweissicherung von unabhängigen Fachleuten, für jedermann einsichtbar, erstellen zu lassen, das allen Anwohnern und auch Ihnen später die Möglichkeit gibt, von einem Gericht leicht feststellen zu lassen, ob die Lebensqualität der Anlieger sich durch den Bau der Hafenrandstraße zum Vor- oder Nachteil verändert hat."

Die Deputation für Bau und Raumordnung gibt zu den Zuschriften unter F. bis L. folgende Stellungnahme ab:

Die Hafenrandstraße in der hier ausgewiesenen Dimensionierung dient der verkehrlichen Anbindung des Hafens an das übergeordnete Verkehrsnetz und zugleich der verkehrlichen Entlastung benachbarter Stadtteile. Mit dem Bau dieser Hafenrandstraße wird erreicht werden, daß vor allem der Schwerverkehr, der heute innerhalb der Wohngebiete im Bezirk West und dort auch besonders auf den Heerstraßen zu erheblichen Belästigungen führt, wesentlich verringert wird. Damit ist eine Steigerung der Wohnqualität jener Stadtteile verbunden.

In dem Bebauungsplan wird die Hafenrandstraße zwischen dem Hafengebiet und den daran angrenzenden Wohnbereichen geführt. Mit dieser Führung wird erreicht, daß die Verkehrsfläche das Aufnehmen verschiedener Nutzungen bündelt und auch die Emissionen des Verkehrs auf Wohngebiete insgesamt möglichst gering hält, nämlich dadurch, daß Verkehr und Emissionen auf einen vergleichsweise kleinen Bereich begrenzt bleiben.

Der Plan zeigt, daß die Trasse der Hafenrandstraße so vorgesehen ist, daß die vorhandene Bausubstanz in einem äußerst geringen Umfang betroffen wird.

Eine Verlegung der Trasse in das Hafengebiet ist nicht vertretbar, weil dann zunächst erhebliche Bausubstanz beseitigt werden müßte, aber auch, weil die im Hafenbereich vorhandenen und für den Hafenbetrieb unverzichtbar notwendigen Hafengleise den Bau einer ähnlich leistungsfähigen und vor allem verkehrssicheren Straße unmöglich machen.

Aber auch die erwähnte „Gummistraße", eine geplante Neutrassierung der Bundesstraße 6 im Bezirk West, kann keine Alternative zu dieser Hafenrandstraße sein. Ein Übersichtsplan hierzu würde deutlich zeigen, wie der Verkehr von der Gummistraße, um den Hafen zu erreichen, zunächst die Stadtteile des Westens Bremens durchfahren müsse. Gerade dies aber zu verhindern, ist Zweck der Hafenrandstraße. Städtebaulich muß die hier im Bebauungsplan vorgesehene Trasse unter allen gegebenen Voraussetzungen und Umständen zum Erreichen des geplanten Zieles als vertretbare Lösung angesehen werden.

Der Schutz der benachbarten Wohngebiete vor Verkehrsemissionen wird, so weit wie möglich, dadurch verstärkt, daß entlang der geplanten Hafenrandstraße öffentliche Grünanlagen ausgewiesen werden und angelegt werden müssen. Innerhalb dieser Flächen sollen Erdwälle angelegt und Bepflanzungen vorgenommen werden.

Auch in den Bereichen, wo die vorhandene Bebauung so nah an die Hafenrandstraße heranreicht, daß kein Raum für aktive Lärmschutzmaßnahmen (Erdwälle, Bepflanzungen) vorhanden ist, ist — selbst bei einer Steigerung des Verkehrsaufkommens — kaum mit einer erheblichen Steigerung der Immissionsbelastung zu rechnen, weil durch den vorgesehenen Ausbaustandard — verkehrsgerechte Spurenzahl und Verkehrsführung — die Brems- und Anfahrgeräusche erheblich vermindert werden können. Sollten dennoch passive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Einbau von Lärmschutzfenstern und gegebenenfalls Zuschuß hierfür) an den Gebäuden erforderlich werden, so ist im Rahmen der Durchführung des Bebauungsplanes hierfür eine Regelung zu finden. Eine solche Regelung kann im hier vorliegenden Planfestsetzungsverfahren nicht getroffen werden.

Ebenso können Entschädigungsfragen nicht im Festsetzungsverfahren geregelt werden. Solche Fragen sind nach Eintritt der Rechtsverbindlichkeit im Rahmen der für die Durchführung des Bebauungsplanes maßgebenden Vorschriften auf Antrag zu klären. Dies gilt auch für die Durchführung etwaiger Beweissicherungsverfahren.

Die Aufteilung der Straßenverkehrsfläche in Fuß- und Radwege, Fahrbahnen, Gleiskörper der Straßenbahn usw. ist nicht Inhalt des Bebauungsplanes. Derartige Gliederungen der Verkehrsfläche werden im Ausbauplan geregelt. Dies gilt auch für die Höhenlage der Straßenbahn und der Hafenbahn.

Nach den z. Zt. erarbeiteten Ausbauplänen ist im Bereich des hier vorgelegten Bebauungsplanes für die Straßenbahn eine Führung in Straßenmitte auf eigenem Gleiskörper im Straßenniveau vorgesehen. Dagegen besteht die Absicht, die Hafenbahn in die Hochlage zu verlegen; dies ist erforderlich, um den Hafen über die Getreidestraße und andere z. Zt. die Hafenbahn kreuzende Zufahrtsstraßen verkehrlich sicherer und zügiger anzubinden.

Eine Verschattung der Wohngebäude an der Werftstraße kann dadurch aber nicht erfolgen, weil die Höhe des vorgesehenen Bahndammes im Verhältnis zu seinem Abstand von den Wohngebäuden relativ gering ist.

Die Ausweisung des Grundstückes Goosestraße 36 als Straßenverkehrsfläche ist erforderlich, um eine verkehrsgerechte Anbindung der Goosestraße an die geplante Hafenrandstraße schaffen zu können. Vorgesehen ist eine Verschwenkung der Fahrbahn der Goosestraße im Einmündungsbereich und die Anlage getrennter Fahrstreifen für Links- und Rechtsabbieger aus der Goosestraße in die Werftstraße. Beiderseits der vorgesehenen neuen Fahrbahn bleibt innerhalb der Straßenverkehrsfläche Platz für eine Begrünung, die zugleich einen gewissen Schutz der anliegenden Wohngrundstücke vor Immissionen bieten kann.

Die Geeststraße wird — soweit sie in den Bedenken und Anregungen angesprochen wird — von dem Bebauungsplan nicht betroffen; eine Änderung am Zustand der Geeststraße ist durch dieses Verfahren nicht vorgesehen. Die Möglich-

keit, einen stadtstraßenmäßigen Ausbau der Geeststraße vorzunehmen, wird durch das Bebauungsplanverfahren nicht berührt.

Die angesprochenen Grundstückszufahrten zu den Grundstücken Werftstraße 23 und Geeststraße 138 werden durch den Bebauungsplan nicht beeinträchtigt. Sie können auch nach Realisierung des Planinhaltes weiterhin benutzt werden.

Erschließungsbeiträge können nicht im Bebauungsplanverfahren geregelt werden. Deren Abrechnung geschieht nach den hierfür maßgeblichen Vorschriften. Es kann aber hier erwähnt werden, daß die im Bebauungsplan 1080 vorgesehene Änderung am Ausbau der Goosestraße **nicht** beitragspflichtig sein wird.

Von der Geeststraße ist lediglich der Einmündungsbereich in die Goosestraße Gegenstand dieses Bebauungsplanes. Eine Änderung am Ausbau dieses Einmündungsbereiches ist für sich genommen nicht beitragsfähig. Unabhängig hiervon tritt für die Anlieger Geeststraße eine Beitragspflicht ein, wenn die Geeststraße — außerhalb des Planverfahrens — einen stadtstraßenmäßigen Ausbau erhält. Beitragspflichtig werden allerdings die Anlieger der Werftstraße und der Bremerhavener Straße, wenn diese Straßen entsprechend den vorgesehenen Festsetzungen dieses Bebauungsplanes ausgebaut werden. Wieweit hier gegebenenfalls aus Billigkeitsgründen auf die Erhebung von Erschließungsbeiträgen verzichtet werden soll, wird im Zusammenhang mit der Abrechnung dieser Erschließungsmaßnahme zu regeln sein.

Auch Fragen der Bürgersteigreinigung und der Streupflicht sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, sondern werden durch die bisher maßgeblichen Vorschriften geregelt. Auch hierzu ist aber zu bemerken, daß nach Ausbau der Goosestraße entsprechend den vorgesehenen Festsetzungen des Bebauungsplanes für das Grundstück Geeststraße 138, das dadurch Anliegergrundstück der Goosestraße wird, auch hier die Pflicht zur Bürgersteigreinigung und zum Streuen bei Glätte eintreten wird. Dies kann jedoch keinen Einfluß auf die Ausweisungen des Bebauungsplanes haben; vielmehr ist hier vor allem den Belangen der Verkehrssicherheit der Vorrang zu geben.

Die Deputation für Bau und Raumordnung empfiehlt daher, diesen Bedenken und Anregungen mit den vorstehenden Argumenten zu entgegnen und den Plan nicht zu ändern.

Das Amt für Beiratsangelegenheiten West hat zu den Bedenken und Anregungen folgendes mitgeteilt:

„Der Stadtteilbeirat Gröpelingen hat von den zu dem Bebauungsplan eingegangenen Bedenken und Anregungen Kenntnis erhalten. Er schließt sich der Stellungnahme des Stadtplanungsamtes zu den Anregungen und Bedenken inhaltlich an.

Ergänzend zu den Stellungnahmen des Stadtplanungsamtes zu dem Bebauungsplan soll verbindlich sichergestellt werden, daß

1. für die betroffenen Anlieger durch die Stadtgemeinde Bremen im Rahmen der Durchführung sukzessiv Maßnahmen zum Immissionsschutz getroffen werden. Hierunter sind auch Maßnahmen an den Gebäuden zu verstehen.
2. aus Billigkeitsgründen die Anlieger der Bremerhavener Straße und Werftstraße von der Errichtung von Erschließungsbeiträgen befreit werden.
3. die betroffenen Bürger durch die Verwaltung über die Entscheidung der jeweiligen Eingaben schriftlich zu unterrichten sind.

Die Deputation für Bau und Raumordnung wird aufgefordert, entsprechende Beschlüsse zu fassen und der Stadtbürgerschaft zur Entscheidung zuzuleiten."

Die Deputation für Bau und Raumordnung führt zu der ergänzenden Stellungnahme folgendes aus:

Zu 1.:

Maßnahmen bezüglich Immissionsschutz werden im Rahmen der zur Verfügung stehenden Möglichkeiten sowohl im Hinblick auf die gesetzlichen Voraussetzungen als auch im Hinblick auf die finanziellen Gegebenheiten getroffen werden. Im Sinne des Antrages des Beirates wird dabei die Verwaltung tätig werden.

Zu 2.:

Die Befreiung von Erschließungsbeiträgen kann nicht in einem Bauleitplanverfahren geregelt werden. Im übrigen verweist die Deputation für Bau und Raumordnung auf die Behandlung der Frage von Anliegerbeiträgen für den Bau der Hafenrandstraße in der Stadtbürgerschaft. Auf die entsprechende Erörterung in der Fragestunde zur 24. Sitzung der Stadtbürgerschaft am 29. September 1977, Punkt 6, wird insbesondere auf die Antwort des Senats verwiesen.

Zu 3.:

Alle die, welche Bedenken und Anregungen vorgebracht haben, werden, wie üblich, über das Ergebnis nach Eintritt der Rechtsverbindlichkeit eines Bauleitplanes informiert. Auch bei diesem Bebauungsplan wird das gleiche Verfahren eingehalten werden.

Die Deputation für Bau und Raumordnung bittet den Senat und die Stadtbürgerschaft, die Bedenken und Anregungen in der empfohlenen Art zu behandeln und den Bebauungsplan mit Deckblatt für ein Gebiet zwischen Werftstraße (beiderseits), Liegnitzstraße, Dockstraße (zum Teil einschließlich), Luchtbergstraße (beiderseits) einschließlich der Anschlüsse Grasberger Straße, Bremerhavener Straße (bis Hausnummer 233) und Getreidestraße zu beschließen mit der Maßgabe, daß eine Entschädigung nach den Grundsätzen des Bundesbaugesetzes zu gewähren ist, sofern sich nach Festsetzung des Planes für einzelne Grundstücke Nutzungsbeschränkungen ergeben, die sich als Enteignung im Sinne des Artikels 14 Grundgesetz darstellen. Grundstücke, die infolge Festsetzung des Planes nicht mehr bebaut werden dürfen, obwohl dies früher der Fall war, sind auf Antrag der Eigentümer von der Stadtgemeinde Bremen nach den Grundsätzen des Bundesbaugesetzes zu übernehmen.

Jantzen
Vorsitzer

Meyer
Sprecher

Begründung zum Bebauungsplan für ein Gebiet zwischen Werftstraße (beiderseits), Liegnitzstraße, Dockstraße (zum Teil einschließlich), Luchtbergstraße (beiderseits) einschließlich der Anschlüsse Grasberger Straße, Bremerhavener Straße (bis Hausnummer 233) und Getreidestraße

Bebauungsplan 1080

I. Anlaß der Planaufstellung

Mit dem Bebauungsplan 1080 soll ein Teil der geplanten „Hafenrandstraße" städtebaulich festgesetzt werden, um den hafengebundenen Verkehr zu sammeln, an den Hafen heranzuführen und somit aus den nördlich angrenzenden Wohngebieten herauszunehmen.

II. Planinhalt

Der Bebauungsplan 1080 ist der östliche Teil der geplanten „Hafenrandstraße", die mit dem sich westlich anschließenden Bebauungsplan 1081 fortgeführt wird.

Die Straßenverkehrsflächen sowie die Flächen für Bahnanlagen werden in ausreichendem Umfange festgesetzt. Die Flächen sind dabei so gewählt worden, daß sie sowohl am Rande des Hafens als auch am Rande der sich nördlich anschließenden Wohngebiete liegen. Hiermit wird der Zweck erreicht, den hafengebundenen Straßenverkehr aus den Wohngebieten herauszuhalten.

Mit der Führung der Straßenverkehrsfläche neben der geplanten Bahnanlage (Hafenbahn) wird dabei das Prinzip verwirklicht, Verkehrsflächen verschiedener Nutzung zu bündeln.

Abgesehen von der städtebaulichen Zweckmäßigkeit einer solchen Bündelung werden hierdurch zusätzlich etwaige Immissionen durch den Verkehr auf benachbarte Wohngebiete verringert.

Die Straßenverkehrsfläche soll darüber hinaus eine Straßenbahn auf eigenem Bahnkörper aufnehmen.

Die öffentliche Grünanlage dient der Abschirmung zu benachbarten Wohngebieten und stellt Flächen bereit, auf denen etwaige bauliche Schutzmaßnahmen durchgeführt werden können.

Mit der Ausweisung von Sondergebiet Hafen (SO) werden Anschlußflächen zum Hafen für die Hafennutzung ausgewiesen.

III. Kosten

Wenn die beschriebene Planung realisiert wird, werden der Stadtgemeinde Bremen folgende überschläglich ermittelte Kosten entstehen:

für	Arbeiten des Gartenbauamtes	DM 167 000,—
für	Arbeiten des Amtes für Straßen- und Brückenbau	DM 7 800 000,—
für	Arbeiten des Amtes für Stadtentwässerung und Stadtreinigung	DM 775 000,—
für	Grunderwerb	DM 851 000,—
für	Gebäudeentschädigungen	DM 1 150 000,—
für	Arbeiten des Hafenbauamtes:	
	1. Änderung der Eisenbahnanlagen einschließlich Zwischenzustand	DM 3 500 000,—
	2. Brücken und Stützmauern einschließlich der zugehörigen Erdarbeiten	DM 6 000 000,—

Diese Mittel werden entsprechend den zur Verfügung gestellten Haushaltsmitteln in Anspruch genommen werden.

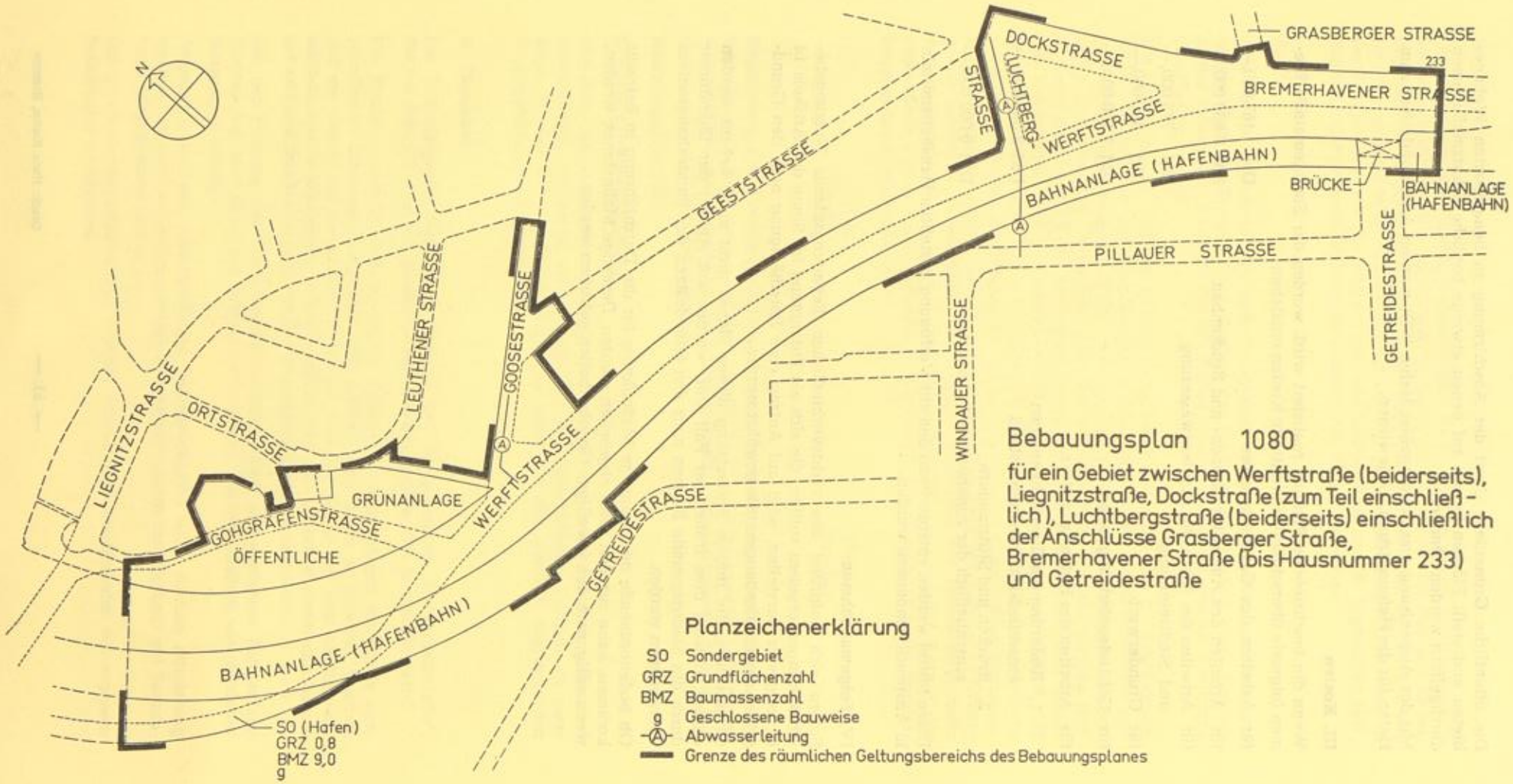
IV. Folgemaßnahmen

Sofern sich aufgrund des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nutzungsbeschränkungen ergeben sollten, die sich als Enteignung im Sinne des Artikels 14 Grundgesetz darstellen, wird auf Antrag eine Entschädigung nach den Grundsätzen des Bundesbaugesetzes gewährt werden.

Grundstücke, die infolge Festsetzung dieses Planes nicht mehr bebaut werden dürfen, obwohl dies früher der Fall war, werden auf Antrag der Eigentümer durch die Stadtgemeinde Bremen nach den Grundsätzen des Bundesbaugesetzes übernommen werden.

Ob bodenordnende oder sonstige Maßnahmen für die Durchführung in Betracht kommen, kann zur Zeit nicht abgesehen werden. Derartige Maßnahmen werden, wenn nötig, nach den jeweiligen Gegebenheiten getroffen werden.

Druck: Hans Krohn, Bremen



Bebauungsplan 1080

für ein Gebiet zwischen Werftstraße (beiderseits), Liegnitzstraße, Dockstraße (zum Teil einschließlich), Luchtbergstraße (beiderseits) einschließlich der Anschlüsse Grasberger Straße, Bremerhavener Straße (bis Hausnummer 233) und Getreidestraße

Planzeichenerklärung

SO	Sondergebiet
GRZ	Grundflächenzahl
BMZ	Baumassenzahl
g	Geschlossene Bauweise
-Ⓐ-	Abwasserleitung
▬	Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplanes