

)

## **Begründung**

**Bebauungsplan 2450  
für ein Gebiet in Bremen-Östliche Vorstadt  
zwischen Am Schwarzen Meer, Sankt-Jürgen-Straße, Bismarckstraße und Friedrich-  
Karl-Straße  
(Bearbeitungsstand: 29.03.2018)**

- A) Plangebiet**
- B) Ziele, Zwecke und Erforderlichkeit des Bebauungsplans**
  - 1. Entwicklung und Zustand**
  - 2. Geltendes Planungsrecht**
  - 3. Planungsziele und Erforderlichkeit des Bebauungsplans**
- C) Planinhalt**
  - 1. Art der baulichen Nutzung**
    - a.) Regelungen zum Ausschluss von bestimmten gewerblichen Nutzungen (Festsetzung Nr. 2 und 4)
    - b.) Regelungen zum vollständigen oder partiellen Ausschluss von Wohnnutzung (Festsetzung Nr. 3 und 5)
    - c.) Regelungen zu Hoch- und Tiefgaragen für Kraftfahrzeuge, zu oberirdischen Anlagen zum Abstellen von Kraftfahrzeugen und zu Mischgebiet 2 (Festsetzung Nr. 2, 6 und 7)
    - d.) Differenzierte Regelung zum Einzelhandel (Nr. 8)
  - 2. Maß der baulichen Nutzung**
    - a.) Grundflächenzahl (GRZ)
    - b.) Geschossflächenzahl (GFZ)
    - c.) Gebäudehöhen und Geschossigkeit
  - 3. Bauweise, Baulinien und Baugrenzen**
    - a.) Bauweise und abweichende Tiefe der Abstandsflächen
    - b.) Baulinien, Baugrenzen
    - c.) Bebauungstypologie
  - 4. Nebenanlagen und nicht überbaubare Grundstücksflächen**
  - 5. Verkehrsflächen und Stellplätze**
    - a.) Öffentliche Straßenverkehrsflächen
    - b.) Private Straßenverkehrsfläche
    - c.) Geh-, Fahr- und Leitungsrechte
    - d.) Flächen für ruhenden Verkehr (Stellplätze Car-Sharing und für Behinderte)
    - e.) Einfahrtsbereiche Rampen für Hoch- und Tiefgaragen
  - 6. Öffentliche Grünfläche**
  - 7. Gebote zur Erhaltung von Bäumen**
  - 8. Erhaltungsbereiche nach § 172 BauGB**

**9. Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen**

**10. Örtliche Bauvorschriften gem. § 85 BremLBO**

- a.) Dachform, Dachgestaltung und Solarenergieanlagen (Festsetzung Nr. 19)
- b.) Sockelhöhe, Geschosshöhe Erdgeschoss (Festsetzungen Nr. 15, 16 und 17)
- c.) Höhe und Gestaltung der Tiefgaragen (Festsetzung Nr. 9)
- d.) Werbeanlagen (Festsetzung Nr. 21)
- e.) Versickerung und Ableitung von Niederschlagswasser (Festsetzung Nr. 22)
- f.) Einfriedungen (Festsetzung Nr. 23)

**11. Regelung zum provisorischen Abstellen von Kraftfahrzeugen (Festsetzung Nr. 20)**

**12. Regelungen zu Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und zu Fahrradabstellplätzen**

- a.) Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder
- b.) Erfüllung der Stellplatzverpflichtung durch Herstellung auf einem anderen Grundstück
- c.) Erfüllung der Stellplatzverpflichtung durch Ablösung
- d.) Aussetzung der Stellplatzverpflichtung
- e.) Anforderungen an Fahrradabstellplätze

**13. Energie**

**14. Hinweise**

**D) Umweltbericht** (als gesonderter Teil der Begründung mit separater Gliederung)

**E) Finanzielle Auswirkungen / Genderprüfung**

**1. Finanzielle Auswirkungen**

**2. Genderprüfung**

## **A) Plangebiet**

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt im Stadtteil Östliche Vorstadt, Ortsteil Hulsberg. Er umfasst alle langfristig nicht mehr für die Nutzung durch das Klinikum-Bremen-Mitte benötigten Flächen mit einer Gesamtgröße von circa 14 ha und wird wie folgt begrenzt:

- im Nordwesten durch die Grundstücksteile, die langfristig für die Nutzung durch das Klinikum Bremen-Mitte vorgesehen sind und auf denen der Teilersatzneubau des Klinikum Bremen-Mitte errichtet wird
- im Norden durch die Bismarckstraße
- im Osten durch die Friedrich-Karl Straße sowie durch das Flurstück 118/10 (Gesundheitszentrum Bremen-Mitte)
- im Süden durch die Straße „Am Schwarzen Meer“ sowie durch bebaute Flurstücke entlang „Am Schwarzen Meer“ und entlang der Straße „Sorgenfrei“
- im Südwesten durch die St.-Jürgen Straße

Darüber hinaus bezieht der Geltungsbereich das außerhalb des Klinikareals in der Gemarkung Östliche Vorstadt liegende Flurstück 117/1 (Sorgenfrei 1) ein.

Die Flächenbilanz stellt sich wie folgt dar:

Bruttobauland	ca. 136.400 m <sup>2</sup>
Nettobauland	ca. 104.300 m <sup>2</sup>
Private Straßenverkehrsfläche	ca. 1.500 m <sup>2</sup>
Öffentliche Straßenverkehrsfläche	ca. 14.400 m <sup>2</sup>
Öffentliche Grünfläche	ca. 13.200 m <sup>2</sup>
Öffentliche Geh- und Radwege	ca. 3.000 m <sup>2</sup>

## **B) Ziele, Zwecke und Erforderlichkeit des Bebauungsplans**

### **1. Entwicklung und Zustand**

Das Plangebiet ist Bestandteil eines insgesamt 19,4 ha großen Geländes, das aktuell durch das Klinikum Bremen Mitte genutzt wird. Auf dem Areal verteilt sich der Krankenhausbetrieb auf eine Vielzahl von verstreut angeordneten, vorwiegend frei stehenden Gebäuden. Durch die geplante Zusammenlegung der Krankenhausbetriebsflächen in einem kompakten Gebäudekomplex im Nordosten des derzeitigen Krankenhausareals wird eine ca. 14 ha große Fläche frei für die Entwicklung eines neuen städtischen Quartiers (Neues Hulsberg-Viertel). Für den derzeit im Bau befindlichen Teilersatzneubau wird nur noch eine Fläche von ca. 5,5 ha benötigt.

Die aktuell durch das Klinikum Bremen Mitte genutzten Gebäude wurden im Laufe der letzten 165 Jahre sukzessive errichtet, beginnend mit dem Gründungsbau, der alten HNO-Klinik an der St. Jürgen-Straße in den Jahren 1847 bis 51, gefolgt von dem Chirurgischen Krankenhaus (Baujahr 1888) und der Pathologie Anfang des 19. Jahrhunderts bis zu dem Bau der Neuen Kinderklinik an der Friedrich-Karl Straße in den Jahren 2000 bis 2003. Dementsprechend bestehen starke Unterschiede hinsichtlich des baulichen Zustandes, des architektonischen Wertes und des daraus resultierenden Denkmalwertes sowie hinsichtlich eines Nachnutzungspotentials.

Der Geltungsbereich ist durch umfangreichen Baumbestand, darunter Großbäume und markante Baumgruppen, sowie eine zentral gelegene Grünfläche geprägt. Das Krankenhausareal stellt sich derzeit, obwohl allgemein zugänglich, als von der Umgebung separiertes Areal mit nur wenigen Zugängen dar. Diese Wirkung wird insbe-

sondere durch den historischen Zaun, der die St.-Jürgen Straße auf der gesamten Länge begleitet, befördert. Auch zur Straße „Am Schwarzen Meer“ sowie zur Friedrich-Karl Straße besteht jeweils nur ein Zugang oder eine Zufahrtsmöglichkeit.

Die Flächen im Änderungsbereich stehen im zivilrechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Gesundheit Nord. Im Zuge der Inbetriebnahme des Teilersatzneubaus und des Freiwerdens der im Geltungsbereich liegenden Flächen und Bestandsgebäude ist der Übergang des zivilrechtlichen Eigentums an die Grundstücksentwicklung Klinikum Bremen-Mitte GmbH & Co. KG geplant.

## **2. Geltendes Planungsrecht**

Der Flächennutzungsplan Bremen stellt den überwiegenden Teil des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes als gemischte Baufläche mit zu sichernden Grünfunktionen dar. Der angrenzende Teilbereich im Nordwesten, auf dem zurzeit der Teilersatzneubau errichtet wird, ist als Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung Krankenhaus gekennzeichnet. Diese umfasst auch eine kleine Teilfläche im Bereich des zukünftigen Klinikparkhauses an der St.-Jürgen-Straße sowie die westlich der alten Prof.-Hess Kinderklinik an der Bismarckstraße gelegene Teilfläche, die innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes 2450 liegen.

Eine Fläche von ca. 8 ha im südlichen Teil des Plangebiets wird durch den Bebauungsplan 2364, rechtskräftig seit dem 20.07.2007, reglementiert. Für die im nördlichen Teil des Geltungsbereichs liegenden übrigen Teile, mit einer Fläche von ca. 5,7 ha, richtet sich die Zulässigkeit von Vorhaben zurzeit nach § 34 BauGB. Der Bebauungsplan 2364 setzt für den überwiegenden Teil seines Geltungsbereichs Mischgebiete sowie Allgemeines Wohngebiet für ein Teilgebiet im Südosten fest. In weiten Teilen der Mischgebiete ist Wohnnutzung nur ausnahmsweise und flächenmäßig untergeordnet zulässig. Damit wird der Schwerpunkt auf Gewerbe gelegt und eine klare Nutzungstrennung vorgesehen. Dem rechtskräftigen Bebauungsplan liegt weitgehend das bestehende Straßen- und Wegesystem zugrunde.

## **3. Planungsziele und Erforderlichkeit des Bebauungsplans**

### **3.1 Planungsziele und Erforderlichkeit**

Die nach der Inbetriebnahme des Teilersatzneubaus des Klinikum Bremen-Mitte frei werdende Fläche bildet ein wichtiges Flächenpotential für die Innenentwicklung auf einem integrierten, gut erschlossenen Standort. Damit ist die Möglichkeit gegeben für eine umfassende Flächenkonversion - vom Krankenhausgelände hin zu einem urbanen und durchmischten Quartier, das die Wohn- und Aufenthaltsqualitäten der umliegenden Quartiere aufgreift und weiterführt.

Das im Stadtteil Östliche Vorstadt, Ortsteil Hulsberg, gelegene Plangebiet ist Bestandteil der in der Wohnungsbaukonzeption von 2009 formulierten 30+ Liste, in der anfangs 30 und im Zuge einer Fortschreibung über 40 Potentialflächen für eine Entwicklung des Wohnungsbaus auf dem Wege der Innenentwicklung zusammengefasst wurden. Damit gehört das Plangebiet zu den prioritär zu entwickelnden Projektgebieten zur Deckung des Wohnbedarfs.

Mit der Entscheidung des Senats vom 22.06.2010 über das „Konzept zur Entwicklung und Vermarktung der Freimachungs-Flächen am Klinikum Bremen-Mitte“ wurde der Anstoß für eine weiträumigere und umfassendere Flächenneuorganisation gegeben. Neben der wirtschaftlichen Verwertung der Grundstücksflächen wurde die Realisierung städtebaulicher und (gesundheits-)struktureller Ziele als Prämisse genannt. Als städtebauliche Zielsetzungen werden die Entstehung eines unverwechselbaren

Stadtteils mit gemischt genutzten Strukturen, sorgfältig angelegten öffentlichen Räumen sowie ein Ressourcen schonender Städtebau aufgeführt.

Darüber hinaus hat die Stadtbürgerschaft in ihrer Sitzung vom 07.10.2010 folgenden Beschluss gefasst, in dem der Senat zusätzlich zu den städtebaulichen und ökologischen Zielen aufgefordert wird, ein umfangreiches Beteiligungsverfahren zu installieren:

*1. Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf, bei der Gestaltung des zukünftigen Hulsberg-Quartiers städtebauliche Strukturen anzubieten, die eine große Vielfalt von Wohn- und Eigentumsformen ermöglichen. Dazu gehören unbedingt Projekte gemeinschaftlichen Wohnens wie auch andere zukunftsweisende Wohntypen.*

*Auch nicht störendes Gewerbe soll in dem neuen Quartier erlaubt sein.*

*2. Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf, ökologischen Belangen in Bezug auf Bau, Verkehr, Energie und Umwelt bei Planung und Umsetzung der Grundstücksentwicklung einen hohen Stellenwert einzuräumen.*

*3. Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf, zeitgleich zur städtebaulichen Entwicklung des neuen Hulsberg-Quartiers eine wirksame Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu gewährleisten.*

*4. Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf, ein umfangreiches Beteiligungsverfahren der Öffentlichkeit zu installieren und die dabei gewonnenen Erfahrungen für andere Projekte nutzbar zu machen. (Drs. 17/644S)*

Letzteres wurde in der Form umgesetzt, dass man sich in fünf Fachforen und mithilfe spezieller Beteiligungsbausteine, darunter Spaziergänge über das Areal, eine Exkursion nach Hamburg, einen Besuch beim Integrationsrat und spezielle Jugendformate das Wesen des Quartiers erschlossen und gemeinsam die städtebaulichen Ziele für das neue Quartier weiterentwickelt hat.

Als Ergebnis des auf dieser Basis durchgeführten Gutachterverfahrens mit drei geladenen Planungsteams, jeweils bestehend aus Stadt-, Landschafts- und Verkehrsplanern, wurde der städtebauliche Entwurf des Planungsteams Lorenzen (Kopenhagen) von einer Jury zur Weiterbearbeitung empfohlen. Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr und Stadtentwicklung und Energie hat den Senator für Umwelt, Bau und Verkehr am 28.02.2013 gebeten, den Entwurf unter Berücksichtigung der Juryempfehlungen und unter Beteiligung der Öffentlichkeit auszuarbeiten. Der städtebauliche Entwurf wurde in den folgenden drei Jahren unter Berücksichtigung fachlicher Aspekte und Erkenntnisse aus dem fortlaufend durchgeführten Beteiligungsprozess zu einem städtebaulichen Rahmenplan weiterentwickelt, der als Grundlage für den Bebauungsplan dient. Dieser wurde am 30.04.2015 in der Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie zur Kenntnis genommen.

In den Geltungsbereich wurden Flurstücke integriert, für die im Rahmen der anstehenden städtebaulichen Entwicklung eine Änderung des Planungsrechtes erforderlich ist. Das Grundstück Sorgenfrei 1 liegt an der Schnittstelle zu einer der Hauptzufahrten zum Plangebiet von der Straße „Am Schwarzen Meer“ und in unmittelbarer Nachbarschaft zu der alten Pathologie, für die zurzeit ein Unterschutzstellungsverfahren nach Denkmalschutzgesetz läuft. Mit Umsetzung der städtebaulichen Planungen für das Neue Hulsberg-Viertel wird die der Pathologie zugewandte Gebäudeseite zu einer prägenden Vorderseite und damit zu der städtebaulichen Adresse des Grundstücks. An dieser Stelle ist eine klare Raumkante zur räumlichen Definition der Quartierszufahrt und als vis-à-vis der Pathologie städtebaulich erwünscht. Der dort geltende Bebauungsplan 1902, rechtskräftig seit 17.10.1988, regelt lediglich die Art der Nutzung. Da die Beurteilung des Maßes der Nutzung nach § 34 nicht zu dem städtebaulich gewünschten Ergebnis führen würde, besteht eine Planungserfordernis hinsichtlich des Maßes der Nutzung.

Zur Realisierung der Planung ist die Änderung des Planungsrechts durch die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich.

### 3.2 Städtebauliches Konzept

Mit dem Bebauungsplan 2450 wird das Ziel der Innenentwicklung verfolgt. Durch die Konversion der integrierten Lagen wird eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme vermieden. Das städtebauliche Konzept basiert auf aufgelösten Blockstrukturen, die einen Teil der Bestandsgebäude integrieren. Damit wird die in der Umgebung vorherrschende Stadtstruktur aus Blöcken, die eine Gliederung des Stadtraums in ein eindeutiges Außen und Innen bewirken, fortgeführt. Das Plangebiet wird durch zum Teil großzügige grüne Freiräume durchzogen, die die Ränder des Plangebietes mit der grünen Mitte verknüpfen. Die Bebauung ist auf mehrere räumlich und strukturell zusammenhängende Unterquartiere aufgeteilt. Durch die unterschiedlichen Lagen und Konfigurationen entstehen in Kombination mit den identitätsstiftenden Bestandsgebäuden vielfältige Adressen. Das Städtebauliche Konzept ermöglicht es, einen großen Anteil des wertvollen Baumbestandes zu erhalten, indem es diesen in die neu entstehenden öffentlichen und privaten Freiräume integriert.



Abb. 1: Städtebaulicher Rahmenplan, Dezember 2017

### 3.3 Identitätsstiftender Gebäudebestand

Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende städtebauliche Konzept basiert auf einer behutsamen Integration der erhaltenswerten Klinikgebäude. Ihrer Bedeutung ange-

messen werden die beiden bereits unter Schutz stehenden Klinikgebäude an der St. Jürgen Straße sowie das Gebäude der an der Straße „Am Schwarzen Meer“ liegenden alten Pathologie, für das zurzeit das Unterschutzstellungsverfahren läuft, als Solitäre in Szene gesetzt. Die freigestellte Pathologie bildet zusammen mit dem nördlich angrenzenden, öffentlichen Freibereich das Zentrum des neuen Quartiers. Zur weiteren Sicherung setzt der Bebauungsplan für einige besonders erhaltenswerte Gebäude Erhaltungsbereiche nach § 172 BauGB fest, darunter die an der Ecke Bismarckstraße/Friedrich-Karl Straße gelegene Prof.-Hess Kinderklinik (vgl. Ziffer 8. Erhaltungsbereiche nach § 172 BauGB). Dieses städtebaulich und architektonisch bedeutsame Gebäude kann aufgrund seines imposanten Volumens und der Lage an der stark frequentierten Straßenkreuzung am Rand des Quartiers einen wichtigen Beitrag zur Identitätsstiftung des Neuen Hulsberg-Viertels leisten. Die übrigen erhaltenswerten Bestandsgebäude werden zu einem integralen Bestandteil der neu geschaffenen Blockstrukturen.

Somit ermöglicht und befördert das städtebauliche Konzept den Erhalt der erhaltenswerten Gebäude. Der Erhalt weiterer Bestandsgebäude ist aufgrund der identitätsstiftenden Wirkung städtebaulich gewünscht, wird jedoch aufgrund der bei historischen Gebäuden üblichen Unwägbarkeiten hinsichtlich eines wirtschaftlichen Nachnutzungspotentials durch den Bebauungsplan nicht vorgegeben. Die erhaltenswerten Bestandsgebäude sind jedoch mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes kompatibel und somit planungsrechtlich gesichert.

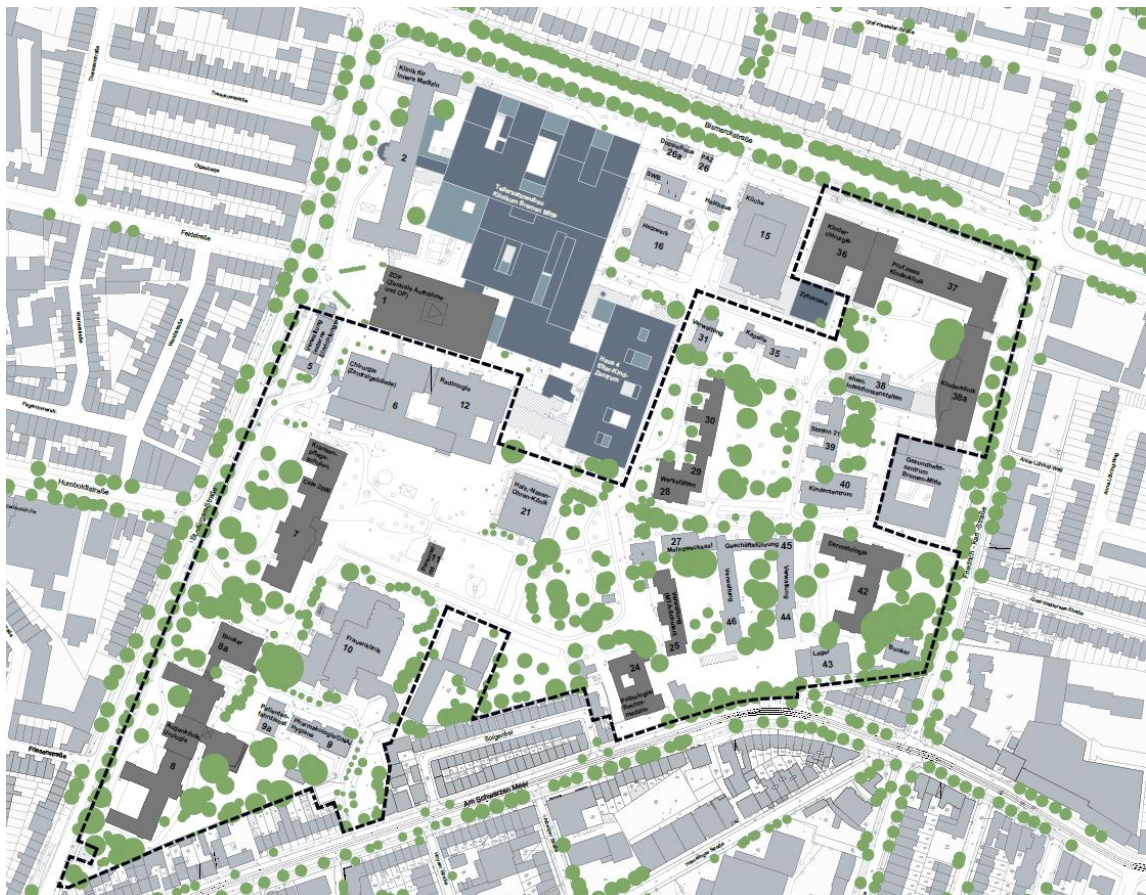


Abb. 2: Gebäudebestand, Stand 2015

### 3.4 Freiraumkonzept

Das Freiraumkonzept basiert auf einem Netz von „grünen Fingern“, die ausgehend von einer großzügigen, zentralen Grünanlage das gesamte Plangebiet durchziehen und große Teile des erhaltenswerten Baumbestandes aufnehmen. Somit verfügen al-

le Wohnlagen über einen öffentlichen Freiraum in unmittelbarer Nähe. Das Freiraumangebot wird ergänzt durch die als halböffentliche und private Freiräume nutzbaren, baumbestandenen Blockinnenbereiche, die zum überwiegenden Teil nicht unterbaut sind. In Kombination mit dem Verkehrskonzept, das die Durchfahrt des Plangebietes für den motorisierten Verkehr ausschließt und wenig Anreize für die Einfahrt in das Plangebiet bietet, entsteht ein engmaschiges, attraktives und großzügig dimensioniertes Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer. Der insgesamt hohe Anteil an öffentlichen Grünflächen bildet einen Ausgleich für die hohe bauliche Ausnutzung des Plangebiets und stellt zugleich eine Verbesserung des wohnortnahen Freiraumangebotes für die Bevölkerung in den umliegenden Quartieren dar.

### 3.5 Mobilität

Die Stadtgemeinde Bremen verfolgt mit dem Bebauungsplan 2450 zur Umsetzung der Planungen für das Neue Hulsberg-Viertel das Ziel einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung (§ 1 (6) Nr. 9 BauGB).

Das Stellplatz- und Mobilitätskonzept (Argus, 22.12.2015), für das Neue Hulsberg-Viertel leitet sich zudem aus den übergeordneten Planungszielen der Stadtgemeinde Bremen ab. Diese sind im Leitbild Bremen 2020, dem Klimaschutz- und Energieprogramm 2020, dem Car-Sharing-Aktionsplan sowie dem Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 ausführlich dargelegt.

Planerisches Ziel ist es, durch Nutzungsgemischte Strukturen Kfz-Verkehr zu vermeiden und ein Modellquartier für eine umweltfreundliche und stadtverträgliche Mobilität in Bremen zu schaffen. Aufgrund der verkehrlich integrierten Lage mit guten ÖPNV-Verbindungen und der geringen Entfernung zur Innenstadt eignet sich das Plangebiet gut für eine autoarme Erschließung. Die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbunds soll aktiv gefördert werden, z. B. durch ein quartierseigenes Mobilitätsmanagement. In der Konsequenz soll auch die Zahl der Stellplätze für Kraftfahrzeuge im Plangebiet deutlich geringer sein, als in vergleichbaren neuen Quartieren. Diese Inhalte werden unter „5. Verkehrsflächen und Stellplätze“ ausführlicher behandelt.

### 3.6 Vielfalt an Wohnungstypen

Aufgrund der gut integrierten, innerstädtischen Lage, die sich für einen urbanen Städtebau besonders eignet, soll der Schwerpunkt der Wohnungen auf Geschosswohnungsbau gerichtet sein. Dabei sollen vielfältige Wohnansprüche hinsichtlich Größe, Ausstattung und Preisniveau erfüllt werden. Im Gegensatz zu dem in der Umgebung vorherrschenden Reihenhaustypus des „Bremer Hauses“ können die Wohnungen barrierefrei hergestellt werden. Das Wohnen auf der Etage soll zusätzlich zu den wohnungsbezogenen Freiräumen in Form von Balkonen und Loggien durch gemeinschaftlich nutzbare Freiräume in den Blockinnenbereichen ergänzt werden

### 3.7 Geförderter Wohnungsbau und Baugemeinschaften

Der Senat hat am 28.08.2012 beschlossen, dass beim Verkauf kommunaler Grundstücke und bei der Schaffung neuen Baurechts eine Verpflichtung zum Bau von geförderten Wohnungen begründet werden soll. Danach müssen 25 % der Wohneinheiten als geförderte Wohnungen hergestellt werden. Die ursprüngliche Regelung, dass die Zahl der in Form von Baugemeinschaften errichteten Wohnungen auf die 25 %-Quote angerechnet werden konnte, wurde mit Senatsbeschluss vom 14.11.2017 daingehend geändert, dass von Baugemeinschaften geschaffene Wohnungen beim Verkauf städtischer Grundstücke und bei der Schaffung neuen Baurechts nur noch



dann auf die Sozialwohnungsquote angerechnet werden, wenn Sozialwohnungen entstehen.

Angesichts des hohen Bedarfs an Wohnungen im preislimitierten Segment soll im Neuen Hulsberg-Viertel ein gesicherter Beitrag zur Wohnraumversorgung von kleinen und mittleren Einkommensgruppen geleistet und damit die angestrebte soziale Durchmischung gewährleistet werden. Deshalb soll im Städtebaulichen Vertrag eine Quote von 30% für den geförderten Wohnungsbau berücksichtigt werden und Baugemeinschaften werden entsprechend dem Senatsbeschluss vom 14.11.2017 nicht auf die Quote angerechnet.

Die Stadtgemeinde Bremen möchte gemeinschaftliches Wohnen und die gemeinschaftliche Errichtung von Wohnraum beispielsweise in Form von Baugemeinschaften auch in Bremen als Instrument der Wohnraumversorgung stärker etablieren. Damit sollen unter anderem die Ziele verfolgt werden, gute Nachbarschaften auszubilden und somit den gesellschaftlichen Zusammenhalt im Quartier zu fördern sowie Wohnen zur Miete und im Eigenheim zu einem kostengedämpften Preis zu ermöglichen.

Im Neuen Hulsberg-Viertel sollen dafür Grundstücke zur Verfügung gestellt werden. Die Sicherung des geförderten Wohnungsbaus und der Vergabe von Grundstücken an Baugemeinschaften erfolgt im Städtebaulichen Vertrag.

### 3.8 Nutzungsmischung

Im Neuen Hulsberg-Viertel sollen im Sinne der Stadt der kurzen Wege vielfältige Nutzungen einen Raum finden. Angestrebt wird die Fortführung der in der Umgebung vorhandenen Nutzungsmischung, die eine wesentliche Voraussetzung für ein lebendiges, urbanes Quartier darstellt. Es ist vorgesehen, dass die Nutzungsmischung sich in Form einer Abstufung von gemischt genutzten Lagen an den Rändern des Quartiers hin zu den eher ruhigen Wohnlagen im Inneren des Quartiers entwickelt. Die Randlagen sollen einen deutlichen gewerblichen Anteil aufweisen, die Lagen an den zentralen Freiräumen punktuell durch mit dem Wohnen verträgliche, öffentlichkeitswirksame gewerbliche und soziale Nutzungen ergänzt werden.

## 4. Städtebaulicher Vertrag

In Ergänzung zu den planungsrechtlichen Festsetzungen im Bebauungsplan 2450 sind weitere Maßnahmen in einem städtebaulichen Vertrag nach § 11 BauGB zwischen der Stadtgemeinde Bremen (Senator für Umwelt, Bau und Verkehr), der Grundstücksentwicklung Klinikum Bremen-Mitte GmbH & Co. KG (GEG), der Gesundheit Nord Grundstücks GmbH & Co. KG (GeNo Grundstücks KG) sowie der Gesundheit Nord gGmbH (GeNo) vereinbart worden.

Dieser Vertrag trifft Regelungen zu Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 2450, zu Flächen im Bereich des Klinikums Bremen Mitte sowie zu öffentlichen Straßenverkehrsflächen außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes 2450, soweit sie für die Erschließung des Neuen Hulsberg-Viertels relevant sind.

## C) Planinhalt

### 1. Art der baulichen Nutzung

Im Plangebiet soll eine verträgliche Mischung aus Wohnen und gewerblichen Nutzungen, die das Wohnen nicht wesentlich stören, entwickelt werden. Die Wohnnut-

zungen sollen mit Büros und Dienstleistungen, Handwerksbetrieben, kulturellen und gastronomischen Angeboten sowie Läden zur Nahversorgung ergänzt werden, um ein vitales Stadtquartier entstehen zu lassen. Die Errichtung der erforderlichen sozialen Infrastruktureinrichtungen, wie Kindergärten und ggf. Schulen, ist auf allen Bauflächen möglich. Die Nutzungsvielfalt trägt zum beabsichtigten urbanen Charakter des Plangebiets bei.

Durch die Gebietsfestsetzung als Mischgebiet (MI) und Allgemeines Wohngebiet (WA) wird eine Abstufung von gemischt genutzten Gebäuden in den Randlagen des Quartiers zu einem Schwerpunkt aus Wohnnutzung im Inneren des Plangebietes erreicht.

Die Umsetzung des städtebaulichen Ziels, ein lebendiges Stadtquartier mit gemischten Nutzungen zu errichten, macht - über die Mischgebietsfestsetzungen hinaus - den partiellen Ausschluss von Wohnnutzung in einigen Erdgeschossflächen erforderlich. Erdgeschosse werden im öffentlichen Raum stärker wahrgenommen als die darüber liegenden Geschosse, weshalb der Nutzung der Erdgeschosse ein größeres Gewicht bei der Beurteilung der mischgebietstypischen Gebietsprägung zukommt.

Die Umsetzung des städtebaulichen Ziels eines autoarmen Quartiers erfordert eine differenzierte Regelung von Parkierungsflächen im Plangebiet.

#### **a.) Regelungen zum Ausschluss von bestimmten gewerblichen Nutzungen** (Festsetzungen Nr. 2 und 4)

##### **Allgemeine Wohngebiete (WA)** (Festsetzung Nr. 2)

Die vornehmlich für den Wohnungsbau vorgesehenen Gebiete werden als Allgemeines Wohngebiet (WA1 bis WA4) ausgewiesen. Zulässig bzw. ausnahmsweise zulässig sind die in § 4 Abs. 2 BauNVO aufgeführten Nutzungen, mit Ausnahme von Gartenbaubetrieben und Tankstellen.

##### **Mischgebiete (MI)** (Festsetzung Nr. 4)

Die an den Rändern des Plangebietes liegenden Bauflächen werden als Mischgebiet (MI 1 bis MI 9) ausgewiesen, um durch eine Nutzungsmischung aus Büro- und Dienstleistungen, kulturellen, sozialen und gastronomischen Angeboten, Läden zur Nahversorgung und Wohnnutzungen ein vielfältiges und lebendiges Stadtquartier zu befördern. Zulässig bzw. ausnahmsweise zulässig sind die in § 6 Abs. 2 BauNVO aufgeführten Nutzungen, mit Ausnahme von Gartenbaubetrieben, Tankstellen und Vergnügungsstätten.

Gartenbaubetriebe und Tankstellen würden nicht der hochwertigen, zentralen Lage des Plangebiets entsprechen. Tankstellen ziehen weitere Verkehre und damit Immissionen an, die zu Konflikten mit Wohnnutzungen im Allgemeinen Wohngebiet und im Mischgebiet führen könnten.

Die mit dem Betrieb von Vergnügungsstätten wie z.B. Nachtbars, Striptease-Lokalen und Spielhallen erfahrungsgemäß einhergehenden Störfaktoren führen zur Abwertung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und lösen negative Ausstrahlungseffekte auf die Umgebung aus. Durch den Ausschluss können Konflikte mit dem Wohnen sowie sonstige städtebauliche und bodenrechtliche Spannungen, die mit solchen Einrichtungen einhergehen können, vermieden werden.

Die Mischgebietsfestsetzung bildet eine entscheidende Voraussetzung für die Entwicklung eines lebendigen Quartiers. Trotz des Ausschlusses der vorgenannten Nutzungsarten kann der Charakter des gemischten Baugebietes gewahrt werden.

**b.) Regelungen zum vollständigen oder partiellen Ausschluss von Wohnnutzung** (Festsetzung Nr. 3 und 5)

Die Nutzung der Erdgeschosse ist wesentlich für die Erlebbarkeit des Quartiers, die vorwiegend aus der Fußgänger- bzw. Radfahrerperspektive erfolgt. Lebendige und vielfältig nutzbare Grün-, Platz- und Verkehrsflächen werden durch eine öffentlichkeitswirksame Nutzung der Erdgeschosse begünstigt. Dafür ist es erforderlich, dass diese intensiv genutzt werden sowie gut einsehbar und zugänglich sind.

**Allgemeine Wohngebiete (WA)** (Festsetzung Nr. 3)

In den mit WA 4 gekennzeichneten Teilen des Allgemeinen Wohngebietes ist Wohnen in den Erdgeschossen unzulässig. Der Ausschluss bezieht sich auf Erdgeschossflächen von Gebäuden, die an den zentralen öffentlichen Grünflächen liegen und über einen weiten Sichtkorridor aus mehreren Richtungen her wahrnehmbar sind. Zulässig sind alle das Wohnen nicht störenden Nutzungen, darunter Schank- und Speisewirtschaften sowie Kindergärten und Büroflächen von Freiberuflern. Flächen zum Abstellen von Fahrrädern sowie Abstellräume sind unzulässig, da sie dem städtebaulichen Ziel einer belebten Erdgeschosszone an diesen zentralen Flächen im Plangebiet entgegenstehen. Aus bautechnischen Gründen kann für einen deutlich untergeordneten Teil der Fläche Wohnen ausnahmsweise zugelassen werden, wenn innerhalb eines Gebäudes die nicht zum Wohnen nutzbaren Flächen unmittelbar an zum Wohnen genutzte Flächen angrenzen. Das mit der Festsetzung verfolgte Ziel einer vitalen Erdgeschosszone darf dadurch allerdings nicht beeinträchtigt werden. Durch die bewusst ausgewählten, öffentlich wahrnehmbaren Standorte kann auch in den Allgemeinen Wohngebieten trotz der Ausnahme der Eindruck einer lebendigen Erdgeschosszone entstehen.

**Mischgebiete MI 1 und MI 8** (Festsetzung Nr. 5.1)

Die Lage der mit MI 1 und MI 8 gekennzeichneten Teile des Mischgebietes an Schnittstellen zu den intensiven Krankenhausnutzungen prädestiniert diese für gesundheitswirtschaftliche Nutzungen, z.B. als Ärztehaus oder für Ergänzungsbedarfe des Klinikums Bremen-Mitte. Die Gewerbelärmimissionen des zukünftigen Klinikparkhauses (> 45 dB(A) tags und > 60 dB(A) nachts) sowie die vorhandenen Immissionen durch Verkehrslärm auf der Bismarckstraße (> 65 dB(A) tags und > 60 dB(A) nachts) würden aufgrund der Überschreitung der für das Wohnen maßgeblichen Lärmwerte gesundes Wohnen erschweren. Aus den vorgenannten Gründen ist in den mit MI 1 und MI 8 gekennzeichneten Flächen des Mischgebietes Wohnen nicht zulässig.

**Mischgebiete MI 3, MI 5 und MI 7** (Festsetzung Nr. 5.2)

In den mit MI 3, MI 5 und MI 7 gekennzeichneten Teilen des Mischgebietes ist Wohnen in den Erdgeschossen unzulässig. Auf diesen Flächen sind alle das Wohnen nicht wesentlich störenden Nutzungen zulässig, darunter Schank- und Speisewirtschaften, Hotels sowie Kindergärten und Bürogebäude. Eingangshallen und Treppenhäuser zur Erschließung von darüber liegenden Wohnungen sind grundsätzlich zulässig. Flächen zum Abstellen von Fahrrädern sowie Abstellräume sind zulässig, soweit sie deutlich untergeordnet sind und dem Ziel einer öffentlichkeitswirksamen Belebung nicht entgegenstehen.

Durch den Ausschluss von Wohnen in den Erdgeschossen der mit MI 3 und MI 7 gekennzeichneten Mischgebiete soll eine Belebung der Erdgeschosszonen entlang der das Plangebiet in Ost-West Richtung querenden Grün- und Verkehrsachse (MI 3) sowie entlang der Straße „Am Schwarzen Meer“ (MI 7), die eine übergeordnete Erschließungsfunktion aufweist und entsprechend stark frequentiert ist, erreicht werden. Im MI 3 ist aufgrund der einseitigen Orientierung des Erdgeschosses zur Erschließungsstraße in Kombination mit dem dort festgesetzten Rücksprung des Erdgeschosses die Eignung für Wohnnutzung nicht gegeben.

Das Erdgeschoss des mit MI 5 gekennzeichneten Teils des Mischgebietes ist aufgrund seiner Lage in unmittelbarer Nähe zu der Zufahrt der Notfallambulanzen des Klinikums Bremen Mitte nicht zum Wohnen geeignet. In den darüber liegenden Geschossen ist Wohnen zulässig.

**c.) Regelungen zu Hoch- und Tiefgaragen für Kraftfahrzeuge, zu oberirdischen Anlagen zum Abstellen von Kraftfahrzeugen und zu Mischgebiet 2 (Festsetzung Nr. 2, 6 und 7)**

Um das Kfz-Aufkommen innerhalb des Quartiers auf ein Minimum zu begrenzen, werden die Kfz-Stellplätze auf Standorte an den Rändern des Quartiers konzentriert. Die Kfz-Stellplätze werden überwiegend in Hoch- und Tiefgaragen untergebracht, die als Quartiersgaragen Stellplätze von mehreren Baufeldern im Quartier aufnehmen müssen, um die Außenanlagen frei von Stellplätzen zu halten. Im Mischgebiet regelt der Bebauungsplan die Zulässigkeit von Hoch- und Tiefgaragen für Kraftfahrzeuge inklusive ihrer Rampen über eine differenzierte Gebietsgliederung. Die Festsetzungen dienen einerseits der Sicherung der erforderlichen Flächen zum Abstellen des ermittelten, voraussichtlichen Stellplatzbedarfes und andererseits der zur Umsetzung der Mobilitätsziele erforderlichen Beschränkung des Stellplatzangebotes.

Um zu vermeiden, dass die im Bebauungsplan festgesetzten Flächen für Stellplätze für andere als die vorgesehenen Zwecke genutzt werden, differenziert der Bebauungsplan in Stellplätze für Car-Sharing und Behinderte (StC) und Stellplätze für Private und Besucher (ST). In den Baugebieten sind oberirdische Stellplätze für Kraftfahrzeuge nur in den zum Abstellen von Kraftfahrzeugen gekennzeichneten Flächen für den jeweils gekennzeichneten Kreis der Berechtigten (StB, St) zulässig. Dadurch wird sichergestellt, dass die erforderliche wohnungsnahе Versorgung mit Stellplätzen für Behinderte und Car-Sharing stattfindet.

**Allgemeine Wohngebiete (WA) (Festsetzung Nr. 2)**

Aus den vorgenannten Gründen sind Hochgaragen im Allgemeinen Wohngebiet unzulässig und Tiefgaragen einschließlich ihrer Rampen zum Abstellen von Kraftfahrzeugen im Allgemeinen Wohngebiet nur innerhalb der mit TGa und TGa\* gekennzeichneten Flächen und der daran angrenzenden überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Die Zulässigkeit von Tiefgaragen in den mit WA 1 und WA 2 gekennzeichneten Teilen des Allgemeinen Wohngebietes ist erforderlich, um auch in diesem Teilgebiet des Geltungsbereichs den wohnortnahen Stellplatznachweis zu sichern.

**Mischgebiet MI 2 (Festsetzung Nr. 6)**

Auf den mit MI 2 gekennzeichneten Teilen des Mischgebiets sind ausschließlich Gebäude zur Unterbringung von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern zulässig. Die Ausnahme für den im MI 2 liegenden Teilbereich des Bettenhauses von dieser Regel ist erforderlich, da sich das Bettenhaus bautechnisch nicht als Hochgarage eignet. Einige Bereiche in den unteren Etagen der Hochgaragen sollen als Fahrradabstellplätze genutzt werden. Ergänzende gewerbliche Nutzungen sind zulässig, um insbesondere auch mit dem Fahrrad in Verbindung stehende gewerbliche Nutzungen wie Fahrradreparatur und -verleih zu ermöglichen. Mit der Zulässigkeit von sozialen, gesundheitlichen und sportlichen Anlagen soll darüber hinaus eine intensive Nutzung von Teilbereichen der Dachflächen ermöglicht werden.

Die in den mit MI 2 gekennzeichneten Teilen des Mischgebiets zu errichtenden Garagenbauten nehmen einen wesentlichen Teil der insgesamt im Plangebiet erforderlichen Stellplätze auf und sind damit eine wichtige Voraussetzung für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes. An der Schnittstelle des Klinikums zum Neuen Hulsberg-Viertel ist der Bau einer großen Hochgarage (Klinikparkhaus) erforderlich. Diese

muss den durch das nördlich angrenzende Klinikum Bremen-Mitte verursachten Stellplatzbedarf sowie zu einem geringeren Anteil private und Besucherstellplätze für das Neue Hulsberg-Viertel aufnehmen. In den sonstigen mit MI 2 gekennzeichneten Teilen des Mischgebietes sollen zum überwiegenden Teil Pflichtstellplätze für Vorhaben im Neuen Hulsberg-Viertel untergebracht werden.

**Mischgebiete (MI) (Festsetzung Nr. 7.1)**

Im Mischgebiet sind Tiefgaragen außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen und außerhalb der mit TGa und TGa\* gekennzeichneten Flächen unzulässig. Die Festsetzung dient der Umsetzung der Mobilitätsziele, wonach in den Baugebieten eine Beschränkung des Stellplatzangebotes erforderlich ist.

**Mischgebiete MI 5, MI 6 und MI 8 (Festsetzung Nr. 7.2)**

In den mit MI 5, MI 6 und MI 8 gekennzeichneten Teilen des Mischgebietes sind Gebäude zur Unterbringung von Kraftfahrzeugen zulässig, um den wohnortnahen Nachweis der erforderlichen Stellplätze zu ermöglichen. Im Nordosten ist im Zusammenhang mit unterschiedlichen Nutzungskonzepten die planungsrechtliche Sicherung mehrerer Varianten für die Unterbringung der Stellplätze notwendig. Der mit MI 8 gekennzeichnete Teil des Mischgebiets eignet sich aufgrund seiner Lage an der Bismarckstraße besonders gut für die Errichtung einer Hochgarage. Die unmittelbare Nachbarschaft zu den auch langfristig für den Klinikbetrieb notwendigen Gebäuden, z.B. die Klinik für pädiatrische Intensivmedizin, erfordert jedoch auch weitere Nutzungsoptionen. Deshalb sind zur Ergänzung des Klinikbetriebs unter anderem Geschäfts- und Bürogebäude sowie Anlagen für gesundheitliche und soziale Zwecke zugelassen. Der mit MI 6 gekennzeichnete Teil des Mischgebiets eignet sich besonders gut für die dort auch zulässige Wohnnutzung, weil er struktureller Bestandteil eines überwiegend als Allgemeines Wohngebiet festgesetzten Baublockes ist und unmittelbar an zum Wohnen festgesetzte Baufenster angrenzt. Die Zulässigkeit von Gebäuden zur Unterbringung von Kraftfahrzeugen ist jedoch erforderlich, da abgesehen von dem mit MI 8 gekennzeichneten Teil des Mischgebietes keine andere geeignete Fläche vorhanden ist, sofern das mit MI 8 gekennzeichnete Mischgebiet nicht zu Parkierzwecken herangezogen werden kann. Auf dem mit MI 5 gekennzeichneten Teil des Mischgebiets sind Gebäude zur Unterbringung von Kraftfahrzeugen zulässig, da dieses aufgrund seiner Lage an dem Klinikparkhaus südlich des Klinikums gut für eine Erweiterung desselben geeignet ist. Die Nutzungsoptionen werden im Städtebaulichen Vertrag konkretisiert.

**Mischgebiete MI 3 und 4 (Festsetzung Nr. 7.3)**

Der Bebauungsplan schafft mit dem an das Klinikparkhaus angrenzenden mit MI 3 gekennzeichneten Bereich die Voraussetzung für eine das Parkhaus umfassende Mantelbebauung. Die Bauzone ist mit einer geringen Tiefe so dimensioniert, dass dort Wohnungen und gewerbliche Nutzungen mit einseitiger Belichtung aus südlicher Richtung errichtet werden können. Das Bettenhaus kann im Falle des Erhalts Bestandteil der dann unmittelbar östlich angrenzenden Mantelbebauung werden.

Städtebauliches Ziel ist es, das große südlich des Klinikums gelegene Parkhaus mit einer Mantelbebauung zu umhüllen, die den Übergang der Parkierungsnutzung zu den neuen Baustrukturen des Neuen Hulsberg-Viertels formuliert und eine mit dem südlich angrenzenden Wohnen verträgliche Nutzung aufweist. Demnach ist auf dieser Fläche das Abstellen von Kraftfahrzeugen unzulässig.

Bei den mit MI 4 gekennzeichneten Teilen des Mischgebiets handelt es sich um Flächen, die sich aufgrund ihrer Lage oder denkmalgeschützter oder erhaltenswerter Bebauung nicht oder nur eingeschränkt für die Errichtung von unter- oder oberirdischen Parkierungsbauten eignen. Da in den jeweiligen Bereichen des Plangebietes ein ausreichendes Parkraumangebot zur wohnungsnahen Stellplatzversorgung vor-

handen ist und die Umsetzung des Ziels eines autoarmen Quartiers die Beschränkung der Parkierungsflächen erfordert, sind auf diesen Flächen Gebäude zur Unterbringung von Stellplätzen nicht zulässig.

**Mischgebiete MI 1 und MI 9** (Festsetzung Nr. 7.4)

Die mit MI 1 und MI 9 gekennzeichneten Teile des Mischgebietes liegen an den Rändern des Plangebietes. Mit den dort zu errichtenden Gebäuden wird das städtebauliche Erscheinungsbild des Neuen-Hulsberg-Viertels geprägt. Zur Umsetzung des städtebaulichen Ziels eines urbanen und lebendigen Quartiers sind auf den mit MI 1 und MI 9 gekennzeichneten Teilen des Mischgebietes Garagengebäude nur als Tiefgaragen zulässig.

**d.) Differenzierte Regelung zum Einzelhandel** (Festsetzung Nr. 8)

Die Stadtbürgerschaft hat im November 2009 das „Kommunale Zentren- und Nahversorgungskonzept Bremen“ als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen. Dieses enthält neben der Abgrenzung der zentralen Versorgungsbereiche eine für die Stadt Bremen erarbeitete Sortimentsliste. Diese dient als zusätzliches Steuerungsinstrument für die gesamtstädtische Einzelhandelsentwicklung, indem sie nahversorgungs- und sonstige zentrenrelevante Sortimente von nicht zentrenrelevanten Sortimenten unterscheidet. Einzelhandelsansiedlungen von zentrenrelevanten Sortimenten außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche stehen unter dem Vorbehalt, dass diese keine negativen städtebaulichen und versorgungsstrukturellen Auswirkungen auf die Zentren haben und den Erhalt und die Weiterentwicklung der Zentren nicht beeinträchtigen oder gefährden. Zur planungsrechtlichen Umsetzung der Zielvorstellungen des kommunalen Einzelhandelskonzeptes sind im Plangebiet differenzierte Regelungen zur Einzelhandelsnutzung erforderlich.

Das „Kommunale Zentren- und Nahversorgungskonzept Bremen“ unterscheidet die Lagekategorien zentraler Bereich, städtebaulich integrierte Lage und städtebaulich nicht integrierte Lage. Das Plangebiet liegt außerhalb von zentralen Versorgungsbereichen, jedoch in einer städtebaulich gut integrierten Lage innerhalb der östlichen Vorstadt in räumlicher Nähe zu dem Stadtteilzentrum Ostertor/Steintor. Aufgrund der geplanten baulichen Dichte des Plangebietes und der prognostizierten Quartiersstruktur mit 2.000 neuen Bewohnern kann davon ausgegangen werden, dass einzelhandelsrelevante Kaufkraft generiert wird.

Unter Berücksichtigung des Erhalts und der Weiterentwicklung des Stadtteilzentrums Ostertor / Steintor sowie einer möglichst flächendeckenden Nahversorgung in dem näheren Umfeld wurde die Ansiedlung möglicher Nahversorgungsbausteine im neuen Hulsberg-Viertel mithilfe einer gutachterlichen Untersuchung geprüft. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass ein nicht großflächiger Lebensmittelmarkt verträglich ist.

Sowohl ein an der Ecke Bismarckstraße/Friedrich-Karl-Straße als auch ein „Am Schwarzen Meer“ gelegenes Baufeld sind laut Gutachten geeignet, die wohnungsnah Grundversorgung für das neue Hulsberg-Viertel zu ergänzen. Um zu vermeiden, dass im Plangebiet deutlich mehr als die gemäß Gutachten zulässige Verkaufsfläche in den genannten Sortimenten errichtet wird, beschränkt der Bebauungsplan die allgemeine Zulässigkeit eines Einzelhandelsbetriebs auf einen Standort. Aus städtebaulichen Gründen, aufgrund seiner Lage in der Nähe des Quartierszentrums des Neuen Hulsberg-Viertels sowie in der Nähe einer Straßenbahnhaltestelle und zu weiteren Lebensmittelbetrieben, setzt der Bebauungsplan den Standort „Am Schwarzen Meer“ und damit die mit MI 7 und MI 7\* gekennzeichneten Teile des Mischgebietes als Einzelhandelsstandort fest. Die Errichtung eines nicht großflächigen Nahversor-

gers mit dem Hauptsortiment Lebensmittel / Nahrungs- und Genussmittel in der genannten Größenordnung ist dort innerhalb der festgesetzten Baufenster möglich.

Im gesamten Plangebiet sind die der Versorgung des Gebietes dienenden Läden zulässig. Die Zulässigkeit wird beschränkt auf Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevantem Sortiment gemäß Bremer Sortimentsliste, die der ergänzenden wohnungsnahen Grundversorgung dienen, und Betriebe des Lebensmittelhandwerks. Dieses umfasst die Sortimente Back- und Konditoreiwaren, Metzgerei-, Fleischereiwaren, Lebensmittel, Nahrungs- und Genussmittel (inkl. Tee, Tabakwaren, etc.), Getränke, Wein, Spirituosen, (Schnitt-)Blumen, Zooartikel, Drogeriewaren und Körperpflegeartikel (inkl. Putz-, Wasch- und Reinigungsmitteln), Parfümerieartikel und Kosmetika, Arzneimittel, Reformwaren, Schreib- u. Papierwaren, Zeitungen und Zeitschriften.

Diese zentrenrelevanten Sortimente können das bestehende Angebot des Stadtteilzentrums Ostertor / Steintor angemessen ergänzen. Damit soll insbesondere ermöglicht werden, dass sich kleinere Läden zur wohnungsnahen Grundversorgung in den sonstigen Randlagen und innerhalb des Gebietes an den belebten Lagen ansiedeln können. Der Begriff des Ladens umfasst auch Dienstleistungsläden, wie z.B. Friseure und Kosmetikfachgeschäfte. Ob ein Laden der Versorgung des Gebiets dient, ist im Genehmigungsverfahren zu prüfen. Die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben ist durch die Formulierung „der Versorgung des Gebiets dienende Läden“ deutlich eingeschränkt.

Darüber hinaus soll die Ansiedlung kleinerer Läden, die im unmittelbaren Zusammenhang mit der Kliniknutzung stehen, wie z.B. Fachgeschäfte für Orthopädie und Sanitätswaren, ermöglicht werden. Damit darf das Warensortiment hier auch Waren umfassen, die nicht nur dem täglichen Bedarf dienen. Der Nahversorgungsgedanke schließt jedoch Einzelhandelsbetriebe aus, die nach Größe, Betriebsform bzw. Betriebskonzept und Warensortiment nicht auf die Versorgung des Gebietes ausgerichtet sind, sondern einen darüber hinaus gehenden Einzugsbereich benötigen und anstreben.

Damit werden die Vorgaben des nach erfolgter Prüfung weiterhin anwendbaren Zentrenkonzeptes auch für das Plangebiet in abgewogener Form umgesetzt. Durch die im Bebauungsplan festgesetzten Beschränkungen können negative städtebauliche und versorgungsstrukturelle Auswirkungen sowohl auf die umliegenden zentralen Versorgungsbereiche als auch die übrigen kleinteiligen Nahversorgungsstandorte in Form von Geschäftsaufgaben insbesondere im kleinteilig strukturierten Lebensmittel Einzelhandel ausgeschlossen werden.

## **2. Maß der baulichen Nutzung**

Das Maß der baulichen Nutzung wird im Plangebiet durch die Grundflächenzahl (GRZ), durch die maximal zulässige Traufhöhe (TH), stellenweise ergänzt durch die maximal zulässige Firsthöhe (FH), sowie die maximale Anzahl der Vollgeschosse bestimmt.

### **a.) Grundflächenzahl (GRZ)**

Für den überwiegenden Teil der Allgemeinen Wohngebiete setzt der Bebauungsplan eine GRZ von 0,6 fest. Auf der mit WA 1 gekennzeichneten Teilfläche, die zwischen den denkmalgeschützten Bestandsgebäuden an der St.-Jürgen Straße liegt und auf der mit WA 3 gekennzeichneten Teilfläche nördlich der Straße Sorgenfrei ist eine Grundflächenzahl von 0,5 zulässig. Für die mit WA 4 gekennzeichneten Teilflächen ist eine GRZ von 0,7 zulässig.

Die GRZ für die Mischgebiete liegen überwiegend im Bereich zwischen 0,65 und 0,8. Auf den unmittelbar südlich des Teilersatzneubaus des Klinikums gelegenen mit MI 2 und MI 3 gekennzeichneten Teilen des Mischgebietes ist eine Grundflächenzahl von 1,0, auf der angrenzenden mit MI 5 gekennzeichneten Teilfläche eine GRZ von 0,9 zulässig. Auf den an der Straße Am Schwarzen Meer gelegenen mit MI 7 und MI 7\* gekennzeichneten Teilflächen ist eine GRZ von 0,85 zulässig. Im Osten des Geltungsbereiches setzt der Bebauungsplan für die mit MI 2 und die mit MI 6 gekennzeichneten Teilflächen eine GRZ von 0,8 fest. Auf dem mit MI 1 gekennzeichneten Teilgebiet an der St.-Jürgen-Straße, dem mit MI 4 gekennzeichneten Teilgebiet an der Friedrich-Karl-Straße und dem mit MI 8 gekennzeichneten Teilgebiet an der Bismarckstraße ist eine GRZ von 0,65 zulässig. Entsprechend den Obergrenzen der Baunutzungsverordnung (BauNVO) wird für die mit MI 4 gekennzeichneten Teile des Mischgebietes eine GRZ von 0,6 oder niedriger festgesetzt.

Die in § 17 Abs. 1 BauNVO genannten Obergrenzen der GRZ werden in fast allen Teilen des Mischgebietes und des Allgemeinen Wohngebietes überschritten. Keine Überschreitung gibt es lediglich in den mit MI 4 gekennzeichneten Teilen des Mischgebietes, in denen eine GRZ von 0,4 (MI 4 an der St.-Jürgen-Straße) und 0,6 (MI 4 an der Friedrich-Karl-Straße und MI 4 an der Ecke Bismarckstraße/Friedrich-Karl-Straße) festgesetzt ist, sowie in dem westlich der Straße Sorgenfrei mit WA 3 gekennzeichneten Allgemeinen Wohngebiet, für das eine GRZ von 0,4 festgesetzt ist.

Die Flächen, für die im Bebauungsplan der Allgemeinheit dienende Geh- und Radfahrrechte sowie Leitungsrechte zugunsten der Stadtgemeinde Bremen oder zugunsten der Eigentümer der anliegenden Grundstücke eingetragen sind, können, abgesehen von den Flächen, die der straßenmäßigen Erschließung der Grundstücke dienen, bei der Ermittlung der zulässigen Grundfläche als Bauland angerechnet werden.

Die GRZ beträgt im Mittel bezogen auf das gesamte Plangebiet 0,61. Die Überschreitungen in weiten Teilen des Plangebietes sind zur Umsetzung des besonderen städtebaulichen Konzeptes erforderlich. Dieses sieht in Anlehnung an die in weiten Teilen der Umgebung vorhandene Baustruktur eine dichte, bis nah an die Straßenbegrenzungslinien herangezogene Blockrandbebauung vor. Die Überschreitung wird durch den Umstand ausgeglichen, dass das Plangebiet durch ein Netz aus öffentlichen Grünflächen durchzogen wird, die mit einem Flächenanteil von insgesamt etwa 10 % an der Gesamtfläche des Geltungsbereiches vielfältige und großzügige Flächen für die Erholung anbieten. Das Konzept der großzügigen grünen Mitte, von der strahlenförmig Grünanlagen zu den Rändern des Gebietes führen, bewirkt, dass alle Grundstücke entweder unmittelbar an oder in direkter Nähe zu einer öffentlichen Grünfläche und damit zu dem jeweiligen Erholungsraum liegen. Das im Geltungsbereich liegende, großzügige Freiraumangebot wird ergänzt durch die nur wenige hundert Meter entfernt liegenden grünen Deichanlagen an der Weser.

Um den Versiegelungsgrad zu reduzieren, schreibt der Bebauungsplan die Gestaltung von Flachdächern sowie geneigten Dächern bis zu einer Dachneigung von 20 Grad als extensives Gründach vor und reduziert im überwiegenden Teil des Geltungsbereichs, mit Ausnahme der mit WA 2, MI 1, MI 6 und MI 8 gekennzeichneten Teilflächen, die nach §19 (4) Satz 2 BauNVO zulässige Überschreitung der überbaubaren Grundstücksfläche um 50 vom Hundert auf 25 vom Hundert (Festsetzung Nr. 10). Die Beibehaltung der gemäß §19 (4) Satz 2 BauNVO zulässigen Überschreitung der GRZ 1 um 50 vom Hundert auf den mit WA 2, MI 1, MI 6 und MI 8 gekennzeichneten Teilflächen ist erforderlich, weil die Außenanlagen für ober- und unterirdische Stellplatzanlagen und Zufahrten zu Parkieranlagen benötigt werden.

Die hohe bauliche Ausnutzung wird zudem dadurch ausgeglichen, dass in weiten Tei-



len des Plangebietes das Abstellen von Kfz sowie die Errichtung von Tiefgaragen unzulässig sind. Dadurch wird auf diesen Flächen die Versiegelung nicht durch vollflächige Unterbauung mit Tiefgeschossen erhöht.

Durch die vorgenannten Gründe bleiben die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt können vermieden werden. Durch die deutliche Reduzierung der nachzuweisenden Stellplätze und das geplante breite Angebot an den Mobilitätsformen des Umweltverbundes sind verkehrliche Beeinträchtigungen nicht zu befürchten. Sonstige öffentliche Belange, die der Überschreitung entgegenstehen würden, sind nicht bekannt.

Ein mit MI 2 gekennzeichnete Teil, sowie die mit MI 1, MI 5 und MI 3 gekennzeichneten Teile des Mischgebietes grenzen unmittelbar an den kompakten Krankenhausbau des Klinikums Bremen Mitte sowie weitere im funktionalen und räumlichen Zusammenhang des Klinikums liegende Betriebsgebäude. Dabei handelt es sich um bauliche Großstrukturen, die aus der umgebenden Siedlungsstruktur hinsichtlich ihres Volumens herausragen. Die unmittelbar angrenzenden Teile des Mischgebietes stehen in direktem räumlichen Zusammenhang, wodurch eine vergleichbare städtebauliche Dichte begünstigt wird.

Die auf dem am Schwarzen Meer gelegenen, mit MI 3 gekennzeichneten Teil des Mischgebietes festgesetzte GRZ von 0,8 ist zur planungsrechtlichen Sicherung des Bestandsgebäudes (Pathologie) erforderlich.

An der Straße „Am Schwarzen Meer“ soll auf den mit MI 7 und MI 7\* gekennzeichneten Mischgebieten durch die Zulässigkeit einer GRZ von 0,85 die Errichtung eines Lebensmittelmarktes ermöglicht werden. Hierfür ist erdgeschossig eine weitgehende Überbauung des Grundstücks erforderlich.

Eine Beeinträchtigung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt sind nicht zu erwarten. Den Belangen des Bodenschutzes wird unter Berücksichtigung dieser besonderen Situation hinreichend Rechnung getragen.

#### **b.) Geschossflächenzahl (GFZ)**

Im Geltungsbereich ergibt sich aus der Überschreitung der in der BauNVO aufgeführten Obergrenzen für die Grundflächenzahl in Kombination mit der zulässigen Trauf- oder Gebäudehöhe und der Geschossigkeit auch eine Überschreitung der in der BauNVO genannten Obergrenzen für die Geschossflächenzahl. Da der Bebauungsplan keine Geschossflächenzahl festsetzt, wird auf die Begründung für die Überschreitung der Grundflächenzahl sowie die Begründung für die Festlegung der Gebäudehöhen und der Geschossigkeit verwiesen.

#### **c.) Gebäudehöhen und Geschossigkeit**

Für die im Plangebiet ausgewiesenen Baugrundstücke wird eine der integrierten, innerstädtischen Lage entsprechende hohe Bebauungsdichte angestrebt. Im Bebauungsplan wird hierzu die maximale Zahl der Vollgeschosse in Verbindung mit den maximalen Trauf-, First- und Gebäudehöhen festgesetzt. Im gesamten Plangebiet ist die Errichtung maximal eines obersten Geschosses als Nichtvollgeschoss erlaubt, sofern die festgesetzten maximalen Trauf-, First und Gebäudehöhen dadurch nicht überschritten werden (Festsetzung Nr. 18).

Der Bebauungsplan sieht eine Höhenstaffelung der Gebäude von drei bis fünf Geschossen an den südlichen Rändern und sechs bis maximal sieben Geschossen in der Mitte des Plangebietes und an den Übergängen zu den großformatigen Bauten des Klinikums vor. Die Höhenfestsetzung der an den Rändern des Plangebietes lie-

genden Baufelder orientiert sich an den jeweils in der Umgebung vorhandenen Gebäudehöhen, die der innerhalb des Plangebietes liegenden Baufelder an den Gebäudehöhen der historischen Bestandsgebäude. Über eine feingliedrige Differenzierung innerhalb der Baublöcke soll erreicht werden, dass ein verträglicher Übergang zu den meist niedrigeren Bestandsgebäuden im Plangebiet definiert wird und zugleich urbane, höhere Raumkanten insbesondere entlang der öffentlichen Freiräume formuliert werden. Durch die Differenzierung soll zudem eine ausreichende Belichtung der unteren Geschosse und damit gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden. Desweiteren wird über die Ausdifferenzierung der Höhe das städtebauliche Ziel eines vielseitigen Bildes der neuen Baustrukturen verfolgt.

Die Festlegung der maximalen Gebäudehöhen geht bei der baulichen Umsetzung von folgenden Geschosshöhen aus: Sockel 0,80 m, Erdgeschoss und Obergeschoss je 3,20 m und Attika 0,80 m. Bei gewerblicher Nutzung wird von einer Geschosshöhe von 4,00 m im Erdgeschoss ohne Sockel ausgegangen. Die festgesetzte Sockelhöhe und die maximale Gebäudehöhe beziehen sich auf die Höhe der vor der jeweiligen Fassade liegenden öffentlichen Straßen- und Grünflächen, gemessen an der Grundstücksgrenze. Maßgeblich sind die fertig gestellten oder vor Fertigstellung die im Zuge der Ausbauplanung bestimmten Straßenhöhen.

Da die Traufhöhe den höchsten Punkt der Fassade und damit das für die Wahrnehmung der Gebäudehöhe entscheidende Maß darstellt, setzt der Bebauungsplan zur Begrenzung der maximalen Gebäudehöhe in der Regel nur die Traufhöhe fest. Während diese bei Flachdächern zugleich die maximale Gebäudehöhe darstellt, kann der First das als Traufhöhe festgesetzte Maß um maximal 2,60 m überschreiten, wenn das Dach als geneigtes Dach hergestellt wird (Festsetzung Nr. 19.2). Diese Festsetzung bewirkt, dass nur leicht geneigte Dächer zulässig sind und die Höhenwirkung des Gebäudes nicht maßgeblich beeinflusst wird.

Mit der Verpflichtung zur Einhaltung der jeweils festgesetzten Traufhöhe auf allen Gebäudeseiten soll erreicht werden, dass die Fassaden allseitig einen durchgehenden, horizontalen oder leicht geneigten Abschluss erfahren. Aus diesem Grund ist auch das Zurücksetzen des obersten Geschosses an den zu den öffentlich zugänglichen Räumen gelegenen Fassadenseiten, abgesehen von den mit Sternchen (II\*, III\*) gekennzeichneten Flächen, nicht zulässig. Bei den mit Sternchen gekennzeichneten Flächen handelt es sich um untergeordnete Bereiche der Baublöcke, auf denen das Zurückweichen des obersten Geschosses, auch zu den öffentlichen Räumen, zur Schaffung von gut orientierten Dachterrassen ermöglicht werden soll. Durch die Kombination der Festsetzung der maximalen Zahl der Vollgeschosse und der Traufhöhe, die auf diesen Flächen die Errichtung eines zusätzlichen Geschosses ermöglicht, wird erreicht, dass eine oder mehrere Fassaden des obersten Geschosses (Nichtvollgeschoss) bündig zu den darunter liegenden Fassaden hergestellt werden können, sofern dieses mit den sonstigen Festsetzungen vereinbar ist. Die maximale Firsthöhe wird nur gesondert festgesetzt, wenn das Maß die maximale Traufhöhe um mehr als 2,60 m überschreitet, was bei einigen Bestandsgebäuden der Fall ist.

Um zu vermeiden, dass durch einen hohen Fassadenanteil des obersten Nichtvollgeschosses der Eindruck eines weiteren Vollgeschosses entsteht, wird die Höhe des Drepfels (Abstand zwischen der Oberkante des Dachgeschossfußbodens und der Sparrenunterkante) auf 1,20 m begrenzt (Festsetzung Nr. 19.2). Dieses gilt nicht für die im Bebauungsplan mit \* gekennzeichneten Flächen, auf denen die Herstellung der Fassade des obersten Nichtvollgeschosses in voller Höhe ausdrücklich erwünscht ist.

Um das städtebauliche Ziel der strukturellen Vielfalt und Lebendigkeit zu unterstützen und um für Flächen, auf denen geneigte Dächer verpflichtend festgesetzt sind, eine

sinnvolle Grundrissgestaltung des obersten Dachgeschosses zu ermöglichen, kann ausnahmsweise von der festgesetzten Traufhöhe abgewichen werden, wenn dadurch das Ortsbild nicht wesentlich beeinträchtigt wird. Aus diesem Grund müssen auch die Fassadenabschnitte in Höhe und Länge deutlich untergeordnet sein. Dadurch soll unter anderem ermöglicht werden, dass die Fassade zur Ausbildung von Dacherkern über die Traufhöhe bündig hochgezogen werden kann oder dass im Falle der Ausbildung von geneigten Traufkanten, untergeordnete Abschnitte der Traufkante über die maximale Traufhöhe gezogen werden können.

### **3. Bauweise, Baulinien und Baugrenzen**

#### **a. Bauweise und abweichende Tiefe der Abstandsflächen**

Für den überwiegenden Teil der Allgemeinen Wohngebiete sowie der Mischgebiete wird geschlossene Bauweise festgesetzt. Damit soll erreicht werden, dass eine dichte, kompakte Bebauung entsteht und die Ränder der Baublöcke zum öffentlich zugänglichen Raum hin klar definiert werden.

Der Bebauungsplan setzt die Baufenster sowie die maximalen Gebäudehöhen entsprechend der im Städtebaulichen Rahmenplan dargestellten Bebauung fest. Verfolgt wird das städtebauliche Ziel, anstelle von vollständig geschlossenen Blockstrukturen teilweise aufgelöste Blockstrukturen auszubilden. Die Öffnungen in der Blockrandbebauung sollen Blickbeziehungen in die innenliegenden Höfe sowie Belichtung und Besonnung ermöglichen, ohne die Blockstruktur zu stark aufzulösen.

Im Allgemeinen Wohngebiet und in den mit MI 2, MI 3, MI 7, MI 8 und MI 9 festgesetzten Baugebieten ist an einigen Stellen eine Reduzierung der nach § 6 BremLBO erforderlichen Abstandsfläche notwendig, um die gemäß Bebauungsplan zulässige Gebäudehöhe sowie die Baugrenzen voll ausnutzen zu können. Bei diesen Stellen handelt es sich um Öffnungen in der neu gebauten Blockstruktur und seitliche Abstände zu Bestandsgebäuden. Um auch für diese baulichen Sondersituationen die Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes zu ermöglichen, setzt der Bebauungsplan für die Gebiete, in denen diese Sondersituationen liegen, abweichende Bauweise fest (Festsetzung Nr. 11). In dieser können die Tiefen der Abstandsflächen bis auf 0,2 H (0,2 x Wandhöhe gemäß LBO) reduziert werden. Eine Ausnahme davon stellt das MI 2 dar, das unmittelbar an das Bettenhaus angrenzt. Für den Fall, dass dieses Bestandsgebäude erhalten wird, dürfen die innerhalb des mit MI 2 gekennzeichneten Mischgebietes liegenden Abstandsflächen bis auf 0,1 H reduziert werden. Die Reduzierung der Abstandsflächen auf 0,1 H ist erforderlich, um die Errichtung des nördlich des Bettenhauses vorgesehenen Klinikparkhauses mit einem räumlichen Abstand zu dem Bettenhaus zu ermöglichen. Die Reduzierung der Abstandsfläche der Südfassade des Klinikparkhauses ist vertretbar, da darin keine schutzbedürftigen Aufenthaltsräume vorhanden sind. Die Reduzierung der Abstandsfläche der Nordfassade des Bettenhauses ist vertretbar, da die schutzbedürftigen Aufenthaltsräume in den unteren Geschossen ohne ausreichende natürliche Belichtung zu der Südseite orientiert werden können.

Um eine Beeinträchtigung von Aufenthaltsräumen zu vermeiden, ist festgesetzt, dass alle Aufenthaltsräume auch oder ausschließlich eine Belichtung zu den Gebäudeseiten aufweisen müssen, vor denen eine Abstandsfläche von 0,4 H frei gehalten wird. Der Bebauungsplan sieht vor, dass für die im MI 2 liegende Nordseite des Bettenhauses Ausnahmen für einzelne Geschosse zugelassen werden können, soweit dort eine ausreichende natürliche Belichtung gegeben ist. Die vorhandene Gebäudehöhe des Bettenhauses liegt über der zulässigen Gebäudehöhe des Parkhauses. Daher kann in den oberen Geschossen des Bettenhauses, die auf der Höhe der oberen Geschosse und auch oberhalb des Parkhauses liegen, eine ausreichende natürliche Belichtung auch an der Nordseite des Bettenhauses vorhanden sein.

Damit werden auch in den wenigen Fällen der Unterschreitung der nach § 6 BremLBO erforderlichen Abstandsfläche eine ausreichende Belichtung der Aufenthaltsräume und somit gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet. Durch den in § 6 Abs. 5 Satz 1 BremLBO geforderten Mindestabstand von 2,50 m ist die Berücksichtigung der Brandschutzanforderungen gegeben.

#### **b. Baulinien, Baugrenzen**

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden mit Baulinien und Baugrenzen definiert. Mit der Festsetzung von Baulinien wird das Ziel verfolgt, entlang der öffentlichen Räume einheitliche Gebäudefluchten auszubilden. Die Blockinnenbereiche werden durch Baugrenzen von einer Überbauung freigehalten.

Die mit MI 1, MI 2 und MI 8 gekennzeichneten Baugebiete stellen städtebauliche Sondersituationen da, indem sie eine grenzständige Bebauung zu Nachbargrundstücken außerhalb des Geltungsbereiches ermöglichen. Die Herstellung dieser Gebäude wird durch Baulinien planungsrechtlich gesichert.

Während die Konturen der denkmalgeschützten Gebäude exakt nachgezeichnet werden (enge Baukörperausweisung), wird bei den durch Erhaltungssatzung gesicherten sowie den übrigen Bestandsgebäuden etwas Spielraum für bauliche Erweiterungen gelassen (erweiterte Baukörperausweisung). Damit soll eine wirtschaftliche Nachnutzung ermöglicht werden. Durch die Beschränkung auf die Höhe des Bestandes und auf geringe Erweiterungsmöglichkeiten soll außerdem im Falle des unvermeidlichen Abrisses erreicht werden, dass ein vergleichbares Volumen wiederhergestellt wird.

In den mit WA 3, WA 4, MI 4 und MI 6 gekennzeichneten Teilen des Plangebietes darf die rückwärtige Baugrenze durch zum überwiegenden Teil unter der Geländeoberfläche liegende bauliche Anlagen um maximal 3,00 m überschritten werden (Festsetzung Nr. 12). Die Überschreitung der Baugrenzen ist erforderlich, um im Kellergeschoss ausreichend Fläche für die erforderlichen Fahrradabstellplätze nachweisen zu können. Mit der Festsetzung eines maximalen Maßes für die Oberkante der baulichen Anlage von 0,70 m soll eine barrierefreie Nutzung der Oberflächen als Terrassen ermöglicht werden. Der höhere Versiegelungsgrad wird dadurch ausgeglichen, dass der Bebauungsplan die Gestaltung von Dächern von Kellergeschossen als intensives Gründach mit einem Mindestaufbau von 40 cm vorschreibt. Es ist ausnahmsweise zulässig, dass bis zu zwei Drittel der Dächer von Kellergeschossen als Terrassen genutzt werden (Festsetzung Nr. 19.6). Eine Beeinträchtigung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt sind nicht zu erwarten. Den Belangen des Bodenschutzes wird unter Berücksichtigung dieser besonderen Situation hinreichend Rechnung getragen. Städtebauliches und grünordnungsplanerisches Ziel ist es, möglichst viele der geschützten Bäume zu erhalten, um den Charakter eines durchgrüneten Quartiers zu bewahren. Deshalb setzt der Bebauungsplan fest, dass Bäume, die den Schutzbestimmungen unterliegen, durch die vorgenannten Bestimmungen nicht beeinträchtigt werden dürfen.

Zur Umsetzung des städtebaulichen Ziels, klare Raumkanten zu den öffentlichen Räumen hin auszubilden, begrenzt die Festsetzung Nr. 13 die Überschreitung der Baulinien und Baugrenzen durch Balkone, Erker und Loggien an den zu den öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen ausgerichteten Gebäudeseiten ab dem 1. Obergeschoss auf eine Tiefe von maximal 0,60 m. An den übrigen Gebäudeseiten ist eine Tiefe von maximal 1,50 m zulässig, um gut orientierte und belichtete Außenbereiche zu ermöglichen. Die Unterschreitung von Baulinien auf Höhe des Erdgeschosses kann zum Zwecke der Einhaltung von Sichtfenstern in Eingangs- und Zufahrtsbereichen bis zu einer Tiefe von 3,00 m zugelassen werden. Diese Festsetzung stellt bei der Genehmigung von Tiefgarageneinfahrten sicher, dass die notwendigen Sichtdrei-

ecke freigehalten werden können. Es ist städtebauliches Ziel, klare Blockstrukturen auszubilden. Deshalb wird auf allen Fassaden der Anteil der vortretenden Gebäudeteile auf max. 40 % der Breite der jeweiligen Fassade begrenzt.

### **c. Bebauungstypologie**

Der Bebauungsplan enthält mit Ausnahme eines Teilbereichs keine Vorgaben für die Bebauungstypologie. Angesichts der zulässigen Geschossigkeit kann davon ausgegangen werden, dass im überwiegenden Teil des Plangebiets Mehrfamilienhäuser und Wohn- und Geschäftshäuser errichtet werden. Im Plangebiet soll jedoch auch eine kleinteilige Bebauung in Anlehnung an die in der Umgebung vorherrschende Typologie des Bremer Hauses vorkommen. Deshalb wird für einen Teilbereich im Nordosten des Plangebiets die Errichtung von Einzelhäusern als Hausgruppe festgesetzt. Dieser ist dafür aufgrund der festgesetzten Geschossigkeit von 2 Vollgeschossen zusätzlich Staffelgeschoss gut geeignet. Durch die Lage an einem öffentlich zugänglichen Verkehrsraum können die Einzelhäuser die gewünschte städtebauliche Wirkung der Kleinteiligkeit entfalten und einen strukturellen Bezug zu der Umgebung herstellen.

## **4. Nebenanlagen und nicht überbaubare Grundstücksflächen (Festsetzung Nr. 14)**

Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind Gebäude zur Unterbringung von Fahrrädern, Gebäude zur Versorgung des Baugebietes mit erneuerbaren Energien und Einhausungen von Müllsammelbehältern ausnahmsweise und Unterflurmüllsysteme generell zulässig. Sonstige Nebenanlagen, soweit sie Gebäude im Sinne der Bremischen Landesbauordnung sind, sind auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen nicht zulässig. Damit soll erreicht werden, dass die Blockinnenbereiche überwiegend als Erholungsraum zur Verfügung stehen. Gebäude zur Unterbringung von Fahrrädern, Gebäude zur Versorgung des Baugebietes mit erneuerbaren Energien und Einhausungen von Müllsammelbehältern können ausnahmsweise zugelassen werden, wenn diese als kleine Bauvolumen errichtet werden, die in ausreichendem Abstand zu Aufenthaltsräumen hergestellt werden und der Nachweis erbracht wird, dass die Freiflächenfunktion und das Wohnen durch sie nicht beeinträchtigt werden.

Bäume, die den Schutzbestimmungen der Baumschutzverordnung unterliegen, dürfen durch die vorgenannten Anlagen und Gebäude nicht beeinträchtigt werden.

Die vorgesehene kompakte Siedlungsstruktur lässt nur eine kleine Grundstücksfläche vor den Gebäuden zu. Gebäudevorbereiche sind Straßenbild prägend. Nebenanlagen würden nicht der städtebaulich gewünschten untergeordneten Gestaltung, beispielsweise als begrünte oder befestigte ebene Flächen entsprechen und sind daher auf den an den öffentlichen Räumen liegenden Gebäudevorbereichen nicht zulässig.

## **5. Verkehrsflächen und Stellplätze**

Die Verkehrsflächen und die Flächen zum Abstellen von Kraftfahrzeugen werden entsprechend dem Städtebaulichen Rahmenplan (vgl. B 3. „Städtebaulicher Rahmenplan“) festgesetzt. Die im Bebauungsplan enthaltenen Regelungen zu Verkehrsflächen und Stellplätzen sind zur Umsetzung der folgenden auch im Stellplatz- und Mobilitätskonzept (vgl. B 3. „Mobilität“) formulierten Ziele erforderlich:

- die Entwicklung eines modellhaften Mobilitätskonzeptes als Voraussetzung für ein autoarmes Wohnen
- Vorrang für die alternativen Mobilitätsformen wie Fahrrad und Öffentlicher Personennahverkehr

- Konzentration der Stellplätze in Sammelgaragen an den Rändern des Quartiers
- weitgehend autofreie öffentliche Stadträume zugunsten einer hohen Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- weitgehend keine Angebote zum Parken auf Privatflächen im Inneren des Quartiers zugunsten einer hohen Freiraumqualität
- kein Durchgangsverkehr für den motorisierten Individualverkehr
- Vermeidung von Beeinträchtigungen der umgebenden Quartiere durch Parksuchverkehre

Die Randlagen des Plangebietes sind abschnittsweise bereits über die St. Jürgen Straße, die Bismarckstraße, die Friedrich-Karl-Straße und die Straße Am Schwarzen Meer erschlossen. Das Quartiersinnere wird durch vier Bügelstraßen erschlossen, die kein Angebot für den Durchgangsverkehr darstellen.

Das Neue Hulsberg-Viertel ist als fahrradfreundliches Quartier geplant. Die Fahrrad-Hauptwegeachse vom Präsident-Kennedy-Platz über den Imre-Nagy-Weg, Auf den Häfen und die Fahrradstraße Humboldtstraße soll entlang der zentralen Grünachse durch das Neue Hulsberg-Viertel bis zur Friedrich-Karl-Straße verlängert werden. Damit besitzt das Quartier eine direkte und komfortable Radwegeverbindung bis in die Innenstadt.

Das Plangebiet wird durch ein engmaschiges Fuß- und Radverkehrsnetz erschlossen und zudem über die im Bebauungsplan festgesetzten Verkehrsflächen mit den umgebenden Bestandsquartieren verbunden. Eine zentrale Rolle spielen dabei die in und an den Rändern der öffentlichen Grünanlagen liegenden, als Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzten Flächen, die so dimensioniert sind, dass sie Fußgänger- und Radverkehre aufnehmen können. Es ist geplant, die im Bebauungsplan festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen überwiegend als Mischverkehrsfläche auszuführen. Aufgrund der zu erwartenden geringen Verkehrsmengen an Kraftfahrzeugen ist das für eine Mischverkehrsfläche verträgliche Miteinander des motorisierten Verkehrs mit den Fußgänger- und Radverkehren zu erwarten. Die festgesetzten Flächen sind so dimensioniert, dass die Ausformulierung eines separaten Fußgängerweges ebenfalls möglich wäre. Die weitere Detaillierung erfolgt im Rahmen der Erschließungsplanung.

Ein quartiersbezogenes Mobilitätsmanagement soll mithilfe flankierender Maßnahmen in den Segmenten Information und Infrastruktur dazu beitragen, dass alternative, umweltbewusste Mobilitätsformen in den Vordergrund rücken. Dazu gehören neben einem großen Angebot an Car-Sharing und der Stärkung des Radverkehrs auch Maßnahmen wie das Angebot von nicht motorisierten Transporthilfen, einer Packstation sowie eines Kommunikationsportals. Es ist beabsichtigt, einen Verein zur Steuerung der geeigneten Maßnahmen zu gründen und alle dauerhaften Grundeigentümer zur Vereinsmitgliedschaft zu verpflichten. Näheres regelt der städtebauliche Vertrag mit der Grundstücksentwicklungsgesellschaft.

Das Plangebiet besitzt eine sehr gute Anbindung an den stadtbremischen und regionalen ÖPNV. Im Süden wird das Gebiet über die Haltestellen „St.-Jürgen-Str.“ und „Am Hulsberg“ der Straßenbahnlinien 2 und 10 angebunden. Im Norden befinden sich die Haltestellen „Klinikum Bremen-Mitte“ und „Friedrich-Karl-Straße“ der Buslinie 25. Die Haltestelle „Klinikum Bremen-Mitte“ wird ebenfalls von den Buslinien 730 und 740 bedient. Der Erschließungsbügel von der St.-Jürgen Straße, der um das Parkhaus mit Mantelbebauung oder Bettenhaus und die neuen Klinikbauten herum zur Bismarckstraße leitet, ist so dimensioniert, dass dort ein Bus verkehren kann. Eine straßengebundene Haltestelle könnte auf der Höhe des Vorplatzes zum Eltern-Kindzentrum

vorgesehen werden. Dieses würde eine weitere Verbesserung der Erreichbarkeit durch den ÖPNV bedeuten.

a. Öffentliche Straßenverkehrsflächen

Die der allgemeinen Erschließung für den Fußgänger-, Rad- und Kfz-Verkehr dienenden Straßen sind als Öffentliche Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Die Verkehrsflächen sind so dimensioniert, dass die Straße als Mischverkehrsfläche mit hoher Aufenthaltsqualität hergestellt werden kann. Eine Ausnahme davon stellt der von der St.-Jürgen-Straße abgehende Erschließungsbügel dar, der so dimensioniert ist, dass er im Trennsystem mit beidseitigem Gehweg ausgeführt werden kann. Dieses ist erforderlich, da hier neben dem Radverkehr der Begegnungsverkehr eines PKW mit dem Bus abgebildet werden muss, sofern bestehende Überlegungen zur Durchfahrt einer Buslinie umgesetzt werden.

b. Private Straßenverkehrsfläche

Bei der im Nordosten des Plangebietes als private Erschließungsstraße festgesetzten Fläche handelt es sich um eine Nebenerschließung, die im Unterschied zu den sonstigen als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzten Erschließungsbügeln nicht unmittelbar an das vorhandene Straßennetz anbindet. Da diese vorwiegend einer überschaubaren Zahl unmittelbarer Anlieger dient, sind die Voraussetzungen für eine private Straßenverkehrsfläche hier gegeben. Die öffentliche Zugänglichkeit und Befahrbarkeit wird über ein Geh- und Fahrrecht gesichert.

c. Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Zur Umsetzung eines engmaschigen Geh- und Radwegenetzes setzt der Bebauungsplan mit Geh- und Radfahrrechten für die Allgemeinheit zu belastende Flächen fest. Diese bilden die Weiterführung der öffentlichen Wege und Verkehrsflächen auf privaten Grundstücken. Die Belegung dieser Flächen mit den beschriebenen Rechten ist im südwestlichen Bereich des Plangebietes erforderlich, um kurze und attraktive Verbindungen von der St.-Jürgen Straße zum Inneren des Plangebietes und zur Straße „Am Schwarzen Meer“ anzubieten. Zugleich dienen diese der Erreichbarkeit von kleinen Platzbereichen mit Spiel- und Bewegungsangeboten, an deren Zugänglichkeit aufgrund der Lage in der Nähe der Denkmal geschützten Gebäude und aufgrund des Baumbestandes ein öffentliches Interesse besteht. Um die straßenmäßige und infrastrukturelle Erschließung von Grundstücken im WA 2 und WA 3 zu ermöglichen, setzt der Bebauungsplan Flächen fest, die zusätzlich zu den Geh- und Radfahrrechten für die Allgemeinheit zugunsten der Stadtgemeinde Bremen mit Fahrrechten und Rechten für unterirdische Leitungen für die Eigentümer der anliegenden Grundstücken zu belasten sind. Innerhalb der Baugebiete, die an den Denkmalensembleschutzbereich entlang der St. Jürgen-Straße grenzen, sind die mit Geh- und Fahrradrechten belegten Flächen so dimensioniert, dass darauf auch kleinere Grün- und Spielanlagen, Baumpflanzungen sowie in unmittelbarer Nähe zu den Straßenverkehrsflächen Stellplätze für Carsharing und Behinderte angeordnet werden können. Dabei muss die Durchwegung bzw. Durchfahrt für Fahrräder über einen Streifen mit einer Breite von mindestens 3,50 sowie die Zugänglichkeit und Anfahrbarkeit für Rettungsfahrzeuge und Anlieferung aller Hauseingänge gewährleistet sein. Auf einem 2 m tiefen Streifen entlang der Mantelbebauung des Klinikparkhauses bzw. entlang des Bettenhauses im Falle des Erhalts ist ein Gehrecht beabsichtigt, um die Zugänglichkeit der voraussichtlich gewerblich genutzten Flächen zu gewährleisten. Um die Zugänglichkeit und Befahrbarkeit der als private Straßenverkehrsfläche festgesetzten Erschließungsfläche zu gewährleisten, belegt der Bebauungsplan diese Fläche mit der Allgemeinheit dienenden Geh- und Fahrrechten zugunsten der Stadtgemeinde Bremen.

Der Städtebauliche Vertrag regelt die privatrechtliche Durchsetzung durch Eintragung im Grundbuch.

d. Flächen für ruhenden Verkehr (Stellplätze Car-Sharing und für Behinderte)

Um zu vermeiden, dass die im Bebauungsplan festgesetzten Stellplatzflächen für andere als die vorgesehenen Zwecke genutzt werden, differenziert der Bebauungsplan in Stellplätze für Car-Sharing und Behinderte sowie private Stellplätze und Besucherstellplätze auf privaten Grundstücken.

Besucherstellplätze sind sowohl auf den Straßenverkehrsflächen als auch auf den Stellplatzflächen (St) auf Privatgrundstücken zulässig. Ein Teil der Besucherstellplätze soll zudem in den Parkhäusern gesichert werden. Auf eine differenzierte Festsetzung der in den Straßenverkehrsflächen vorgesehenen Stellplatzflächen kann verzichtet werden, da es sich um städtische Flächen handelt. Um das Ziel der Verortung der Besucherstellplätze an den Rändern des Plangebietes umzusetzen, sind ausschließlich an den Einmündungen in die umliegenden Straßen räumliche Aufweitungen der Straßenverkehrsflächen für Besucherstellplätze vorgesehen. Die konkrete Ausgestaltung wird im Rahmen der Erschließungsplanung erfolgen. Die Begrenzung der Stellplatzflächen für Besucher hat den Zweck, das Stellplatzangebot auf das erforderliche Maß zu begrenzen und keine weiteren Anreize für die Einfahrt in das Quartier zu schaffen. Mit 160 bis 200 an den Rändern des Quartiers angeordneten Besucherstellplätzen soll zudem vermieden werden, dass Parkplatzsuchende auf die umliegenden Quartiere ausweichen.

Das Mobilitätskonzept des Neuen Hulsberg-Viertels hat zum Ziel, die Alternativen zum PKW-Besitz in den Vordergrund zu stellen. Hierbei kommt dem Car-Sharing eine besondere Rolle zu. So sollen 25 Stellplätze dezentral und wohnungsnah auf Privatgrundstücken im Quartier zur Verfügung stehen. Stellplätze für Behinderte müssen im Gegensatz zu den sonstigen privaten Stellplätzen in unmittelbarer Nähe zu den Hauseingängen angeordnet sein. Die Anzahl ist in § 10 Absatz 2 StellplIOG geregelt.

Die Stellplätze für Car-Sharing und Behinderte werden in der Festsetzung zusammengefasst, da sie die gleichen Bedingungen der dezentralen und wohnortnahen Verortung aufweisen müssen. Auf den zu diesem Zweck im Bebauungsplan festgesetzten Flächen kann der größte Teil der erforderlichen Car-Sharing Stellplätze sowie der erforderlichen Behindertenstellplätze untergebracht werden. Die restlichen Car-Sharing Stellplätze können in den Quartiersgaragen und dem großen Parkhaus, die restlichen Behindertenstellplätze in den unter einigen Gebäuden liegenden Tiefgaragen nachgewiesen werden.

e. Einfahrtsbereiche und Rampen für Hoch- und Tiefgaragen

Die Zufahrt zu dem Klinikparkhaus von der St.-Jürgen-Straße wird nördlich über das Baufeld des Ärztehauses in Form einer überbaubaren Durchfahrt geführt. Der Bebauungsplan setzt den hinsichtlich der Verkehrsführung vorteilhaftesten Einfahrtsbereich verbindlich fest. Tiefgaragenrampen sind im MI 2 außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen unzulässig, da sie die Nutzbarkeit der öffentlich zugänglichen Flächen stark beeinträchtigen würden. Die Erschließung der unterhalb des Ärztehauses zulässigen Tiefgarage ist nur über das Untergeschoss des Klinikparkhauses zulässig.

Beide im WA 2 liegende Baublöcke sowie der dazwischen liegende öffentlich zugängliche Freiraum können mit einer Tiefgarage unterbaut werden. Um zu garantieren, dass nur eine möglichst nah an der Gebietszufahrt von der Straße „Am Schwarzen Meer“ liegende Tiefgaragenzufahrt gebaut wird, setzt der Bebauungsplan den Zufahrtsbereich entsprechend fest. Der im MI 9 im Denkmalensembleschutzbereich liegende Einfahrtsbereich von der St. Jürgen-Straße wird so festgesetzt, dass die Wahrnehmung des räumlichen Zusammenhangs der beiden historischen Krankenhausgebäude (Haus 7 und Haus 8) möglichst wenig beeinträchtigt wird. Zu diesem



Zweck darf die Ausbildung der Tiefgaragenrampe erst im Bereich der mit TGa\* gekennzeichneten Fläche erfolgen. Aufgrund der vorhandenen und durch die Umsetzung der Planung entstehenden Häufung der Gebietszufahrten von der Straße „Am Schwarzen Meer“, und um die Wirkung der unter Schutz gestellten Pathologie nicht zu beeinträchtigen, ist die Einfahrt in die unter MI 7 und MI 7\* zulässigen Tiefgarage nur über den östlichen Erschließungsbügel zulässig. Mit dem gekennzeichneten Einfahrtbereich ist zudem der verkehrlich erforderliche Abstand zu „Am Schwarzen Meer“ gewährleistet.

## **6. Öffentliche Grünflächen**

Die grüne Mitte sowie die davon ausgehenden grünen Finger, die das Plangebiet mit den Gebietsrändern verbinden, werden als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbindung Parkanlage und Spielplatz festgesetzt. Der Park bietet wohn- und arbeitsortnahe Erholungs-, Aufenthalts- und Begegnungsmöglichkeiten. Im Zuge der Umsetzung der städtebaulichen Planung sollen die Bestandsbäume um weitere Baumpflanzungen ergänzt werden.

In dem mit „Grüne Mitte“ gekennzeichneten Teilbereich der öffentlichen Grünfläche sind ein oder zwei Spielanlagen mit einer Gesamtfläche von mindestens 2.000 m<sup>2</sup> anzulegen und eine ebene Fläche mit einem Durchmesser von mindestens 22 m von jeglichen Aufbauten zusätzlich freizuhalten. Für die ebene Fläche ist als Bepflanzung nur Rasen zulässig (Festsetzung Nr. 24).

Mit der Festsetzung einer oder zwei Spielanlagen mit einer Gesamtfläche von mindestens 2.000 m<sup>2</sup> in dem mit „Grüne Mitte“ gekennzeichneten Teilbereich der öffentlichen Grünfläche soll eine ausreichende Versorgung mit Spielflächen gesichert werden. Auf eine weitergehende differenzierte Festsetzung von Nutzungsbereichen kann verzichtet werden, da es sich um städtische Flächen handelt. Die konkrete Ausgestaltung der Grünflächen soll zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Dabei ist ein ausreichend großes und vielfältiges Angebot zum generationenübergreifenden Spielen und Bewegen zu berücksichtigen. Die öffentlichen Grünflächen werden durch die Grundstücksentwicklung Klinikum Bremen-Mitte GmbH & Co. KG hergestellt und gehen anschließend mittels Erschließungsvertrag auf die Stadt Bremen über.

Die mit „Grüne Mitte“ gekennzeichnete Fläche umfasst auch einen Teilbereich, der in der Nähe zu der Notaufnahme des Klinikum-Bremen-Mitte liegt. Mit der Festsetzung soll gewährleistet sein, dass in dem seltenen Fall, dass der auf dem Gebäude 1 (ZOP) des Klinikums liegende Hubschrauberlandeplatz nicht zur Verfügung steht, ein Hubschrauber innerhalb der öffentlichen Grünfläche landen kann. Dabei handelt es sich um sehr seltene Notsituationen, die überwiegend der Rettung von Menschenleben dienen.

## **7. Gebote zur Erhaltung von Bäumen**

Die im Plangebiet mit Pflanzeerhaltungsgebot gekennzeichneten Einzelbäume erfüllen ökologische und gestalterische Funktionen, sind dauerhaft zu pflegen, zu erhalten und bei Abgang artengleich zu ersetzen. Im Falle des unvermeidbaren Abgangs eines mit Pflanzeerhaltungsgebot gekennzeichneten Einzelbaums ist dieser durch eine artengleiche Neupflanzung in einem Radius von maximal 3 m um den Stamm des abgängigen Baumes zu ersetzen. Einzelheiten zu Gestaltung und Pflege werden Gegenstand eines öffentlich-rechtlichen Vertrages.

Bäume, deren Baumkrone sich mit geplanten Gebäuden oder Erschließungsflächen überschneidet, sind in der Regel nicht mit Pflanzeerhaltungsgebot gekennzeichnet, da ihr Erhalt nicht hinreichend gesichert ist. Um dennoch auch von diesen Bäumen mög-

lichst viele erhalten zu können, werden von Seiten des Baumschutzes im städtebaulichen Vertrag Auflagen u.a. zur ökologischen Baubegleitung und für Wurzelschutzmaßnahmen formuliert.

Die Planzeichnung sieht keine Pflanzgebote vor, weil zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen eines gutachterlichen, wettbewerblichen Verfahrens zur Entwicklung eines Gestaltungskonzeptes für die öffentlichen Grünanlagen ein Gehölzkonzept mit Angaben zu Verortung, Art und Zahl der Ersatzpflanzungen entwickelt wird.

Die rechtlichen Voraussetzungen für die Durchsetzung der Baumschutzmaßnahmen sowie die Umsetzung des Gehölzkonzeptes werden im städtebaulichen Vertrag geschaffen. Hinzu kommt, dass es sich bei dem überwiegenden Teil der im Plangebiet stehenden Bäume um Ersatzpflanzungen handelt, die nach der Baumschutzverordnung des Landes Bremen vom 23. Juli 2009 unabhängig von einem Mindestmaß des Stammumfangs geschützt sind. Der Ersatz für diese Pflanzungen erfolgt nach den Bestimmungen dieser Verordnung.

## **8. Erhaltungsgebiete nach § 172 BauGB**

Der als Grundlage für den Bebauungsplan dienende städtebauliche Entwurf orientiert sich an dem Erhalt von Bestandsgebäuden. Die Gebäude des ehemaligen Mädchenheims (Haus 11), der alten MTA-Schule (Haus 25), der Prof.- Hess Kinderklinik (Haus 37) sowie der Dermatologie (Haus 42) sind in ihrer historischen Gestalt im Wesentlichen erhalten. Während das ehemalige Mädchenheim ein erhaltenswertes Kleinod darstellt, prägen die Gebäude der alten MTA-Schule, der Prof.- Hess Kinderklinik und der Dermatologie mit ihrer imposanten Gestalt und der gegliederten Dachlandschaft das Ortsbild des Klinikareals. Die historisch und städtebaulich bedeutsamen Gebäude sind in einem guten baulichen Zustand, das Nachnutzungspotential wird als hoch angesehen. Mit den für die Nachnutzungen erforderlichen baulichen Veränderungen vornehmlich im Inneren der Gebäude, aber auch an den Fassaden und Dächern ist eine Gefährdung der städtebaulichen Eigenart des Gebietes verbunden. Diese Verluste gilt es einzuschränken oder zu vermeiden.

Auf den genannten Grundstücken dient die spezifische Festsetzung von Bauzonen und detaillierten Gebäudehöhen entsprechend der Bestandssituation dem Ziel, das jeweilige Bauvolumen planungsrechtlich zu sichern. Die Festsetzung von Erhaltungsbereichen gemäß § 172 BauGB dient darüber hinaus dem städtebaulichen Ziel, den Gebäudebestand in seiner historischen Gestalt zu erhalten.

## **9. Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen**

Zum Schutz vor Immissionen werden im Plangebiet passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt (textliche Festsetzung Nr. 25). Weitere Erläuterungen zu den Lärmschutzmaßnahmen sind unter „D. Umweltbelange“ dargestellt.

Auf den Flächen, die in Abb. 1 „Beurteilungspegel tagsüber“ mit der Schraffur TL gekennzeichnet sind, ist in Folge von Verkehrslärm tagsüber mit Außenpegeln > 55 dB(A) zu rechnen. Daher ist bei Gebäuden, die auf diesen Flächen errichtet werden, aus Gründen des Schallschutzes zu gewährleisten, dass in den zu Wohnzwecken dienenden Aufenthaltsräumen durch bauliche Ausbildung (z.B. Schallschutzfenster) tagsüber der Mittelungspegel von 35 dB(A) nicht überschritten wird (Festsetzung Nr. 25.1). Damit sind gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet. Um den für die Erholung erforderlichen ungestörten und gesunden Aufenthalt in den hausnahen Freibereichen zu gewährleisten, setzt der Bebauungsplan fest, dass durch bauliche Ausbildung (z.B. Grundrissgestaltung, Anordnung von schutzbedürftigen Räumen auf der lärmabgewandten Seite, Verglasung der Loggien und Balkone)

ein Mittelungspegel von 55 dB(A) in wenigstens einem hausnahen Freibereich je Wohnung nicht überschritten wird.

Auf den Flächen, die in Abb. 2 „Beurteilungspegel nachts“ mit der Schraffur NL gekennzeichnet sind, ist in Folge von Verkehrslärm nachts mit Außenpegeln > 50 dB(A) und ≤ 60 dB(A) zu rechnen. Um zur Nachtzeit einen ungestörten Schlaf zu gewährleisten, setzt der Bebauungsplan fest, dass bei Gebäuden, die auf diesen Flächen errichtet werden, aus Gründen des Schallschutzes zu gewährleisten ist, dass nachts in den zu Wohnzwecken dienenden Aufenthaltsräumen durch bauliche Ausbildung (z.B. Schallschutzfenster in Kombination mit schallgedämmter Belüftung, Doppelfassaden, verglaste Loggien) ein Mittelungspegel von 30 dB(A) bei geschlossenen Fenstern nicht überschritten wird (Festsetzung Nr. 25.2). Dabei kann auf die Möglichkeit zur freien Belüftung verzichtet werden, wenn durch besondere bauliche Maßnahmen (z.B. schallgedämmte Lüftungsöffnungen) gewährleistet ist, dass zu jeder Zeit ein gesundes Raumklima vorhanden ist.

Auf den Flächen, die in Abb. 2 „Beurteilungspegel nachts“ mit der Schraffur NL\* gekennzeichnet sind, ist in Folge von Verkehrslärm nachts mit Außenpegeln > 60 dB(A) zu rechnen. Für diese Flächen setzt der Bebauungsplan fest, dass zu Wohnzwecken dienende Aufenthaltsräume zur Lärm zugewandten Seite ausnahmsweise zugelassen werden können, wenn durch geeignete bauliche Schallschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster in Kombination mit schallgedämmter Belüftung, Doppelfassaden, Kastenfenster, vor den Fenstern liegende verglaste Erker, verglaste Loggien) gewährleistet ist, dass in Aufenthaltsräumen ein Mittelungspegel von 30 dB(A) nachts nicht überschritten wird.

Durch die Einhaltung des Mittelungspegels von 30 dB(A) in allen Aufenthaltsräumen können gesundheitliche Schädigungen ausgeschlossen werden. Die Zulässigkeit von Wohnen ist insofern vertretbar, da die Überschreitung mit maximal 63 dB(A) verhältnismäßig gering ist und eine Reduzierung der Lärmpegel auf maximal 30 dB(A) technisch machbar ist (Festsetzung Nr. 25.3).

Da in Folge von Verkehrslärm im gesamten Plangebiet mit Außenpegeln > 45 dB(A) zu rechnen ist, trifft der Bebauungsplan die Regelung, dass bei Gebäuden, die im übrigen Plangebiet errichtet werden, aus Gründen des Schallschutzes zu gewährleisten ist, dass nachts durch bauliche Ausbildung (z.B. Grundrissgestaltung, lärmabsorbierende Materialien) in Aufenthaltsräumen ein Mittelungspegel von 30 dB(A) nachts bei freier Belüftung (gekipptes Fenster) nicht überschritten wird (Festsetzung Nr. 25.4).

## **10. Örtliche Bauvorschriften gem. § 85 BremLBO**

Mit dem Bebauungsplan werden auf Grundlage von § 9 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 85 Abs. 1 Nrn. 1 und 5 BremLBO örtliche Bauvorschriften erlassen. Städtebauliches Ziel ist es, das Neue Hulsberg-Viertel zu einem gestalterisch anspruchsvollen neuen Stadtteil zu entwickeln. Das Plangebiet wird maßgeblich durch die teilweise unter Denkmalschutz stehenden ehemaligen Krankenhausgebäude sowie durch die architektonisch anspruchsvollen Krankenhausneubauten auf dem Nachbargrundstück geprägt. Diese dienen als Maßstab für eine hohe gestalterische Qualität der Gebäude sowie der Außenanlagen. Für die zukünftige Gestaltung der Neubauten bedarf es einiger klarer Regeln, darunter zur Ausgestaltung der Dachformen und zu den Einfriedungen der Grundstücke.

### **a. Dachform, Dachgestaltung und Solarenergieanlagen (Festsetzung Nr. 19)**

Während sich in der Umgebung ein vielfältiges Bild der vorhandenen Dachlandschaft darstellt, wird das unmittelbare Plangebiet stark durch die bestehenden Krankenhausbauten geprägt, die ausschließlich geneigte Dächer aufweisen. Daraus hat der Verfasser des städtebaulichen Rahmenplans auch für das Neue Hulsberg-Viertel ein

vielfältiges Bild der Dachlandschaft abgeleitet, das aus einem aufeinander abgestimmten Wechsel aus Flachdächern und allseitig geneigten Dächern besteht.

Der Bebauungsplan lässt im überwiegenden Teil des Plangebietes die Wahl zwischen Flachdächern und geneigten Dächern, um Spielräume für Bauherren zu ermöglichen und eine lebendige Dachlandschaft zu erhalten.

Für einige an den zentralen öffentlichen Grünflächen und an den Rändern des Plangebietes gelegene Gebäude setzt der Bebauungsplan mindestens 2-seitig geneigte Dächer fest (textliche Festsetzung Nr. 19.1). Durch eine abschnittsweise einheitliche Trauflinie und die Vermeidung von Giebelansichten soll ein ruhiges Ortsbild erreicht werden. Dabei handelt es sich um Gebäude, die in unmittelbarem räumlichen Zusammenhang mit den Bestandsgebäuden stehen und den öffentlichen Raum besonders prägen. Zur besseren Ausnutzung des Dachgeschosses als Nichtvollgeschoss wurde auf diesen Flächen die Traufhöhe um 0,80 m angehoben. Das Verbot der Staffelung des obersten Geschosses entlang der wesentlichen öffentlichen Räume dient einem durch klar konturierte Baukörper konfigurierten ruhigen Ortsbild.

Während bei Flachdächern die maximale Gebäudehöhe ausnahmsweise durch technische Aufbauten, Aufzugsüberfahrten, eingehauste Treppenausstiege und Solarenergieanlagen überschritten werden darf, wenn die Gestaltung des Gesamtbaukörpers und das Ortsbild nicht beeinträchtigt werden, ist dieses bei geneigten Dächern unzulässig. Gemäß Festsetzung Nr. 19.3 ist die Abweichung von der festgesetzten Traufhöhe in untergeordneten Abschnitten zulässig. Damit ist auch im Falle von geneigten Dächern eine Möglichkeit für die Unterbringung technischer Anlagen mit besonderen Anforderungen (z.B. Aufzugsüberfahrten) im Dachvolumen gegeben. Um das Ortsbild nicht zu beeinträchtigen, sind technische Aufbauten auf Flachdächern einzuhausen und zu bündeln und mindestens 2,50 m von der Außenfassade zurückzusetzen. Bei Solarenergieanlagen muss der Abstand von der Außenfassade mindestens der Höhe der Solarenergieanlagen entsprechen, um die diese die zulässige Höhe der baulichen Anlage überschreitet. Ein Mindestabstand von 1,00 m zur Außenfassade muss eingehalten werden.

Mit der Festsetzung, dass die tragenden Konstruktionen von Dachflächen so auszubilden sind, dass die Errichtung von Solarenergieanlagen möglich ist, soll gewährleistet werden, dass eine spätere Ergänzung der Dachflächen mit Solarenergieanlagen ohne größere bauliche Umbauten möglich ist (Festsetzung Nr. 19.5).

Flachdächer und geneigte Dächer bis zu einer Dachneigung von 20 Grad sind extensiv mit einem Mindestaufbau von 10 cm, Dächer von Tiefgaragen intensiv mit einem Mindestaufbau von 40 cm zu begrünen (Festsetzung Nr. 19.6). Die Festsetzung soll zu einer guten Gestaltung der Dachlandschaft sowie zur Verbesserung des Mikroklimas und zur Rückhaltung des Niederschlagswassers beitragen. Um die Nutzung der Flachdächer als Terrassen sowie für technische Anlagen, zu ermöglichen, sind für extensiv begrünte Flachdächer und Dächer von Tiefgaragen Ausnahmen bis zu einem Drittel, für Dächer von Kellergeschossen bis zu zwei Drittel der jeweiligen Dachfläche möglich. Mit der Ausnahme für Anlagen für soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke soll die Voraussetzung für Spiel und Sportflächen vor allem auf großen Dachflächen geschaffen werden.

b. Sockelhöhe, Geschosshöhe Erdgeschoss (Festsetzungen Nr. 15, 16 und 17)

Im Plangebiet ist die Nutzung von unterhalb der natürlichen Geländeoberfläche liegenden Geschossen zum langfristigen Aufenthalt von Personen unzulässig. Die in der Umgebung des Plangebietes weitgehend vorhandene Voraussetzung, dass das natürliche Gelände etwa eine halbe Etage unter dem Straßenniveau liegt, ist hier nicht gegeben. Mit der Festsetzung soll vermieden werden, dass in den Blockinnen-

bereichen Abgrabungen des natürlichen Geländes erfolgen. In den unterhalb der Geländeoberfläche liegenden Räumen wäre die Aufenthaltsqualität und in den Blockinnenbereichen die Erholungsfunktion stark beeinträchtigt.

Bei Wohnbebauung wird eine Sockelhöhe von mindestens 0,70 m und höchstens 1,10 m festgesetzt (Festsetzung Nr. 16). Maßgeblich ist die Höhe der Oberkante der Fertigdecke des Kellergeschosses (Sockelhöhe). Durch die Mindesthöhe wird erreicht, dass trotz der verhältnismäßig hohen Bebauungsdichte auch in den Erdgeschossen ein ruhiges, durch Einsichtnahme weitgehend ungestörtes Wohnen ermöglicht wird. Dieses ist erforderlich, weil in weiten Teilen des Plangebiets die öffentlich zugänglichen Flächen dicht an die Gebäudefassaden heranrücken. Die Begrenzung der Sockelhöhe auf maximal 1,10 m soll bewirken, dass die Fassade mit ihren Öffnungen mit dem öffentlich zugänglichen Raum kommuniziert und geschlossene und damit abweisende Fassaden ausgeschlossen werden. Durch die so erzielte einheitliche Sockelhöhe wird ein harmonisches Bild der Bebauung befördert. Geringfügige Ausnahmen können zugelassen werden, sofern diese das Ortsbild nicht wesentlich beeinträchtigen und sofern es sich dabei um die Wohnnutzung ergänzende Räume handelt (z.B. Gemeinschaftsräume von Wohnheimen und Baugruppen). In vor Rechtskraft des Bebauungsplanes bestehenden Bestandsgebäuden ist diese Festsetzung nicht wirksam.

Da gewerbliche Nutzungen aufgrund technischer Einbauten in den Decken üblicherweise eine höhere Geschosshöhe benötigen, wird für die Flächen, auf denen das Wohnen in den Erdgeschossen nicht zulässig ist, eine Geschosshöhe von mindestens 4,00 m festgesetzt. Um die Zugänglichkeit und die Sichtbarkeit der nicht zum Wohnen genutzten Flächen zu befördern, schreibt der Bebauungsplan vor, dass jede dieser Nutzflächen jeweils mindestens einen separaten ebenerdigen Zugang vom öffentlichen Raum aufweisen muss und dass die zu den öffentlichen Straßen- oder Grünflächen orientierten erdgeschossigen Fassaden mit Fenster- und Türöffnungen versehen sein müssen, deren Gesamtfläche mindestens zwei Drittel der gewerblichen Nutzung zugeordneten erdgeschossigen Fassade beträgt (Festsetzung Nr. 17).

c. Höhe und Gestaltung der Tiefgaragen (Festsetzung Nr. 9)

Außerhalb der Blockstrukturen liegende Bereiche, in denen eine Unterbauung mit einer Tiefgarage zulässig ist, sind mit TGa\* gekennzeichnet. Auf diesen Flächen müssen Tiefgaragen vollständig unterhalb der Geländeoberfläche liegen. Dadurch soll eine Beeinträchtigung einer durch ein Geh- und Radfahrrecht gesicherten öffentlichen Durchwegung (WA 2) oder eine Beeinträchtigung des Denkmalensembelbereichs (MI 9) vermieden werden. Auf den innerhalb der Blockstrukturen mit Tiefgaragen unterbauten Flächen darf die Oberkante der Tiefgarage (ohne Überdeckung Gründach) maximal 0,70 m über der Höhe der vor der jeweiligen Fassade liegenden öffentlichen Straßen- und Grünflächen liegen. Damit soll ein barrierefreier Anschluss der Erdgeschosse an die Außenanlagen ermöglicht werden. Im Sockelbereich liegende Fenster und Öffnungen von Tiefgaragen sind in den zum öffentlichen Raum hin liegenden Fassaden unzulässig, um die mit möglichen Einblicken in die Tiefgaragen einhergehende Beeinträchtigung der Qualität des öffentlichen Raums zu vermeiden. Untergeordnete Öffnungen können ausnahmsweise zugelassen werden, wenn sie harmonisch in die Fassadengestaltung integriert werden und keine Einblicke in die Tiefgaragen zulassen.

d. Werbeanlagen (Festsetzung Nr. 21)

Um den Bedürfnissen der Nutzer im Gebiet gerecht zu werden und zugleich eine Beeinträchtigung des Ortsbildes durch eine Häufung oder durch große Werbeanlagen zu vermeiden, sind Werbeanlagen nur an der Stätte der Leistung zulässig und dürfen nur kleinflächig und als ein der Fassadengestaltung untergeordnetes Element ausgeführt werden. Dadurch und mit dem Ausschluss von Werbeanlagen oberhalb

der Brüstung des 1. Obergeschosses soll vermieden werden, dass die städtebauliche Gestalt der zu Wohn- und gewerblichen Zwecken dienenden Gebäude beeinträchtigt wird.

e. Versickerung und Ableitung von Niederschlagswasser (Festsetzung Nr. 22)

Auf den privaten Grundstücken sind nicht durch Gebäude über- oder unterbaute oder für Terrassen beanspruchte Flächen (Innenhöfe, Wege, Zufahrten und Stellplätze) wasserdurchlässig zu gestalten. Das auf den privaten Grundstücken anfallende Niederschlagswasser ist auf den jeweiligen privaten Grundstücken zu versickern. Sollte eine Versickerung aufgrund eines zu geringen Grundwasserflurabstandes, nicht zur Versickerung geeigneter Bodenverhältnisse oder aufgrund einer weitgehenden Überbauung oder Unterbauung des Grundstückes beispielsweise mit einer Tiefgarage unmöglich sein, ist eine Einleitung in die öffentlichen Abwasseranlagen nach Maßgabe der zuständigen Stelle zulässig.

Zur wasserwirtschaftlich gebotenen weitgehenden Erhaltung des Gebietswasserhaushaltes und dem damit verbundenen Kleinklima sind örtlich Maßnahmen einer dezentralen Bewirtschaftung von Regenwasser vorzusehen, die darauf abzielen, neben der reinen Ableitung des Regenwassers einen möglichen maßgeblichen Anteil zur Versickerung oder teilweisen Verdunstung zu bringen. Die Versickerungseignung wurde für weite Teile des Geltungsbereiches gutachterlich bestätigt. Durch die Festsetzung soll ein nachhaltiger Umgang mit Regenwasser erreicht werden. Flächenversickerungen, durchlässige bzw. teildurchlässige Pflasterungen bzw. Befestigungen sowie Regenwassernutzung sollen dazu beitragen, dass Abflüsse vermieden bzw. reduziert werden. Gleichzeitig werden durch die Begrünungen und Versickerungen weitere stadtklimatische und ökologische Effekte erreicht.

f. Einfriedungen (Festsetzung Nr. 23)

Im Plangebiet sind Einfriedungen der Baugrundstücke nur bis zu einer Höhe von 1,20 m und nur in Form von Hecken, Mauern oder Stabgitterzäunen zulässig, um einen attraktiven, gestalterisch anspruchsvollen Straßenraum zu entwickeln. Zum öffentlich zugänglichen Raum hin orientierte Grundstückseinfriedungen sind nur auf oder hinter der Flucht der Baugrenze bzw. -linie zulässig. Dadurch soll vermieden werden, dass durch zu dominante räumliche Abriegelungen und Ausgrenzungen die gestalterische Qualität des öffentlichen Raums gemindert wird. Abweichungen können aus Gründen eines Besonderen Schutzbedürfnisses, z.B. von Bewohnern einer Einrichtung oder von Kindern im Falle einer Kindertagesstätte oder Schule, zugelassen werden.

g. Fassadenbegrünung von Hochgaragen (Festsetzung Nr. 27)

Fassaden von Hochgaragen sind mit einer flächendeckenden vegetativen Begrünung zu versehen und dauerhaft zu erhalten. Davon ausgenommen sind die an das Betriebsgelände des Klinikums angrenzenden Fassaden des Klinikparkhauses an der St.-Jürgen-Straße. Auf eine Fassadenbegrünung kann in untergeordneten Bereichen verzichtet werden, wenn und soweit eine dauerhafte Pflege wirtschaftlich nicht zumutbar ist, z.B. bei vollautomatischen Parkhäusern. Fassadenbegrünungen wirken sich positiv auf das Mikroklima aus. Die Festsetzung wird auf die Fassaden von Hochgaragen beschränkt, da diese sich aufgrund der überwiegend geschlossenen Ausführung besonders für eine flächendeckende vertikale Begrünung eignen. Dadurch, dass die vegetative Begrünung der großen vertikalen Flächen den ansonsten vornehmlich durch die Bestandsbäume geprägten Grünanteil im Quartier erhöht, kann ein deutlich wahrnehmbarer Beitrag zu einem ökologischen, nachhaltigen Quartierscharakter geleistet werden.

**11. Regelung zum provisorischen Abstellen von Kraftfahrzeugen (Festsetzung Nr. 20)**

Da sich die Baufertigstellung des Neuen-Hulsberg-Viertels über einen längeren Zeitraum erstrecken wird und die Fertigstellung der Gebäude und der Parkeinrichtungen zeitlich auseinander fallen kann, sind Regelungen zu treffen, damit der ruhende Kfz-Verkehr auch in dieser Interimsperiode innerhalb des Geltungsbereiches organisiert werden kann. Dieses betrifft den durch Vorhaben im Plangebiet ausgelösten Stellplatznachweis sowie den vorhandenen Stellplatzbedarf des Klinikums Bremen Mitte. Dieser beträgt 750 Stellplätze, die zurzeit im Geltungsbereich vorhanden sind.

Für Bauvorhaben auf Flächen, auf denen der Bebauungsplan das Abstellen von Kraftfahrzeugen untersagt, müssen die notwendigen Stellplätze provisorisch hergestellt werden, wenn die Parkierungseinrichtung, in welcher der Stellplatznachweis für das Bauvorhaben geführt wird, noch nicht fertiggestellt ist.

Gemäß § 9 (2) 1 BauGB ist festgesetzt, dass die vorübergehende Nutzung von Bauflächen und öffentlichen Grün- und Straßenflächen für einen Zeitraum von maximal 2,5 Jahren ab der jeweiligen Innutzunahme des die Stellplatzpflicht auslösenden Vorhabens zulässig ist.

Die im Zuge der Baumaßnahmen aufgegebenen Stellplätze des Klinikums müssen, solange das für die langfristige Unterbringung dieser Stellplätze vorgesehene Parkhaus an der St.-Jürgen-Straße noch nicht fertig gestellt ist, ebenfalls an anderer geeigneter Stelle provisorisch hergestellt werden. Da die Zeitspanne zwischen Inbetriebnahme des Teilersatzneubaus des Klinikums und Bau des Parkhauses aus bauablaufbedingten Gründen mehr als 3,5 Jahre betragen kann, kann für die Klinikstellplätze die Dauer des provisorischen Parkens auf maximal 4,5 Jahre erhöht werden. Voraussetzung dafür ist, dass die zeitgerechte Fertigstellung des Parkhauses, spätestens nach Ablauf der 4,5 Jahre, z.B. durch eine Bauverpflichtung, gewährleistet ist.

Diese Regelung ist geboten, um das Abstellen von Kfz außerhalb des Geltungsbereiches und eine damit einhergehende Verschlechterung der dort vorhandenen Situation zu unterbinden. Die Begrenzung der Zulässigkeit auf einen der baulichen Entwicklung angemessenen, realistischen Zeitraum dient dazu, dass die Flächen ungehindert und zeitnah ihrer festgesetzten Folgenutzung zugeführt werden können.

**12. Regelungen zu Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und zu Fahrradabstellplätzen**

**a. Anzahl der notwendigen Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (Festsetzung Nr. 26.1)**

Für das Plangebiet werden vom Stellplatzortsgesetz (StellplOG) abweichende Regelungen mit deutlicher Absenkung der Richtzahlen für notwendige Kraftfahrzeugstellplätze getroffen. Da die gute ÖPNV-Anbindung des Plangebietes als verkehrlich integrierter Standort bereits berücksichtigt wird, wird § 4 StellplOG, nach dem eine Verringerung der Anzahl der notwendigen Stellplätze für alle Nutzungen außer Wohnnutzungen vorgesehen ist, wenn die Vorhaben in entsprechend integrierter Lage liegen, für das Plangebiet nicht angewandt. Während die Zahl der für Wohnungsbauvorhaben notwendigen Kraftfahrzeugstellplätze einheitlich für alle Wohnungsgrößen auf 0,4 pro Wohneinheit festgesetzt wird, wird für die Fahrradabstellplätze eine zweite, reduzierte Stufe für kleinere Wohnungen eingeführt. Danach wird die Zahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze für Wohnungen bis zu einer Größe von 60 m<sup>2</sup> auf 2 und über einer Größe von 60 m<sup>2</sup> auf 3 pro Wohneinheit festgelegt. Dieses entspricht der Logik des Stellplatzortsgesetzes Bremen vom 01.01.2013, das in seiner Anlage 1 eine geringere Anzahl an Fahrradabstellplätzen für kleine Wohnungen vorschreibt.

b. Erfüllung der Stellplatzverpflichtung durch Herstellung auf einem anderen Grundstück (Festsetzung Nr. 26.2)

Abweichend zu § 5 Absatz 1 StellplOG wird die bauliche Herstellung von Kfz-Stellplätzen auf das Plangebiet beschränkt. Da für das Neue-Hulsberg-Viertel ein integriertes Stellplatz- und Parkierungskonzept verfolgt wird, ist es erforderlich, dass die Stellplätze in den zentralen Quartiersgaragen (Hochgaragen, Tiefgaragen) konzentriert werden. Dies korrespondiert mit entsprechenden Flächen für das Abstellen von Fahrzeugen im Bebauungsplan.

c. Erfüllung der Stellplatzverpflichtung durch Ablösung (Festsetzung Nr. 26.3)

Das Mobilitätskonzept für das Neue Hulsberg-Viertel basiert auf einer ausführlichen Analyse des Stellplatzbedarfs für das neue Quartier. Dieser Bedarf wird durch das Zusammenspiel der ÖPNV- und fahrradaffinen Lage und dem quartiersbezogenen Mobilitätsmanagement abgesenkt. Da die Stellplätze zum überwiegenden Teil in Quartiersgaragen (Hochgaragen, Tiefgaragen) angeordnet werden, ist es für das Funktionieren des Gesamtkonzepts notwendig, dass die Parkierungseinrichtungen auch in der geplanten Dimensionierung und Zahl hergestellt werden. Eine Wahlfreiheit zur Ablösung der Stellplätze würde diesem grundlegenden Planungsziel diametral entgegenstehen. Daher wird die Ablösung von Stellplätzen nur für den Fall gestattet, dass die Herstellung dieser im Plangebiet nachweislich nicht möglich ist. Da ein vergleichbarer Nachweis für Fahrradabstellplätze in der Praxis nicht zu führen wäre und zudem zumindest für den Wohnungsbau ohnehin eine zwingende Regelung durch § 48 Absatz 3 der Bremischen Landesbauordnung besteht, wird die Ablösung notwendiger Fahrradabstellplätze für das Plangebiet ausgeschlossen. Da die Ablösung von Fahrradabstellplätzen nicht zugelassen wird, ist auch der Regelungsinhalt von § 8 StellplOG hier gegenstandslos. Anstelle der auf Grundlage der Bodenpreise und durchschnittlichen Herstellungskosten von Stellplätzen in den beiden Gebietszonen der gesamten Stadtgemeinde Bremen ermittelten Ablösebeträge für Kfz-Stellplätze (§ 7 StellplOG) tritt eine spezifische Regelung, die auf für das Plangebiet ermittelten Kostenansätzen basiert.

d. Aussetzung der Stellplatzverpflichtung (Festsetzung Nr. 26.4)

Es ist ein planerisches Ziel der Stadtgemeinde Bremen, im Plangebiet auch Wohnformen mit dem bewussten Verzicht auf private Kraftfahrzeuge zu ermöglichen. Da das StellplOG einem Verursacherprinzip folgt, nachdem Bauherren verpflichtet werden, den von der Nutzung ihres Bauvorhabens ausgehenden ruhenden Verkehr durch den Nachweis von Stellplätzen zu organisieren, ist für das Wohnen ein analoges Prinzip zu organisieren. Der schriftlich erklärte dauerhafte Verzicht auf ein eigenes Kraftfahrzeug führt dazu, dass die Stadtgemeinde Bremen die Stellplatzverpflichtung für das betroffene Bauvorhaben aussetzen kann. Als Sicherung dieser Dauerhaftigkeit ist eine selbstschuldnerische Bürgschaft in Höhe des gestundeten Ablösebetrags erforderlich.

e. Anforderungen an Fahrradabstellplätze (Festsetzung Nr. 26.5)

Die Änderungen von § 11 StellplOG ergeben sich durch die Erhöhung des Normbedarfs für Fahrradabstellplätze. Da das Neue Hulsberg-Viertel als fahrradfreundliches Quartier geplant wird und eine hohe Lagegunst und gute Anbindung an das bremische Fahrradhaupttroutennetz hat, ist mit einer entsprechend höheren Nachfrage an Fahrradabstellmöglichkeiten zu rechnen.

Die Zahl der notwendigen Stellplätze wird abweichend zu Anlage 1 des Stellplatzortsgesetzes für Bremen, in der Fassung vom 01.01.2013, für Kraftfahrzeuge abgesenkt, da der durch Fachgutachten nachgewiesene Stellplatzbedarf für das Neue Hulsberg-Viertel deutlich niedriger liegt als im durch das StellplOG abgebildete Durchschnitt der bremischen Bauvorhaben. Dieser niedrigere Bedarf ergibt sich aus dem verkehrsplanerischen und städtebaulichen Konzept für das Viertel und den flan-



kierenden Angeboten wie dem quartiersbezogenen Mobilitätsmanagement sowie aus den bereits heute feststellbaren amtlichen Statistiken zum Kfz-Besitz in den unmittelbar angrenzenden Ortsteilen. Der im Vergleich zum StellplOG erhöhte Bedarf an Fahrradabstellplätzen wird im Gegenzug mit einer Erhöhung der Richtzahlen entsprochen.

### **13. Energie**

Die energetische Optimierung des Neuen Hulsberg-Viertels ist eine wichtige Komponente bei der Entwicklung des Quartiers. Hinsichtlich der Gebäudeenergiestandards sollen die geltenden gesetzlichen Vorschriften durch bauliche und technische Maßnahmen übertroffen werden. Für die geplanten Neubauten werden im Zuge der weiteren Quartiersentwicklung entsprechende Mindeststandards vertraglich festgelegt. Angestrebt wird der KfW-Effizienzhaus 40 auf Basis der EnEV 2009. Auch für die Sanierung von Bestandsgebäuden und den Bau von Nichtwohngebäuden werden anspruchsvolle energetische Vorgaben vorgegeben. Die abschließende Festlegung erfolgt auf der Grundlage der mit der EnEV 2014 für 2016 beschlossenen Anhebung der EnEV Anforderungen und der dann geltenden Förderstufen bei der KfW. Die angestrebte zentrale Wärmeversorgung des Quartiers mit geringem Primärenergiebedarf und reduzierten CO<sub>2</sub>-Emissionen schafft gute Voraussetzungen für die Realisierung eines energieeffizienten und klimaschonenden Neuen Hulsberg-Viertels. Für die Errichtung der Heizzentrale mit BHKW wird eine Fläche von etwa 250 m<sup>2</sup> benötigt, die bei Bedarf im Zuge der weiteren Konkretisierung der Wärmeversorgung im Bereich des Bebauungsplanes nachzuweisen ist.

### **14. Hinweise**

In der Planzeichnung sind die unter Denkmalschutz stehenden Einzelanlagen sowie die Umgrenzung der unter Denkmalensembleschutz stehenden Gesamtanlagen gekennzeichnet. Die Planzeichnung enthält zudem Hinweise auf

- die Vorschriften der Verordnung zum Schutze des Baumbestandes im Lande Bremen (Baumschutzverordnung)
- den Allgemeinen Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen (§ 39 Bundesnaturschutzgesetz) und auf Vorschriften zu besonders geschützten Arten (§ 44 Bundesnaturschutzgesetz), darunter das Verbot, Bäume in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden, auf den Stock zu setzen oder zu beseitigen
- mögliche Kampfmittel
- mögliche Bodenkontaminationen
- mögliche archäologische Bodenfunde
- die Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes, insbesondere auf den Genehmigungsvorbehalt des Landesamtes für Denkmalpflege, dem alle baulichen Veränderungen an den Gebäuden, an den Grünanlagen sowie an dem bestehenden Gitterzaun im Bereich des Denkmalensembleschutzes an der St.-Jürgen-Straße und an der Straße Am Schwarzen Meer unterliegen und auf die Bewertung von Neu- und Umbauvorhaben auf den jeweils an geschützte Objekte angrenzenden Flächen unter dem Gesichtspunkt des Umgebungsschutzes. Erhaltungsbereiche gemäß § 172 BauGB
- eine mögliche störende Wirkung durch Schallereignisse, die durch den Einsatz von Rettungshubschraubern am Klinikum Bremen-Mitte ausgehen können
- die Anflugsektoren des Hubschrauber-Sonderlandeplatzes auf dem Dach des Gebäudes „Zentraler OP/Zentrale Aufnahme“ und den daraus resultierenden Abstimmungsbedarf mit der Luftfahrtbehörde Bremen beim Einsatz von Baugeräten.
- das Erfordernis einer Versorgungsstrasse zur Sicherstellung der Fernwärmeversorgung für den Bereich „Am Schwarzen Meer“, deren genaue Trassenführung entsprechend der geltenden DIN Normen in Abstimmung mit den Leitungsträgern erfolgen muss.

**D) Umweltbericht** (als gesonderter Teil der Begründung mit separater Gliederung)

Der Umweltbericht stellt - in enger Verzahnung mit dem parallel aufgestellten Grünordnungsplan - die Umweltauswirkungen und die Möglichkeiten zur Minimierung der jeweiligen Eingriffe in Natur und Landschaft dar. Im Grünordnungsplan als eigenständigem Fachgutachten zum Bebauungsplan 2450 werden Vorschläge für bauleitplanerische Festsetzungen oder Regelungen im Städtebaulichen Vertrag abgeleitet, die teilweise auch im Umweltbericht übernommen sind.

Der Umweltbericht ist als gesonderter Teil der Begründung als Anlage beigefügt; darin werden die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen beschrieben und bewertet (§ 2 Abs. 4 Satz 1 BauGB). Der Umweltbericht wurde auf Grundlage verschiedener Fachgutachten erstellt und gibt deren wesentliche Inhalte wieder.

**E) Finanzielle Auswirkungen / Genderprüfung**

1. Finanzielle Auswirkungen

Die Flächen im Änderungsbereich stehen im zivilrechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Gesundheit Nord. Im Zuge der Inbetriebnahme des Teilersatzneubaus und des Freiwerdens der im Geltungsbereich liegenden Flächen und Bestandsgebäude ist der Übergang des zivilrechtlichen Eigentums an die Grundstücksentwicklung Klinikum Bremen-Mitte GmbH & Co. KG (GEG) geplant.

Die Kosten für im Rahmen der Bauleitplanung erforderliche Gutachten werden zum überwiegenden Teil durch die GEG getragen, da sie der Inwertsetzung der Fläche dienen. Die Stadtgemeinde Bremen trägt anteilig die Kosten für die Erstellung des Umweltberichts und des Grünordnungsplans in Höhe von insgesamt etwa 12.000 €

Die Realisierung der Maßnahmen erfolgt durch die Grundstücksentwicklung Klinikum Bremen-Mitte GmbH & Co. KG, die per Gesellschaftszweck dazu verpflichtet ist, die Kosten für die Herstellung der öffentlichen Straßenverkehrsflächen sowie der Grünflächen zu übernehmen. Der Stadtgemeinde Bremen entstehen keine Kosten für die Realisierung der Planung.

Nach § 8 des Gesetzes zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel des Landes Bremen sind die Kosten für die Sondierung möglicher Kampfmittel im Plangebiet von der Vorhabenträgerin zu tragen. Sollte sich nach der Sondierung ein Kampfmittelverdacht im Plangebiet bestätigen, ist nicht auszuschließen, dass dem Land Bremen Kosten für die Kampfmittelbeseitigung nach § 1 Abs. 3 entstehen können. Die erforderlichen Mittel werden – soweit Dritte nicht zur vollständigen Refinanzierung der Kosten herangezogen werden können – entsprechend den zur Verfügung gestellten Haushaltsmitteln in Anspruch genommen, über die die Bürgerschaft im Rahmen der Haushaltsaufstellung zu beschließen hat.

2. Genderprüfung

Das Quartier soll für Frauen und Männer ein gleichermaßen attraktiver Lebensraum sein. Das neue Stadtviertel soll sich zu einem lebenswerten Wohn- und Arbeitsort entwickeln und vielfältige Möglichkeiten der Freizeitgestaltung für erwachsene Männer und Frauen sowie für Jungen und Mädchen bieten. Das Ziel, ein autoarmes Quartier zu errichten, ermöglicht es insbesondere auch Familien mit kleinen Kindern die öffentlichen Räume verstärkt und von Autoverkehr weitgehend ungestört zu nutzen und zu bespielen. Die Festsetzungen zu Fahrradabstellplätzen, mehr als üblich und unmit-

telbar bei dem Zugang zum Wohnhaus, erleichtern die Nutzung des Fahrrades auch für Mütter und Väter, die ein oder mehrere Kinder darauf mitnehmen. Alle diese Zielvorgaben finden Eingang in das Nutzungs-, Gestaltungs- und Erschließungskonzept für das Plangebiet.

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

Im Auftrag

.....  
Senatsrat

Anlage

Umweltbericht als gesonderter Teil der Begründung mit separater Gliederung