

**Bebauungsplanentwurf Nr. 61 2605/ 400  
„BAB-Zubringer-Mitte / Park+Ride-Parkplatz“**

**Planentwurf vom 15.01.2010**

**Teil 1 Begründung gemäß § 9 Absatz 8 Baugesetzbuch vom 23.09.2004  
(BGBl. I S. 2414)**

**Teil 2 Umweltbericht gemäß EAG Bau vom 24.06.2004 (BGBl. I S.1359)**

**Teil 3 Zusammenfassende Erklärung gemäß § 10 Absatz 4 BauGB**

## **Teil 1 Begründung zum Bebauungsplanentwurf**

### **1. Beschreibung des Bebauungsplangebietes, Anlass und Rechtsgrundlagen**

Das Bebauungsplangebiet liegt im Stadtteil Geestemünde, Ortsteil Bürgerpark (214). Es wird begrenzt durch den BAB-Zubringer „Mitte“ (Grimsbystraße) im Norden, durch eine Gerade die im rechten Winkel zur Grimsbystraße steht und bis zum Flurstück 116/1, Flur 43 verläuft im Osten, durch die nördliche Grenze des Flurstücks 81/4, Flur 43 im Süden und durch den östlichen Bebauungsrand der Siedlung am Bürgerpark im Westen.

Die gesamte Bebauungsplanfläche wird als Weiden- und Wiesenlandschaft extensiv genutzt. Die landwirtschaftliche Beweidung dieser Flächen stellt keine sehr hochwertige Nutzung dar, sodass deren Verlust, nicht mit erheblichen Auswirkungen verbunden ist.

Das Plangebiet hat eine Flächengröße von ca. 9,54 ha.

Die bisherige planungsrechtliche Situation stellt sich wie folgt dar:

Das Plangebiet liegt überwiegend im Außenbereich. Lediglich im nordwestlichen Bereich ist der Ausbau der Straßenverkehrsfläche entsprechend der Ausweisung des Bebauungsplanes „Bundesautobahnzubringer Mitte/Ost“, vom 4.10.1975, vorgenommen worden.

Anlass für die Aufstellung dieses Bebauungsplanes ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung einer Park+Ride-Parkplatzanlage zu schaffen.

Sämtliche Festsetzungen bisheriger Bebauungspläne, innerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes, treten mit der Bekanntmachung dieses Planes gemäß § 10 Baugesetzbuch außer Kraft.

Der Bebauungsplan ist aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Bremerhaven von 2006 entwickelt worden.

### **2. Städtebauliche Maßnahmen**

Mit dem Bebauungsplan wird das städtebauliche Ziel verfolgt, die zu erwartende Parkraumnachfrage durch die touristische Entwicklung im Bereich Alter und Neuer Hafen an verkehrsgünstiger Stelle befriedigen zu können.

Ziel ist es, den Park+Ride-Parkplatz z.B. zu Großveranstaltungen wie der Sail und bei Überlastung der Innenstadtparkplätze zu öffnen. Mit dem an diesen Tagen zur Verfügung

stehenden Shuttle-Bus sollen dann die Parkplatzbenutzer auf kürzestem Wege ins Zentrum der Innenstadt gebracht werden.

## **2.1 Verkehrsflächen**

### **2.1.1 Öffentliche Straßenverkehrsflächen**

Die bereits vorhandene Anbindung zum BAB-Zubringer „Mitte“ und die zusätzlichen Flächen zur Erschließung des geplanten P+R-Parkplatzes sind entsprechend ihrer derzeitigen und auch künftigen Nutzung als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Die Erweiterung und der teilweise Umbau dieses Verkehrsknotens dienen der Erschließung des P+R-Parkplatzes und sind für die An- und Abfahrt des Shuttlebusverkehrs unerlässlich.

### **2.1.2 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung**

Die Fläche für die geplante P+R-Stellplatzanlage ist zweckgebunden als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, hier: „Öffentliche Stellplatzanlage“, festgesetzt. Mit einer Ausdehnung von 165 m Länge und 140 m Breite sollen Abstellplätze für ca. 700 PKW geschaffen werden. Entsprechend dem Ortsgesetz über die Gestaltung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge in der Stadt Bremerhaven ist für je 6 Stellplätze ein Baum zu pflanzen. Dies bedeutet, dass ca. 117 Bäume auf der Stellplatzanlage gepflanzt werden müssen.

Abschließende Aussagen zu der Gestaltung und zu der Materialwahl für den P+R-Parkplatz können zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abgegeben werden, da erst vor Baubeginn bodenmechanische Untersuchungen durchgeführt werden, deren Ergebnisse dann hierfür die Entscheidungsgrundlage darstellen. Die Oberflächenbeschaffenheit der Parkplatzflächen sollte nach Möglichkeit so hergestellt werden, dass auf eine Kanalisierung zur Abführung des Oberflächenwassers weitgehend verzichtet werden kann.

### **2.1.3 Grünflächen**

Alle weiteren Flächen innerhalb des Plangebietes sind als öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Grünanlage“ ausgewiesen. Die Gestaltung dieser Flächen, die die im nördlichen Bereich des Plangebietes gelegenen Verkehrsflächen begrenzen und einen optisch als auch naturverträglichen Übergang zu den Weiden und Wiesen im Süden und Osten, sowie der Bürgerparksiedlung im Westen, herstellen sollen, steht in engem Zusammenhang mit der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung und erfolgt in direkter Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde, die dem Umweltschutzamt zugeordnet ist.

## **3. Auswirkungen des Bebauungsplanes**

### **3.1 Hinweise**

Im Bebauungsplan wird auf das Vorhandensein von Bombenblindgängern/Kampfmitteln hingewiesen. Sollten bei Erdarbeiten unbekannte Metallteile oder verdächtige Verfärbungen auftreten ist der Kampfmittelräumdienst sofort zu benachrichtigen.

### **3.2 Maßnahmen**

- Bereitstellung von leicht auffindbaren Stellplätzen in unmittelbarer Nähe zur Autobahn und Einrichtung eines Shuttlebus-Betriebes,
- Verringerung der Verkehrs- und Lärmbelastung in der Innenstadt,
- Reduzierung von CO<sup>2</sup>-Eintrag in der Innenstadt durch Reduzierung von Parkplatzsuchverkehr,
- Die Realisierung dieses P+R-Parkplatzes stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, der im und auf nahe zum Plangebiet gelegenen Flächen ausgeglichen werden soll,

### **3.3 Eingriffe in Natur und Landschaft**

Die Ausweisung einer zweckbestimmten Verkehrsfläche ermöglicht einen Eingriff in Natur und Landschaft, der nach § 1 a Baugesetzbuch, in Verbindung mit § 18 und § 19 Bundesnaturschutzgesetz sowie § 11 Bremisches Naturschutzgesetz durch geeignete Maßnahmen auszugleichen ist. Die Prüfung hinsichtlich der Größe des Eingriffs ist nachfolgend in dieser Begründung ausführlich vorgenommen.

#### **3.3.1 Vorhandene Situation**

Das Bebauungsplangebiet ist gänzlich unbebaut. Im westlichen Planbereich befindet sich lediglich die Auf- und Abfahrt vom BAB-Zubringer „Mitte“, die mit Büschen und Bäumen nahezu unsichtbar eingegrünt ist. Die übrigen Flächen des Plangebietes werden extensiv als Weideflächen für die Milchviehhaltung genutzt.

#### **3.3.2 Merkmale der Planung**

Städtebauliches Ziel dieses Bebauungsplanes ist es, zukünftig Touristen und Kunden der Innenstadt zu bestimmten, publikumswirksamen Großereignissen ein leichtauffindbares Parkraumangebot anbieten zu können. Dieser Standort ist für die Nutzer der BAB A 27 leicht und schnell erreichbar und bietet für den Betreiber der Pendelbuslinie eine kurze und direkte Anbindung zum Einkaufs- und Touristik-Zentrum in der Innenstadt.

#### **3.3.3 Eingriff und Ausgleich**

Gemäß der Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen erfolgte die Bewertung und Feststellung des Eingriffs und gleichzeitig die Benennung von Maßnahmen zum Ausgleich.

Für die vorliegende Planung wurde die Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung durch die KÜFOG GmbH im Auftrag der Stadt Bremerhaven vorgenommen.

#### **Ergebnis:**

Durch diesen Bebauungsplan wird ein Eingriff in Natur und Landschaft vorbereitet, der nach § 1 a Baugesetzbuch durch geeignete Kompensationsmaßnahmen auszugleichen ist. Bei vollständiger Umsetzung der Festsetzungen des Bebauungsplanes ergibt sich ein Kompensationsbedarf von 6,24 Flächenäquivalenten. Dieser Bedarf kann im und auf den außerhalb des Bebauungsplangebietes gelegenen Flurstücken 21/5, 20/4, 13/4, 12/1, 7, 6/1, 150 und 147, Flur 75 und 72, Gemarkung Lehe, ausgeglichen werden.

#### **Flächengrundlagen:**

- Bebauungsplangebiet	9,54 ha
- Straßenverkehrsfläche mit Straßenbegleitgrün	3,28 ha
- Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Parkplatz)	2,97 ha
- Öffentliche Grünfläche (Grünanlage)	3,29 ha

### 3.3.4 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen:

Tabelle 1

Bewertung der Beeinträchtigung und Darstellung des Kompensationsbedarfes:

Beeinträchtigung der Funktion: Größe und Bewertung der betroffenen Bereiche	Voraussichtlicher Bedeutungsverlust	Erheblich/ Nachhaltig	Flächenäquivalent (Wert x Fläche)
Funktion	Wertstufenverlust-	Flächengröße	FÄ
Beseitigung von Siedlungsgehölzen,	3 > V	0,067 ha	0,201
Beseitigung von Einzelbäumen	2 > V	0,018 ha	0,036
Versiegelung von meso-Grünland und halbruderaler Gras- und Stau- denflur,	3 > V	1,104 ha	3,312
Versiegelung von meso-Grünland	3 > 1	0,903 ha	1,806
Versiegelung von Flutrasen,	4 > V	0,065 ha	0,260
Versiegelung von Flutrasen,	4 > 1	0,078 ha	0,234
Beseitigung von Gehölzen,	3 > 2	0,030 ha	0,030
Umwandlung von Flutrasen,	4 > 2	0,023 ha	0,046
Umwandlung von sonstigem Grün- land,	3 > 2	0,255 ha	0,255
Verrohrung von Gräben	2 > V	0,027 ha	0,054
Umwandlung von Flutrasen	4 > 3	0,006 ha	0,006
	<b>Summe</b>	<b>2,659 ha</b>	<b>6,240</b>

Tabelle 2

Kompensationsbestimmung:

Maßnahmen im Plangebiet	Wertstufensteigerung	Flächengröße	Flächenäquivalent
Rückbau des ehemaligen Stra- ßenkörpers	V – 3	0,043 ha	0,129
Anlage eines Strauch-Baum- Bestandes (Sichtschutz)	3 – 3	0,035 ha	0,000
Maßnahmen (außerhalb)	Wertstufensteigerung	Flächengröße	Flächenäquivalent
Entwicklung von artenreichem mesophilem Grünland sowie Ver- besserung der Lebensraumfunktion der Gräben	1 – 1,5	5,800 ha	6,100
	<b>Summe</b>	<b>5,908 ha</b>	<b>6,229</b>

### Fazit

Durch die in Tabelle 2 dargestellte Kompensationsbestimmung kann der geplante Eingriff in Natur und Landschaft vollständig ausgeglichen werden. Der ermittelte Ausgleich ist parallel zur Realisierung des P+R-Parkplatzes in Abstimmung mit dem Umweltschutzamt herzustellen. Darüber hinaus ist die Pflege und Unterhaltung der zugeordneten Ausgleichsflächen entsprechend den Entwicklungszielen sicher zu stellen.

### Ergänzung

Aufgrund des zeitlichen Abstandes, zwischen der Begutachtung 2006/2007 und der Fortsetzung des Bebauungsplanverfahrens, wurde im Mai 2009 eine erneute Begehung (Teilnehmer: KÜFOG und Stadtplanungsamt) des Plangebietes und der für den Ausgleich bestimmten Flächen durchgeführt. Als Ergebnis dieser Begehung stellte die KüFOG fest, dass die Flächen des Bebauungsplangebietes und die Flächen für den Ausgleich die bei der Erstuntersuchung festgestellte Qualität unverändert aufweisen.

### **3.4 Bodenordnende Maßnahmen**

Im Bebauungsplangebiet sind keine bodenordnenden Maßnahmen vorgesehen.

### **3.5 Kosten**

- Geschätzte Herstellungskosten für den geplanten Parkplatz	7.000.000 €
- Herstellung der Ausgleichsmaßnahmen	183.355 €
- Unterhaltung der Maßnahmen pro Jahr	4.752 €
- Monitoring	27.800 €
- Regenabwasserableitung	183.000 €

Die Stadt Bremerhaven hat sämtliche Kosten für die Realisierung des geplanten P+R-Parkplatzes zu tragen.

Aufgestellt: Bremerhaven, 15.01.2010  
Stadtplanungsamt – 61/3

## Teil 2 Umweltbericht

### 1. Einführung

Der gemäß § 2 Abs. 4 und § 2 a Satz 2 Nr. 2 BauGB geforderte und in Verbindung mit der Anlage zum BauGB inhaltlich definierte Umweltbericht dokumentiert die grundsätzliche Verpflichtung, jeder nach dem 20. Juli 2004 aufgestellten Bauleitplanung, zu einer förmlichen Umweltprüfung. Damit soll den Belangen des Umweltschutzes entsprechend den gültigen EU-Richtlinien hinreichend Rechnung getragen werden.

Die Aufstellung des Bebauungsplans bereitet einen Eingriff in die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes vor. Die Anforderungen von Natur und Landschaft sind entsprechend ihrer landschaftsökologischen Wertigkeit im Abwägungsprozess einzustellen. § 1 a des Baugesetzbuchs (BauGB) regelt das Verhältnis der Bauleitplanung zur Eingriffsregelung. Danach sind im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung Maßgaben der Eingriffsregelung zu prüfen.

Im Rahmen der Bebauungsplanaufstellung werden die erheblichen Auswirkungen der Planung auf Natur und Landschaft detailliert untersucht und die mit der Planung verbundene ökologische Werteverchiebung im Bereich des Bebauungsplangebietes ermittelt.

### 2. Überprüfung von anderweitigen Lösungsmöglichkeiten

Die Stellplatzanlage ist notwendig, um den in der Innenstadt von Bremerhaven zukünftig nicht mehr zu deckenden Parkraumbedarf aus dem Tourismus- und Einkaufsverkehr zu decken, der bei Realisierung der Großprojekte im Bereich Alter und Neuer Hafen an Spitzentagen erwartet wird.

Als geeigneter Standort für eine Park- und Ride-Anlage (P+R-Anlage), die sowohl für Einkaufsverkehre als auch für auswärtige Besucher attraktiv sein soll, ist das Umfeld der Autobahnabfahrt „Mitte“ (Grimsbystraße) anzusehen.

Dieser Standort ist für die Nutzer sowohl von Norden als auch von Süden über die BAB A 27 schnellstens zu erreichen und bietet für den Betreiber der Pendelbuslinie die kürzeste und direkteste Anbindung zum „Touristik-Zentrum“ in der Innenstadt. Hierdurch können kurze Fahrtzeiten und Busumläufe erreicht werden, was für die Akzeptanz einer P+R-Anlage mit von entscheidender Bedeutung ist.

In einer detaillierten Standortanalyse wurden Flächen

- südlich der B 212 (Grimsbystraße),
- östlich der BAB A 27 und
- nördlich der B 212 (Grimsbystraße)

hinsichtlich ihrer Eignung und unter Beteiligung der betroffenen Fachämter überprüft.

Bei den in Frage kommenden Flächen ist von folgenden Bedingungen auszugehen:

- **Standort nördlich der B 212**
- Eigentümer dieser Fläche ist die Stadt Bremerhaven. Die Absicht, auf dieser Fläche eine zentrale Kompostierungsanlage einzurichten, ist vom Magistrat zwischenzeitlich aufgegeben worden. Allerdings müssen die Flächenbedarfe der BEG weiterhin Berücksichtigung finden. Außerdem werden Teilflächen nördlich und südlich der Straße „Zur Hexenbrücke“ nach dem Landschaftsprogramm (LaPro 1991) als „Flächen mit Trittstein und Verbundfunktion“ bewertet und für die landschaftsökologische Aufwertung zur Entwicklung eines leistungsfähigen, kleinräumigen Verbundsystems im

besiedelten Bereich vorgesehen. Als alleinige Fläche reicht sie jedoch nicht aus, um den notwendigen Bedarf von ca. 700 Stellplätzen abzudecken. Die Flächen am Betriebshof von BremerhavenBus sind ebenfalls nicht ausreichend, um den prognostizierten Bedarf zu decken. Diese sind mittelfristig als P+R-Anlage für Reisebusse vorgesehen, die am Busterminal in der Columbusstrasse abgefertigt werden sollen.

- **Standort östlich der BAB A27**
- Die Flächen östlich der BAB sollen weiterhin der Natur und Landschaft vorbehalten bleiben. Hier müssten erhebliche kostenintensive bauliche Maßnahmen zur Anbindung an die BAB und die Anschlussstelle Mitte erfolgen, was u.a. auch der Zustimmung des Bundes bedarf.
- **Standort südlich der B 212**
- Eigentümer dieser Fläche ist die Stadt Bremerhaven. Die Umsetzung der Planung führt zu einer Versiegelung von bislang natürlicher, unversiegelter Fläche, und „verbaut“ damit einen Teil der Agrarlandschaft. Andere bauliche Nutzungen (z.B. gewerbliche Betriebe oder Gemeinbedarfseinrichtungen) sind aufgrund der durch die A 27 und die B 212 geprägten Lage des Gebietes und der sich weiter im Westen vorhandenen Wohnbebauung aus städtebaulicher Sicht weder sinnvoll noch erwünscht.

### **Ergebnis:**

Nach Abwägung aller Kriterien besteht Einvernehmen darin, den Standort südlich der B 212 für eine P+R-Anlage heranzuziehen. Hier sind allerdings Investitionen für bauliche Maßnahmen (Rampen, Lichtsignalanlagen) im bestehenden Straßennetz und erhöhte Anforderungen für Ausgleichsmaßnahmen durch den Eingriff in den Naturhaushalt zu berücksichtigen.

## **3. Ausgangssituation und Baumassnahmen**

### **Bau der P+R-Anlage**

Die vorliegende Planung des Gesamtvorhabens umfasst eine Fläche von ca. 9,54 ha, von denen ca. 2,4 ha dauerhaft, durch die Stellplatzflächen, in Anspruch genommen werden. Die einzelnen Flächen lassen sich wie folgt differenzieren:

### **Zu- und Abfahrt**

Die Erschließung des P+R-Parkplatzes erfolgt über die Brücke an der Feuerwache, die die B 212 überspannt und eine Verbindung zwischen der B 212 (Grimsbystraße) und der Straße „Zur Hexenbrücke“ herstellt, sowie über die Bogenrampe südlich der Grimsbystraße, die auf die vorgenannte Brücke führt.

Um einen neu zu bauenden T-Knoten an dieser Rampe zu ermöglichen, wird die P+R-Fläche über einen südlich gelegenen Zufahrtsstreifen direkt an den signalisierten Verkehrsknoten angebunden.

Der abfließende Verkehr in Richtung Innenstadt wird über diesen Verkehrsknoten – über die Brücke -auf die Grimsbystraße (B 212) geleitet.

In Richtung Autobahn A 27 erfolgt der Abfluss der Fahrzeuge direkt über die vorhandene Zuführung zur Grimsbystraße aus der Bogenrampe heraus.

Alle Nutzer des P+R-Parkplatzes werden mit einem Shuttle-Bus über die genannten Straßenverbindungen bis zur zentralen P+R-Haltestelle an der Columbusstraße, und zurück, gebracht.

## **Randbedingungen**

Der Bau des P+R-Parkplatzes ist durch einen außerordentlich schlechten Baugrund geprägt. Die bodenmechanischen Parameter zeigen, dass im Bereich der Flächen besondere Maßnahmen zu treffen sein werden, um das Problem der Weichschichten zu bewältigen. Da kein umfassender Bodenaustausch durchgeführt werden soll; werden Bodenvorbelastungen aufgebracht, deren Setzungsverhalten durch Messprogramme überprüft wird. Genaue Angaben können erst nach den erforderlichen Bodenuntersuchungen gemacht werden.

## **Baumaßnahme**

Die gewählte Baumaßnahme, die Materialien und Verfahrensweisen werden erst nach Vorlage des Baugrundgutachtens näher bestimmt.

## **4. Auswirkungen des Vorhabens**

- **Auswirkungen auf den Boden**

Bodenaustausch und Versiegelung auf der Baufläche unterbrechen die Bodenentwicklung und zerstören den Bodenaufbau. Dabei verliert der Boden in den versiegelten Flächen vollständig seine Funktionen für den Naturhaushalt. Belebter Oberboden wird beseitigt. Somit ist mit Umsetzung der Planung von erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden auszugehen.

- **Auswirkungen auf das Grundwasser**

Das auf der zukünftig versiegelten Fläche anfallende Niederschlagswasser kann nicht direkt in den Boden und anschließend in das Grundwasser gelangen. Die Grundwasserspende wird somit reduziert. Aufgrund der hohen Grundwasserneubildungsrate sind in dem versiegelten Bereich Beeinträchtigungen des Schutzgutes Grundwasser zu erwarten.

- **Auswirkungen auf das Oberflächenwasser**

Das auf zukünftig versiegelter Fläche anfallende Niederschlagswasser kann nicht direkt in den Boden abgeleitet werden. Aus diesem Grund ist das Oberflächenwasser in einen Regenwasserkanal bzw. in den vorhandenen offenen Vorfluter abzuleiten.

- **Auswirkungen auf Klima/Luft**

Durch die Versiegelung wird in erster Linie das Kleinklima im Planbereich verändert. Die Verdunstung von Feuchtigkeit wird verringert und die Temperaturschwankungen bei insgesamt wärmerer Durchschnittstemperatur erhöht sich. Besondere klimawirksame Landschaftsstrukturen sind jedoch nicht betroffen. Über das Plangebiet hinausgehende Wirkungen sind nicht zu erwarten, sodass die Auswirkungen auf das Klima insgesamt nicht erheblich sind.

- **Auswirkungen durch Lärm**

Die Belastungswerte ergeben sich aus den Schallemissionen der Bundesautobahn und des Autobahnzubringers, die für alle Baugebiete im Ortsteil (insbesondere für „Die Siedlung am Bürgerpark“) als überlagernde Schallquelle prägend sind. Die Lärmimmissionen der P+R-Anlage sind kleinflächig wirksam. Erhebliche Auswirkungen durch Lärm sind u. a. wegen den tages- und jahreszeitlich eingeschränkten Betriebszeiten nicht zu erwarten.

- **Auswirkungen durch Luftschadstoffimmissionen**

Erste Abschätzungen der Luftschadstoffimmissionen zeigen, dass aufgrund des Betriebes des P+R-Parkplatzes mit einer geringfügigen Erhöhung der Luftschadstoffimmissionen im Umfeld des P+R-Parkplatzes zu rechnen ist. Unter



Berücksichtigung der Vorbelastungen durch den Autobahnzubringer wird deren Ausmaß aber zu keiner Überschreitung der Grenze zu schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes führen. Über das Plangebiet hinausgehende Wirkungen / Änderungen sind eher in positiver Hinsicht zu erwarten, da durch den P+R-Verkehr Luftschadstoffmengen, insbesondere im Bereich der Lloyd- und Columbusstraße, vermindert werden und dadurch eine positive Bilanz der Luftschadstoffimmissionen sich ergeben wird. Auswirkungen durch Luftschadstoffimmissionen sind daher insgesamt unerheblich.

- **Auswirkungen auf Arten und Lebensgemeinschaften**

Versiegelung, Bodenaustausch und grüngestalterische Maßnahmen überformen bzw. beseitigen die im Planbereich vorhandene Agrarfläche. Aufgrund der extensiven Bearbeitung dieser Fläche ist von einer spürbaren Beeinträchtigung für Arten und Lebensgemeinschaften auszugehen.

- **Auswirkungen auf die Landwirtschaft**

Durch seine Lage am östlichen Ortsrand und den sich von dort ausdehnenden weitgehend extensiven landwirtschaftlichen Nutzflächen, bietet die Gestaltung des Baugebietes und seine naturräumliche Einbindung für das Landschaftsbild und die Einbindung in den vorhandenen Ortsteil eine besondere Chance durch Ausprägung des Siedlungsrandes. Die landwirtschaftlich genutzte Umgebung wird gegenwärtig als wenig hochwertig eingeschätzt, sodass deren Verlust nicht mit erheblichen Auswirkungen verbunden ist.

- **Auswirkungen auf das Landschaftsbild**

Ein Teilbereich der Agrarlandschaft wird durch die Anlage des P+R-Parkplatzes ersetzt. Die Erlebbarkeit der „freien“ Landschaft im Nahbereich wird dadurch gestört. Der bisher an dieser Stelle erlebbare Übergang zwischen Siedlungs- und „offenem“ Landschaftsraum wird beeinträchtigt. Die Veränderungen des Landschaftsbildes im Plangebiet werden als erheblich eingeschätzt.

## **4.1 Auswirkungen auf den Menschen**

### **4.1.1 Lärm**

#### **4.1.1.1 Baubedingte Auswirkungen**

Aufgrund der vorhandenen Lärmgrundbelastung durch die umgebenden überregionalen Straßen (A 27 und B 212) und keinen außergewöhnlichen Bautechniken und -verfahren (Rammarbeiten, Presslufteinsatz), sind baubedingte Lärmimmissionen im Bereich der „Wiesensiedlung“ nicht zu erwarten. Es besteht hierfür kein Ausgleichserfordernis.

#### **4.1.1.2 Betriebsbedingte Auswirkungen**

Eine erste Abschätzung des entstehenden Verkehrslärms durch die P+R-Anlage (An-/Abfahrt, Parkvorgänge) lässt nicht erwarten, dass die Lärmgrenzwerte an der maßgebenden Bebauung in der Siedlung am Bürgerpark überschritten werden. Es besteht somit kein Ausgleichserfordernis.

### **4.1.2 Luftschadstoffimmissionen**

Erste Abschätzungen der Luftschadstoffimmissionen zeigen, dass aufgrund des Betriebes des P+R-Parkplatzes mit einer geringfügigen Erhöhung der Luftschadstoffimmissionen nur im Umfeld der Anlage zu rechnen ist. Unter Berücksichtigung der Vorbelastungen durch den Autobahnzubringer wird deren Ausmaß aber zu keiner Überschreitung der Grenze zu schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen im Sinne des

BundesImmissionsschutzgesetzes führen. In einer Bilanz der Luftschadstoffimmissionen sind, wie schon dargestellt, eher positive Auswirkungen zu erwarten. Es besteht kein Ausgleichserfordernis.

### **4.1.3 Kulturgüter und sonstige Sachgüter**

#### **4.1.3.1 Auswirkungen auf die Landwirtschaft**

Mit der Anlage des P+R-Parkplatzes ergibt sich die Möglichkeit, den Siedlungsrand durch entsprechende grünordnerische und gestalterische Maßnahmen im Sinne der Aussagen des Landschaftsprogramms zu verbessern. Da die Stadt Bremerhaven Eigentümerin der genannten Fläche ist und die landwirtschaftliche Nutzfläche/Weidewirtschaft nicht als hochwertig eingestuft wird, besteht kein Ausgleichserfordernis für die Landwirtschaft.

### **4.2 Auswirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild/Erholung**

Die Auswirkungen der Umsetzungen der bauleitplanerischen Festsetzungen sind im Auftrag der Stadt Bremerhaven durch die KÜFOG GmbH untersucht und in einem umfassenden landschaftsplanerischen Gutachten dargelegt worden. Alle wesentlichen Aussagen der Gutachter sind nach städtebaulicher Prüfung und nach Bestätigung durch die untere Naturschutzbehörde als Festsetzungen in den Bauungsplan aufgenommen worden.

### **4.3 Zusammenfassende Bewertungen**

Laut „Handlungsanleitung“ wird im Regelfall davon ausgegangen, dass eine Beeinträchtigung erheblich ist, wenn die Bedeutung einer Funktion des Naturhaushaltes um mindestens eine Wertstufe abnimmt. Und als nachhaltig im Sinne der Eingriffsregelung werden Beeinträchtigungen eingestuft, deren voraussichtliche Dauer mehr als fünf Jahre andauern wird:

- Im überbauten Bereich nehmen die Wertstufen der Biotoptypen teilweise um mehrere Wertstufen ab, weil versiegelte Flächen entstehen.
- Straßenbegleitgrün ist überwiegend in den Randbereichen vorgesehen, wodurch der Wertfaktor 2 und auf den nördlich gelegenen Flächen der Wertfaktor 3 erreicht werden kann.
- Das Plangebiet ist Teil des Nahrungshabitats für den Weißstorch. Aufgrund der kleinen Fläche und der relativ großen Entfernung zum nächsten Horst spielt die Plangebietsfläche eher eine untergeordnete Rolle für die Bestandssituation des Weißstorchs.
- Laichplätze für Amphibien wurden weder im bzw. unmittelbar an den Randbereichen des Plangebietes festgestellt. Der Flutrasenbereich kann jedoch im Sommer von im Gebiet vorkommenden Amphibien genutzt werden.
- Durch die Planung kommt es zum Verlust von Landschaftsbildelementen und -strukturen. Der derzeit gut eingegründete Siedlungsrand geht durch die Planung weitestgehend verloren.

## **5. Vermeidung, Verminderung und Kompensation der zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen**

Die Belange des Umweltschutzes sind gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB bei der Aufstellung von Bauleitplänen und in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 zu berücksichtigen. Im Besonderen sind auf der Grundlage der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung gem. § 1 a Abs. 3 BauGB i. V. m. § 21 Abs. 1 BNatSchG die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch geplante Siedlungserweiterungen zu beurteilen und Aussagen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich zu entwickeln. Die Bauleitplanung stellt zwar selbst keinen

Eingriff in Natur und Landschaft dar. Nicht unbedingt erforderliche Beeinträchtigungen sind aber durch die planerische Konzeption zu minimieren und entsprechende Wertverluste durch Aufwertung von Teilflächen, soweit möglich innerhalb des Gebietes bzw. außerhalb des Gebietes, durch geeignete Maßnahmen auszugleichen.

Die textliche Bilanzierung im landschaftsplanerischen Fachbeitrag zur Eingriffsregelung stellt klar, dass durch ein Bündel von Maßnahmen zur Verminderung und zum Ausgleich der durch die Erschließung und Bebauung verursachte Eingriff in Boden, Natur und Landschaft im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes, im Vergleich zu dem vorherigen Zustand als extensiv genutztes Weideland, nahezu vollständig auszugleichen ist. Angesichts der dargestellten Maßnahmen zur Verminderung und zum Ausgleich des Eingriffes in Boden, Natur und Landschaft einerseits und der besonderen Bedeutung des Baugebietes für die Innenstadt andererseits, wird der vorgesehene Ausgleich im Sinne der Werte "Boden", "Natur" und "Landschaft" in der Abwägung festgelegt.

Die einzelnen Schritte der Vermeidung und Verringerung werden nachfolgend als zusammengefasste Zielvorstellungen und anschließend durch die auf die jeweiligen betroffenen Schutzgüter bezogene Maßnahmenbeschreibung konkretisiert. Dabei werden die mit der Planung verbundenen unvermeidbaren Belastungen gesondert herausgestellt.

Aus der Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile ergeben sich hinsichtlich der umweltbezogenen Zielvorstellungen Anforderungen aufgrund der nachteiligen Umweltauswirkungen in folgenden Teilbereichen:

- Verbesserung und Sicherung der Naherholungsfunktion des angrenzenden Landschaftsraumes,
- Berücksichtigung des Orts- und Landschaftsbildes im Zuge der Herstellung der Parkplatzanlage.

## **5.1 Umsetzung der Anforderungen gemäß der Umweltverträglichkeit**

### **Schutzgut Mensch**

Die Belastungswerte aus Lärm ergeben sich aus den Schallemissionen der Bundesautobahn und des Autobahnzubringers, die für alle Baugebiete im Ortsteil als überlagernde Schallquelle prägend sind. Sowohl Lärmimmissionen und Luftschadstoffbelastungen sind kleinflächig und wegen der Entfernung zur Wohnbebauung „Siedlung am Bürgerpark“ auf das Plangebiet beschränkt. Besondere Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen sind nicht erforderlich.

## **5.2 Umsetzung der Anforderungen gemäß der Eingriffsregelung**

1. Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Auswirkungen siehe unter Punkt 4.2
2. Begrenzung der schädlichen Umweltauswirkungen auf das notwendige Mindestmaß
3. Kompensationsmaßnahmen siehe unter Punkt 4.3.4

## **6. Zusätzliche Angaben**

### **6.1 Merkmale der wichtigsten verwendeten technischen Verfahren**

Als Grundlage für die Ermittlung der Immissionen aus dem Straßenverkehr wurde die DIN 18005-1 Teil1 sowie das Beiblatt 1 herangezogen. Auf Grund einer Verkehrszählung aus dem Jahr 2000 einschließlich der Prognose für eine Zunahme der Verkehrsbelastungen in den kommenden Jahren sind die jeweiligen DTV-Werte bekannt. Über Berechnungsverfahren werden die Immissionswerte des P+R-Parkplatzes ermittelt und mit den Immissionswerten aus dem Straßenverkehr überlagert. Da die energetische Zusammenfassung der Immissionswerte nicht über den zulässigen Grenzwerten liegt, sind keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen für die Wohnbebauung erforderlich.

Grundlage für die Ermittlung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem Bebauungsplan "P+R-Parkplatz" bildet die Handlungsanleitung zur Anwendung der Eingriffsregelung in Bremen aus dem Jahre 1998. Danach wurden die Natur- und Landschaftspotenziale für das Plangebiet erfasst und bewertet. Mit Hilfe von Wertfaktoren für die jeweiligen Biotoptypen wurden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen empfohlen.

### **6.2 Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen (Monitoring)**

Die Wirksamkeit der Kompensationsmaßnahmen ist hinsichtlich der Zielbiotope und –arten und des Landschaftsbildes langfristig sicherzustellen. Die Herstellungskontrollen sind, wie in der Handlungsanleitung vorgesehen, durchzuführen. Es ist zu überprüfen, inwieweit das durch die Kompensation verfolgte Ziel erreicht wurde. Bei der Beurteilung der landschaftsgerechten Wiederherstellung bzw. Neugestaltung sind zu Teil Zeiträume von bis zu 25 Jahren zu Grunde zu legen (BNatSchG).

### **6.3 Allgemeinverständliche Zusammenfassung**

Durch die Ausweisungen und Festsetzungen des Bebauungsplanes „Zubringer-Mitte / P+R-Parkplatz“ werden die Voraussetzungen zur Versiegelung einer extensiv genutzten Grünlandfläche in der südwestlichen Geesteniederung geschaffen. Bei Durchführung der Planung kommt es innerhalb des Plangebietes zu nachhaltigen Veränderungen der Biotop-/Ökotoptfunktion. So gehen durch Überbauung und Versiegelung dauerhaft Lebensräume für die Tier- und Pflanzenwelt verloren. Darüber hinaus gehen landschaftsbildprägende Strukturen der norddeutschen Marschenlandschaft verloren. Die unvermeidbaren und nicht weiter zu mindernden Auswirkungen der Planung können durch Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz in der Geesteniederung jedoch vollständig kompensiert werden.

## **Teil III Zusammenfassende Erklärung**

### **1. Darstellung des Verfahrens und Bewertungsgrundlage**

Bei dem vorliegenden Bebauungsplanverfahren handelt es sich um ein gängiges Planverfahren mit frühzeitiger Öffentlichkeitsbeteiligung, Beteiligung Träger öffentlicher Belange und öffentlicher Auslegung. Die nach § 2 Abs. 4 bzw. § 2 a Satz 2 Nr. 2 BauGB erforderliche förmliche Verpflichtung zur Umweltprüfung ist durchgeführt und als Umweltbericht in Teil II der Begründung dargelegt worden.

### **2. Anwendung der Eingriffsregelung**

Um feststellen zu können, inwieweit den Anforderungen der Eingriffsregelung durch die beschriebenen Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich Genüge getan wird, hat die Stadt Bremerhaven eine gutachterliche Untersuchung bei der KüFOG GmbH in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse dieses Gutachtens sind vollständig bei der Bebauungsplanaufstellung berücksichtigt worden.

### **3. Bewertung der Belange und Abwägung**

Mit dem Bebauungsplan wird das städtebauliche Ziel verfolgt, die zu erwartende Parkraumnachfrage durch die touristische Entwicklung im Bereich Alter und Neuer Hafen an verkehrsgünstiger Stelle befriedigen zu können.

Ziel ist es, den P+R-Parkplatz ausschließlich zu Großveranstaltungen wie z.B. der Sail und an besonderen Einkaufstagen zu öffnen. Parkplatzbenutzer können dann an diesen Tagen mit einem Shuttle-Bus auf kürzestem Weg ins Zentrum der Innenstadt fahren.

Durch die Schaffung eines P+R-Parkplatzes in unmittelbarer Nähe zur Bundesautobahn A 27 wird eine spürbare Entlastung des Parksuchverkehrs im Zentrum Bremerhavens eintreten, die zu einer wahrnehmbaren Verringerung von Kfz-Lärm und –Abgasen führen wird. Dieses zu erwartende Ergebnis wird in der Abwägung höher bewertet, als die Bestanderhaltung der derzeitigen Weiden- und Wiesennutzung.

### **Fazit**

Durch die im ökologischen Gutachten dargestellte Kompensationsbestimmung kann der geplante Eingriff in Natur und Landschaft vollständig ausgeglichen werden. Der ermittelte Ausgleich ist parallel zur Realisierung des P+R-Parkplatzes in Abstimmung mit dem Umweltschutzamt herzustellen.

### **4. Sonstige Hinweise**

Eine Einsichtnahme in das zum Bebauungsplan erarbeitete ökologische Gutachten ist im Stadtplanungsamt möglich.