Veröffentlichungsexemplar

Anlage 2 zum Beschluss Nr. BV-V/08/0323 vom 21.09.2026

Bebauungsplan Nr. 3 – Stralsunder Straße –

der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Begründung mit Umweltbericht

Entwurf

Universitäts- und Hansestadt Greifswald
Stadtbauamt, Abt. 60.2 - Stadtentwicklung/ untere Denkmalschutzbehörde
Bearbeiter: Dipl.- Ing. Jafar Akrami/ Dipl.- Ing. Georg Döll
Tel.: 03834 / 8536 4233

Stand: 27.07.2026

Inhaltsverzeichnis

I ZIELE, ZWECKE UND WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN DES BEBAUUNGSPLANS (B-PLAN) 5

1. ANLASS UND ZIEL DER PLANUNG 5

2. RÄUMLICHER GELTUNGSBEREICH 5

3. BEMERKUNGEN ZUM B-PLANVERFAHREN 5

4. ÜBERGEORDNETE UND ÖRTLICHE PLANUNGEN SOWIE VORGABEN 6

4.1 VORGABEN DER RAUMORDNUNG 6

4.2 LANDESRAUMENTWICKLUNGSPROGRAMM MECKLENBURG-VORPOMMERN 6

4.3 REGIONALES RAUMENTWICKLUNGSPROGRAMM VORPOMMERN 6

4.4 FLÄCHENNUTZUNGSPLAN (FNP) 7

4.5 LANDSCHAFTSPLAN 7

4.6 INTEGRIERTES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT (ISEK 2030PLUS) 8

4.7 MASTERPLAN STEINBECKERVORSTADT 8

4.8 VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN UND NAHVERKEHRSPLAN 9

4.9 INTEGRIERTES KLIMASCHUTZKONZEPT 9

5. BISHERIGE ENTWICKLUNG UND DERZEITIGE SITUATION IM PLANBEREICH 9

5.1 STÄDTEBAULICHE GESTALT, GEBÄUDE UND NUTZUNGEN 9

5.2 SOZIALE INFRASTRUKTUR 11

5.3 VERKEHRSINFRASTRUKTUR 11

5.4 STADTTECHNISCHE INFRASTRUKTUR 12

5.5 GRUNDWASSER/ VERSICKERUNGSFÄHIGKEIT DES BODENS 15

5.6 HOCHWASSERRISIKO 15

5.7 BAUGRUND, MOORBÖDEN, BODENDENKMALE, BODENVERUNREINIGUNGEN UND ALTLASTEN 16

6. STÄDTEBAULICHE UND VERKEHRSPLANERISCHE KONZEPTION 17

7. KLIMASCHUTZ UND ENERGIEEFFIZIENZ 22

8. TEXTLICHE FESTSETZUNGEN (TEIL B) 23

8.1 ART DER BAULICHEN NUTZUNG 23

8.2 MAß DER BAULICHEN NUTZUNG 24

8.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen 25
8.4 Höchstzulässige Zahl der Wohnungen in Wohngebäuden 26
8.5 Verkehrsflächen 26
8.6 Stellplätze/ Nebenanlagen 27
8.7 Flächen für Versorgungsanlagen 28
8.8 Grünflächen, Flächen für die Landwirtschaft 28
8.9 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft 29
8.10 Immissionsschutz 30
8.11 Bedingte Festsetzung 31
8.12 Soziale Infrastruktur 31
8.13 Umweltbelange 32
9. ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN 32
10. WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN DES B-PLANS 33
11. FLÄCHENBILANZ 33
12. PRÜFUNG ALTERNATIVER PLANUNGSMÖGLICHKEITEN 34
13. NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN UND HINWEISE 34
14. RECHTSGRUNDLAGEN 35

Anlagen:
2.1 Umweltbericht
2.2 Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
2.3 Kartierbericht
2.4 Natura 2000 Verträglichkeitsvorprüfung
2.5 Geologische Untersuchung
2.6 Verkehrstechnische Untersuchung
2.7 Schalltechnische Untersuchung

Ziele, Zwecke und wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplans (B-Plan)

1. Anlass und Ziel der Planung

Anlass für die Aufstellung des B-Plans Nr. 3 – Stralsunder Straße - ist die Sicherung der relevanten vorhandenen stadtbildprägenden Baustrukturen sowie die Schaffung von planungsrechtlichen Voraussetzungen unter Berücksichtigung der ökologischen Aspekte -Klimaschutz- für die städtebauliche Weiterentwicklung im westlichen Bereich des Stadtteils „Steinbeckervorstadt". Das Gebiet zeichnet sich durch die Nähe zur Altstadt, die attraktive Lage in der Nähe des Museumshafens sowie durch den Übergang zur freien Landschaft aus. Die Potentiale des Gebiets sollen unter Berücksichtigung der städtebaulichen Ziele des Masterplans Steinbeckervorstadt, welcher durch die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt am 31.08.2020 beschloss wurde, für die weitere Entwicklung genutzt werden.

2. Räumlicher Geltungsbereich

Der Planbereich liegt in der Steinbeckervorstadt nördlich des Rycks an der Stralsunder Straße. Das Gebiet wird im Süden vom Ryck, im Westen durch den Riegeldeich Steinbeckervorstadt, im Norden durch landwirtschaftliche Flächen sowie im Osten durch die Stralsunder Straße begrenzt. Die Gesamtfläche umfasst rd. 7,5 ha im Gebiet der Universitäts- und Hansestadt Greifswald.
Der räumliche Geltungsbereich beinhaltet die Flurstücke 6/3, 6/4, 6/5, 6/6, 15/3, 19/4, 19/5,19/6, 19/7, 19/8, 20/2, 20/3, 21/1, 21/4, 21/5, 21/11, 21/12, 21/14, 21/16, 21/18, 21/19, 21/22, 21/23, 21/25, 21/26, 22/1, 24, 26/1, 27/1, 27/2, 28, 29/1, 30, 31/1, 31/2, 32, 33/1, 34/1, 34/2, 35/4, 35/5, 35/6, 35/7, 35/8, 36, 37, 38, 39, 40, 41/1, 42/1, 42/2, 42/7, 42/8, 42/9, 42/10 und 43/1 sowie die Teilflurstücke 6/2, 15/1, 15/4, 15/9, 19/2, 19/9, 21/24, 23/2, 41/3 und 41/4 der Flur 3, Gemarkung Greifswald.
Die Flächen des Plangebiets befinden sich zum größten Teil in privatem Eigentum. In geringerem Umfang stehen Flächen im Eigentum der Universitäts- und Hansestadt Greifswald und des Landes Mecklenburg-Vorpommern.
Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald strebt des Weiteren die Beplanung angrenzender Flächen einschließlich der Ladebower Chaussee sowie für den vorgesehenen Kreuzungsausbau in der Größe von voraussichtlich rd. 2,0 ha an, welche sich im Gebiet der Gemeinde Neuenkirchen befinden. Ihre Einbeziehung ist nur im Falle einer Inkommunalisierung möglich. Der räumliche Geltungsbereich soll danach angepasst werden.
Als Planungsgrundlage dient ein Ausschnitt der digitalen Vermessung/ Stadtgrundkarte der Universitäts- und Hansestadt Greifswald vom Mai 2025 mit Darstellung des aktuellen Katasterbestands im Höhenbezugssystem DHHN 2016 (NHN).

3. Bemerkungen zum B-Planverfahren

Der Aufstellungsbeschluss zum B-Plan Nr. 3 – Stralsunder Straße – (Beschluss-Nr. 1179-47/94) wurde am 31.03.1994 durch die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt gefasst und am 26.04.1994 ortsüblich im Greifswalder Stadtblatt bekannt gemacht. Mit den städtebaulichen Zielvorstellungen - Aufwertung des Gebietes und Schaffung von neuen Wohnungen durch kompakte Bebauung - wurde der Vorentwurf des B-Plans der Öffentlichkeit am 30.11.2000 vorgestellt. Der Planinhalt ist jedoch auf Kritik gestoßen, da die Hauseigentümer bauliche Nachteile durch die geplanten dichten Bebauungen des rückwärtigen Bereichs befürchteten. Die Planung wurde in dieser Form nicht weiter verfolgt.

Der südliche Teil des Plangebiets wurde am 01.06.2005 in das förmlich festgesetzte Sanierungsgebiet „Erweiterung Innenstadt/Fleischervorstadt" aufgenommen.

In Vorbereitung der Wiederaufnahme der B-Pläne für die Steinbeckervorstadt wurde der am 14.08.2020 von der Bürgerschaft beschlossene Masterplan Steinbeckervorstadt (Beschluss-Nr. BV-V/07/0169) erarbeitet. Dieser Masterplan wurde zur Ableitung der aktuellen städtebaulichen Ziele genutzt.

Da Moorschutz gemäß dieses Bürgerschaftsbeschlusses prioritär zu behandeln ist, erfolgten im Vorfeld der Bearbeitung des B-Plans Nr. 3 sowie der benachbarten B-Pläne Nr. 105, 105.1 und

105.2 in der Steinbeckervorstadt Untersuchungen zur Geologie, Hydrogeologie und Hydrologie. Parallel wurden Untersuchungen zur Natur und Umwelt durchgeführt.

Deren Ergebnisse wurden in einer öffentlichen Veranstaltung am 15.09.2022 im Rahmen einer Beteiligungswerkstatt für die Steinbeckervorstadt vorgestellt und diskutiert. Im nächsten Schritt wurden zwei städtebauliche Konzepte der B-Pläne erstellt. Diese wurden in der 2. Beteiligungswerksatt am 24.04.2023 erörtert und dabei mit Bürgerinnen und Bürgern Positionen zum Inhalt der Planungen ausgetauscht. Bei dieser Öffentlichkeitsbeteiligung hat sich die Variante 2 mit geringerer Flächeninanspruchnahme für die Baugebiete und mit etwas höherer baulicher Dichte als Vorzugsvariante herauskristallisiert.
Am 30.11.2020 erfolgte ein Scopingtermin mit den Fachbehörden der Stadt und des Landkreises Vorpommern-Greifswald mit dem Ziel, den Untersuchungsumfang, die Methodik und den Detaillierungsgrad der Umweltprüfung abzustimmen. Die Ergebnisse der Umweltprüfung wurden in einem Umweltbericht gemäß § 2a Abs. 2 BauGB zusammengefasst. Er wurde mit dem Entwurf des B-Plans erarbeitet und bildet den Teil II der Begründung.

Der Vorentwurf zum B-Plan wurde im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB vom 15.01.2024 bis 15.02.2024 öffentlich ausgelegt. Gleichzeitig wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB beteiligt.

4. Übergeordnete und örtliche Planungen sowie Vorgaben

4.1 Vorgaben der Raumordnung

Bauleitpläne haben gemäß § 1 Abs. 4 BauGB den Zielen der Raumordnung anzupassen.
Entsprechende Vorgaben für die kommunale Bauleitplanung sind im Landesentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V vom 27. Mai 2016) sowie im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (RREP VP vom 19. August 2010) enthalten.

4.2 Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern

Nach dem Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V) bildet die Universitäts- und Hansestadt Greifswald mit der Hansestadt Stralsund gemeinsam ein Oberzentrum in der Region. Für den vorliegenden B-Plan sind insbesondere die Vorgaben des LEP zum Flächensparen und der Innenentwicklung von Siedlungen, zur Wohnungsbau- und Wirtschaftsentwicklung sowie zur sozialen und kulturellen Infrastruktur relevant, da mit der Aufstellung des B-Plans für dieses innenstadtnahe Gebiet die künftige bauliche Entwicklung zu einem durchmischten urbanen Quartier planungsrechtlich vorbereitet wird und daneben explizit soziale sowie kulturelle Einrichtungen festgesetzt werden. Das Vorhaben entspricht den Zielen der Raumordnung.

4.3 Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern

Gemäß des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Vorpommerns (RREP VP) hat die Universitäts- und Hansestadt Greifswald mit der Hansestadt Stralsund eine zentralörtliche Funktion als gemeinsames Oberzentrum wahrzunehmen. Im Hinblick auf das Vorhaben im B-Plangebiet sind auch nachfolgende Ziele (Z) sowie folgende Grundsätze von größerer Bedeutung:

Ziel 4.1 Siedlungsstruktur

(1) „Die historisch gewachsene dezentrale Siedlungsstruktur der Region soll in ihren Grundzügen erhalten werden. Sie soll entsprechend den wirtschaftlichen und sozialen Bedürfnissen der Bevölkerung weiterentwickelt und den Erfordernissen des demographischen Wandels angepasst werden“.

(2) „Die Siedlungsentwicklung soll die optimale Nutzung der vorhandenen sozialen, kulturellen, sportlichen, wirtschaftlichen und technischen Infrastruktur unterstützen. Die Siedlungsentwicklung soll eine räumliche Zusammenführung von Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Dienstleistung und Kultur befördern“.

(3) „Schwerpunkte der Wohnbauflächenentwicklung sind die Zentralen Orte. Sie sollen sich funktionsgerecht entwickeln. In den übrigen Gemeinden ist die Wohnbauflächenentwicklung am Eigenbedarf, der sich aus Größe, Struktur und Ausstattung der Orte ergibt, zu orientieren“ **(Z).**

(4) „Die Ausweisung neuer Wohnbauflächen hat in Anbindung an bebaute Ortslagen zu erfolgen“ (Z).

Ziel 6.3 Soziale Infrastruktur

(3) „Soziale Einrichtungen sollen räumlich so angesiedelt werden, dass verschiedene Dienste miteinander kombiniert werden können und eine Mehrfachnutzung von Gebäuden möglich ist“.

(4) „Bedarfsorientiert sollen in allen Teilen der Planungsregion Einrichtungen und vielfältige Angebote der Kinder- und Jugendbetreuung und -bildung vorgehalten werden“.

Das Vorhaben entspricht grundsätzlich der landesplanerischen Zielsetzung des RREP VP einer auf die Innenentwicklung ausgerichteten Wohnentwicklung und mehrfach nutzbarer sozialen Infrastruktur.

4.4 Flächennutzungsplan (FNP)

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Universitäts- und Hansestadt Greifswald ist seit dem 24.08.1999 teilweise wirksam. Es wird im Weiteren auf den FNP mit Stand der Neubekanntmachung August 2015 (Lesefassung 30.01.2021) Bezug genommen.



Abb. 1: Ausschnitt Flächennutzungsplan
(Quelle: Stadtbauamt Greifswald)

Der Planbereich ist derzeit als Wohnbaufläche ausgewiesen, ergänzt durch die Darstellung einer sonstigen Einrichtung „Verwaltung“. Die Stralsunder Straße ist als Hauptverkehrsstraße abgebildet. An der westlichen Grenze des Plangebiets wurde eine Wasserversorgungsleitung nachrichtlich übernommen. Diese wurde inzwischen stillgelegt. Beidseitig entlang des Rycks ist ein Gewässerschutzstreifen im Abstand von 50 m vermerkt.
Die Wohnbaufläche entspricht teilweise dem Ziel des B-Plans. Der B-Plan sieht gegenwertig eine gemischte Nutzung im Rahmen eines Urbanen Gebiets direkt an der Stralsunder Straße vor. Das widerspricht jedoch die Aussage des derzeitigen FNP. Im Parallelverfahren nach § 8 Abs. 3 BauGB soll eine entsprechende Änderung erfolgen.

4.5 Landschaftsplan

Der Landschaftsplan ist bei allen umweltrelevanten Planungen frühzeitig als Abwägungsmaterial zu berücksichtigen. Der Landschaftsplan weist das Plangebiet als potenzielle Baufläche sowie Grünfläche aus.

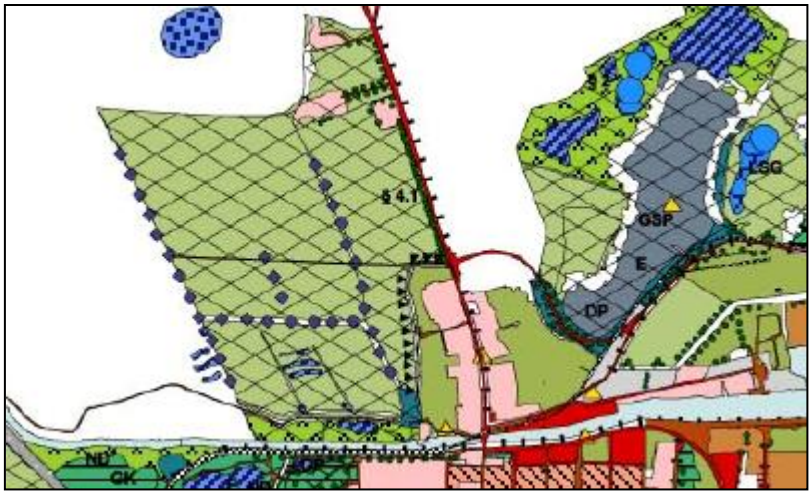


Abb. 2: Ausschnitt Landschaftsplan (Quelle: Stadtbauamt Greifswald)

4.6 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK 2030plus)

Das ISEK 2030plus trifft auf Grundlage der 3. Kommunalen Bevölkerungsprognose und unter Annahme eines wachsenden Szenarios zur Bevölkerungsentwicklung planerische sowie strategische Zielaussagen in verschiedenen Themenfeldern (z.B. Wohnen, öffentlicher Raum / öffentliches Grün, Erreichbarkeit und Mobilität, Wissenschaft und Wirtschaft etc.) zur künftigen Entwicklung Greifswalds in einem Zeithorizont bis 2030 und darüber hinaus. Neben dem allgemein prognostizierten Bevölkerungswachstum und dem damit verbundenen nachgefragten Wohnbedarfen steht die Stadt vor die Herausforderung, in relativ kurzer Zeit die Nachfrage an Wohnraumangeboten zu decken.
Im Ergebnis des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes Greifswald 2030plus (ISEK) wurde der Stadtteil „Steinbeckervorstadt“ als Wohnstandort mit möglichen Flächenpotenzialen zur Bebauung von Mehrfamilien- und Einfamilienhäusern in erster Priorität bezeichnet.
Die weitere städtebauliche Erneuerung und die Weiterentwicklung des Plangebietes stimmen mit den Zielstellungen des ISEK 2030plus überein.

4.7 Masterplan Steinbeckervorstadt

Für die künftige städtebauliche Entwicklung des nördlichen Stadtrands im Bereich der Stralsunder Straße und der Salinenstraße innerhalb des Stadtteils „Steinbeckervorstadt“ wurde ein Masterplan erarbeitet und durch die Bürgerschaft beschlossen. Impulsgebend hierfür war eine öffentliche Veranstaltung zum Tag der Städtebauförderung am 05.05.2018 zur Stadtteilentwicklung der Steinbeckervorstadt als Ideenwerkstatt. Mit dem Masterplan wird ein zukünftiges Bild der räumlichen und funktionalen Entwicklung als Leitlinie und strategisches Instrument für einen zukunftsfähigen Stadtteil von Greifswald aufgezeigt. Bei der Entstehung dieser informellen Planung wurde die Öffentlichkeit mehrmals in den Planungsprozess einbezogen.
Aufbauend auf einer detaillierten Bestandsaufnahme und -bewertung wurden die städtebaulichen Ziele in zwei Varianten dargestellt. Grundlegend der beiden Varianten ist die Erhaltung der stadtbildprägenden Baustrukturen der Stralsunder Straße und der Salinenstraße, die der sensiblen Reparatur bedürfen und deren Weiterentwicklung und Ergänzung vorgesehen ist. Die naturräumliche Lage am Wasser, in weiter Landschaft und teilweise unter Meeresspiegelhöhe, die damit verbundenen geologischen und hydrogeologischen Bedingungen inkl. Moorschutz bestimmen die städtebauliche Figur entscheidend mit.
Es wurden Zielaussagen zu drei Handlungsfeldern getroffen: Wohnen und Soziales, Arbeit und Wirtschaft, Umfeld und Umwelt. Der Masterplan wurde durch die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald am 31.08.2020 beschlossen. Dabei wurde der städtebauliche Entwurf (Variante 1) mit seiner behutsamen baulichen Entwicklung bevorzugt.
Der Masterplan stellt die Grundlage für die weitere Bearbeitung der zurzeit in der Steinbeckervorstadt befindlichen Bebauungspläne.

4.8 Verkehrsentwicklungsplan und Nahverkehrsplan

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald ist als Träger des Nahverkehrsplans (NVP) für die in seinem Gebiet wohnende Bevölkerung verantwortlich.
Das Leitziel „Stadt der kurzen Wege“ sollte bei der Ausweisung neuer Bebauungsgebiete verfolgt werden, um eine effektive und wirtschaftliche Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu gewährleisten. Der Fahrradfahreranteil im gesamten Verkehrsnetz der Universitäts- und Hansestadt Greifswald ist relativ hoch. Greifswald ist mit einem Anteil von 39% aller Wege eine ausgesprochene „Fahrradstadt“. Der vorhandene Radweg entlang der Stralsunder Straße ist Teil des Ostseeküsten-Radweges und ist ein zentraler Bestandteil des Radwegenetzes von Greifswald. Das Plangebiet ist derzeit an das Busverkehrsnetzt der Stadt nicht angebunden. Angesichts der innenstadtnahen Lage sind Busse und Züge mit einer Entfernung von ca. 1.100 bis 1.500 m am Greifswalder Bahnhof erreichbar. Eine neue ÖPNV-Anbindung mit dem Stadtbusverkehr wurde im Masterplan Steinbeckervorstadt vorgeschlagen.

4.9 Integriertes Klimaschutzkonzept

Greifswald hat sich im Juli 2022 per Bürgerschaftsbeschluss das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2035 klimaneutral zu werden. Im Masterplan 100% Klimaschutz der UHGW vom September 2017 wird dargestellt, dass der Verkehrssektor wie auch der Wohnsektor jeweils für ca. ein Drittel der städtischen Emissionen verantwortlich sind.

Die wesentliche Zielstellung der CO2-Minderung im Verkehrssektor liegt in einer Reduzierung der Emissionen des motorisierten Verkehrs. Als Kernmaßnahme des Klimaschutzkonzepts im Rahmen einer gesamtstädtischen Minderungsstrategie (Maßnahmenbündel) wird eine weitere Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten der Verkehrsträger des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) angestrebt. Die Potenziale zur Nutzung des Umweltverbundes lassen sich darüber hinaus dadurch erhöhen, dass die Stadtentwicklung auf bereits verdichtete, gut erschlossene Gebiete beschränkt wird. Denn je kürzer der Weg ist, desto wahrscheinlicher ist es, dass dieser nicht motorisiert zurückgelegt wird.

Durch die Entwicklung eines attraktiven und intakten Wohnquartiers in innenstadtnaher Lage mit einem potenziellen Bevölkerungszuwachs werden die Voraussetzungen für einen Umstieg auf den Umweltverbund geschaffen.

Weiterhin ist die breite Deckung des Raumwärmebedarfes durch die zentrale Kraft-Wärme-Kopplung (KWK) und daraus resultierend die erzeugte Fernwärme ein Hauptgrund für die relativ geringen CO2-Emissionen in Greifswald. Während einerseits aus diesem Aspekt der Anschluss des Plangebiets an das Fernwärmenetz als klimafreundliche Maßnahme in Betracht kommt, ist andererseits der erhebliche Aufwand für die Heranführung der Leitungen zu beachten. (Vergl. Kap. 5.4 - Stadttechnische Infrastruktur) Gegenwärtig wird in Greifswald die „Kommunale Wärmeplanung“ erarbeitet. Die Stadt ist gesetzlich verpflichtet, diesen Plan bis zum Jahr 2028 vorzulegen. Die kommunale Wärmeplanung soll grundlegende Aussagen zur Art der künftigen Wärmeversorgung beinhalten.

5. Bisherige Entwicklung und derzeitige Situation im Planbereich

5.1 Städtebauliche Gestalt, Gebäude und Nutzungen

Das Plangebiet befindet sich im westlichen Bereich des historischen Stadtteils „Steinbeckervorstadt“, welcher nördlich des Rycks und des Museumshafens gegenüber der Greifswalder Altstadt, des Stadtzentrums, liegt.

Mit den Betrieb von Salzpfannenstellen in der Niederung des Rosentals, schriftlich belegt ab 1193, begann in dänisch-rügener Zeit die Entwicklung der Stadt Greifswald. Im südwestlichen Bereich der Vorstadt – im Süden des B-Plangebiets - wurde 1329 das ehemalige zweite Heiliggeisthospital der Stadt errichtet. In der frühen Neuzeit wurden im sumpfigen Gelände

Bastionen aufgeschüttet, welche sich noch heute in Grundstückgrenzen und Grabenstrukturen abzeichnen. Mit der Wiedereinrichtung der Saline ab 1745 im Bereich der Lastadie, jetzt Salinenstraße, begann die kontinuierliche städtebauliche Entwicklung der Vorstadt. Bis 1850 entstand neben den damaligen den Hafenbereich prägenden Gradierwerken eine kleinstädtisch wirkende Besiedlung mit eingeschossigen Wohn- bzw. Handwerkerhäusern. Mit dem Bau des repräsentativen Gesellschaftshauses „Zum Greif“ ab 1850 und der Zerstörung der Saline durch das Sturmhochwasser 1872 begann sich die städtebauliche Gestalt zu wandeln. Es entwickelte sich bis etwa zur Mitte des 20. Jahrhunderts eine teils mehrgeschossige Bebauung mit dominierender Wohnnutzung. Wirtschaftlich schwierige Zeiten gingen ab dem ersten Weltkrieg mit unzureichender Bauerhaltung einher und führten im Zusammenhang mit geänderten Schwerpunkten der Stadtentwicklung Greifswalds zu Nutzungsschwächen in der Vorstadt. Zum Teil trat flächenextensives Gewerbe an die Stelle von Wohnen.

Vor allen der attraktive Museumshafen und die stark befahrene „Stralsunder Straße“ bestimmen heute die Wahrnehmung des Stadtteils. Die Nutzungen in der Steinbeckervorstadt präsentieren sich sehr inhomogen. Das Gebiet ist von Wohnnutzungen, gewerblichen Nutzungen und zum Teil von soziokulturellen Einrichtungen geprägt. Baulücken, störende Nutzungen verbunden mit Lärmbelästigungen sowie freie Landschaft im Randbereich ergänzen die charakteristischen Merkmale dieses Stadtgebietes. Hier leben ca. 200 Bewohner. Das Gebiet ist durch eine ein- bis zwei- geschossige Straßenrandbebauung in geschlossener Bauweise geprägt, vereinzelt sind dreigeschossige Gebäude vorzufinden. Die Stralsunder Straße ist durch eine ca. 6 bis 19 m hohe Bebauung geprägt. Der überwiegende Teil der älteren Gebäude wurde saniert. An diesen Gebäuden sind oft baugrund- bzw. gründungsbedingte Setzungen zu erkennen.

Im Umfeld der Steinbeckervorstadt werden die bewirtschafteten Polder der Ryckniederung durch ein Grabensystem entwässert. Im mittleren Teil des Plangebiets verläuft der Graben 15/St 3 mit Anschluss an den Graben 15 westlich des Riegeldeichs im Polder Steinbeckervorstadt. Seit der verstärkten Entwässerung der landwirtschaftlichen Flächen ab den 1960er Jahren ist auch der Torfboden in der Steinbeckervorstadt von Moordegradierung betroffen. Die gegenwärtigen Geländehöhen liegen in der Vorstadt zwischen -0,80 und 2,60 m NHN.

Im Plangebiet wechseln sich in der Stralsunder Straße Wohngebäude mit gewerblich genutzten Gebäuden ab. Im nördlichen Teil der Stralsunder Straße befinden sich mehrere Gewerbebetriebe wie eine Autovermietung, ein Autohaus und eine Tankstelle. Gebäude einer Schlosserei/ Autowerkstatt befinden sich in der hinteren Reihe. Die Innenhöfe sind hier vollversiegelt. Rückwärtig befinden sich Hof- und Gartenflächen sowie Garagen und Gartengebäude, welche über eine teils unbefestigten Stichstraße von der Stralsunder Straße erreichbar sind. Ein Teil dieser Flächen ist nach Geländeabsenkung und Vernässung brach gefallen und vermittelt durch zunehmende Verwilderung ein negatives Erscheinungsbild, was zu einer weiteren Abwertung der Nutzungs- und Baustrukturen führt. Der Genehmigungsstatus einiger bestehenden Gebäude am o.g. Weg wird derzeit geprüft.

Im südlichen Teil der Stralsunder Straße befindet sich ein Getränkemarkt nebst einem separaten eingezäunten Leergutlager. Kundenstellplätze sind seitlich und rückwärtig auf dem Grundstück angeordnet. Weiterhin ist ein Naturkostladen in der Halle integriert. Seitens eines Investors wird derzeit die Umnutzung zu einem Supermarkt angestrebt.

Im weiteren südlichen Verlauf befinden sich Wohngebäude. Die derzeitige Baulücke im Bereich der Stralsunder Straße/ An der Bleiche wird erneut bebaut. Die Baugenehmigung ist nach § 34 BauGB für ein 5-geschossiges Wohngebäude mit einer Tiefgarage erteilt worden.

Im Südwesten des Plangebiets liegt ein Betrieb für die Sortierung von zur Wiederverwertung vorgesehenem Abfall (Wertstoffrecycling), der seinen Sitz bereits vor 1989 an dieser Stelle hat und für den gemäß Information des Staatlichen Amts für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern (StALU VP) eine Altanlagenanzeige nach § 67 BImSchG vorliegt. Im Weiteren wurde entsprechend eines Antrages im Jahr 1994 der Neubau einer Wertstoffsortieranlage mit Pressbetrieb unter

Einhaltung der Anforderungen der TA Lärm genehmigt. Aufgrund der betriebsbedingt geräuschintensiven Abläufe, der Lage in einem Gebiet mit Hochwasserrisiko (vergl. Punkt 5.6) und der unharmonischen Einfügung in die Siedlungsstruktur wird diese Flächennutzung als städtebaulicher Missstand betrachtet. Seit längerem wird die Verlagerung des Betriebes in ein Industrie- bzw. Gewerbegebiet in Erwägung gezogen, konnte bisher jedoch nicht umgesetzt werden. Das Betriebsgelände ist über die Straße An der Bleiche erschlossen. Über diese Straße ist ebenso ein Einfamilienhaus zwischen Deich und Ryck erschlossen.

Die vorhandene Deichanlage an der westlichen Grenze dient dem Schutz der Steinbeckervorstadt vor Binnenhochwasser und ist zeitgleich eine Trennung zwischen diesem Stadtteil und der angrenzenden freien Landschaft. Die Deichkrone wird derzeit durch Fußgänger als Spazierweg genutzt. Das StALU VP beabsichtigt, den von Setzungen betroffenen Deich durch Aufschüttungen zu ertüchtigen. Dabei soll der ursprüngliche Ausbauzustand mit einer Deichkronenhöhe von 1,65 m NHN wiederhergestellt werden. Eine durchgreifende Erneuerung des Deichs mit Herstellung einer hydrologischen Trennung zwischen dem Polder Steinbeckervorstadt und dem Wohngebiet Steinbeckervorstadt durch eine integrierte Dicht-/Spundwand wurde nach Prüfung des StALU VP wegen des hohen Aufwands nicht weiter verfolgt.

Die städtebauliche Struktur des Gebietes bedingt eine stark differenzierte Freiraum- und Biotopausstattung. Vorhanden sind sowohl Flächen mit hohen Versiegelungsgrad wie auch Ruderalflächen, Kleingärten und Gehölzgruppen, teils mit Altbäumen. Teilweise sind geschützte Biotope entstanden.

5.2 Soziale Infrastruktur

Von der Steinbeckervorstand sind die zahlreichen Arbeitsstätten und Einrichtungen - Versorgung, Kultur, Verwaltung usw. - im südlich des Rycks gegenüberliegenden Stadtzentrums auf kurzem Weg zu erreichen. Die Kindertagesstätte „Rudolf Petershagen“ liegt dort ca. 900 bis 1.300 m entfernt, Musikschule ca. 180 m, Grundschule „Käthe Kollwitz ca. 450 bis 850 m mit einer auch vom Vereinssport genutzten Sporthalle. In der Steinbeckervorstadt befinden sich die „Straze”, ein gemeinwohlorientiertes Wohnprojekt mit reichhaltigem soziokulturellem Angebot sowie eine Sozialstation der Diakonie-Pflegedienst gGmbH in Vorpommern.

5.3 Verkehrsinfrastruktur

Das Plangebiet wird über die zum städtischen Straßenhauptnetz gehörende Stralsunder Straße, die Anliegerstraße An der Bleiche sowie über zwei Stichstraßen erschlossen. Im Süden befindet sich im Bereich der Steinbecker Brücke ein versetzter Knotenpunkt mit den Straßen An der Bleiche, Salinenstraße (hier nur Fuß- und Radverkehr), Hansering, Steinbeckerstraße und Promenade am Südufer des Rycks (nur Fuß- und Radverkehr). Ein weiterer Knotenpunkt befindet sich im Norden mit der Stralsunder Landstraße, der Ladebower Chaussee und einer der o.g. Stichstraße, welche sich als ländlicher Weg fortsetzt. Etwas nördlich der Mitte des Gebiets ist eine weitere Stichstraße an die Stralsunder Straße angebunden.

Die Stralsunder Straße ist durch den zunehmenden Kfz-Verkehr stark belastet und weist infolge der Belastung durch Verkehrslärm und zum großen Teil mit verloren gegangenem Baumbestand erhebliche Mängel in der Aufenthaltsqualität auf.
Gemäß Verkehrstechnischer Untersuchung (VTU, Anlage 2.6, Übersicht auf S. 51) beträgt die im Wesentlichen von Durchgangverkehr erzeugte durchschnittlich täglicher Verkehrsmenge in der Stralsunder Straße bis zu ca. 14.000 Kfz/24 h (2023) und wird je nach Planfall voraussichtlich bis um 27% steigen. Gleichzeitig ist ein Anstieg des Schwerlastverkehrs von derzeit bis zu ca. 300 Fahrzeugen/24 h um bis zu 283 % steigen. Maßgeblich für diese Anstiege ist insbesondere die weitere Entwicklung im Stadtteil Ladebow.
Die Verkehrsqualität des Knotenpunkts Stralsunder Straße/ Ladebower Chaussee wird gegenwärtig mit B (gut, Radfahrer C = befriedigend bis D = ausreichend, S. 25) ermittelt und wird ohne Ausbau je nach Prognose-Planfall erheblich absinken. Damit verbunden sind zunehmende Staus.

Nach den Berechnungen der Untersuchung wird nur bei reduzierten Prognoseannahmen (Planfall 1, S. 65) noch eine ausreichende Verkehrsqualität (D) eintreten können.

Der ruhende Verkehr wird im Wesentlichen auf den jeweiligen bebauten Grundstücken abgedeckt. Innerhalb des Gebiets wird untergeordnet an der Straße An der Bleiche sowie an den beiden Stichstraßen geparkt. An der Stichstraße im nördlichen Teil des Gebiets befinden sich mehrere Garagen. Des Weiteren steht östlich des Plangebiets in ca. 200 bis 500 m Entfernung der bewirtschaftete Parkplatz „Museumshafen Nord“ zur Verfügung, welcher größtenteils der Abdeckung des Stellplatzbedarfs des südlich des Rycks gelegenen Stadtgebiets dient.

Entlang der Stralsunder Straße befindet sich auf der Westseite ein (gemeinsamer) Geh- und Radweg bzw. ein für Radfahrer freigegebener Gehweg sowie auf der Ostseite ein (getrennter) Rad- und Gehweg, welcher Teil des Ostseeküstenradwegs ist. Weitere Wegeverbindungen sind bisher nicht gesichert. Die Deichkrone wird als Spazierweg genutzt. Durch den Bereich des Schöpfwerks an der Bleiche führt ein Spazierweg in den Polder Steinbeckervorstadt. Der Weg in der südlichen Verlängerung des Deiches zur Promenade ist im Zuge des Rückbaus des Wehrs unterbrochen worden. Ein Ersatz durch eine Fußgängerbrücke ist gemäß Masterplan Steinbeckervorstadt vorgesehen.

Ein Stadtbusverkehr ist derzeit im Plangebiet nicht vorhanden. Haltestellen des regionalen Busverkehrs befinden sich in ca. 100 bis 500 m Entfernung am Hansering, Haltestellen des Stadtbusverkehrs sind in ca. 400 bis 800 m Entfernung in der Friedrich-Loeffler-Straße erreichbar. Wie im gesamten Stadtgebiet besteht die Möglichkeit einen Rufbus anzufordern. Bahnhof und Busbahnhof befinden sich in einer Entfernung von ca. 1100 bis 1500 m.

Im Südosten wird das Plangebiet von einem Anschlussgleis tangiert. Es handelt sich um einen Teil der Bahnstrecke Greifswald – Ladebow („Hafenbahn Greifswald“; Strecken-Nr. 6787), dient dem Güterverkehr und wird derzeit wenig frequentiert. Die Bahnstrecke eröffnet die Möglichkeit des Anschlusses der Stadtteile Steinbeckervorstadt, Ladebow und Wieck an den schienengebundenen Personennahverkehr.

Flurstücke mit Bahnanlagen einschließlich ihres Schutzabstands unterliegen eisenbahnrechtlichen Bestimmungen. Sie sind im Sinne des § 4 Abs. 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) Bahnflächen, für die somit der Planvorbehalt der Bahn gem. § 38 BauGB gilt. Es handelt sich im räumlichen Geltungsbereich in der Flur 3 um die Flurstücke 41/3 und 41/4

Für die Kreuzungen der Bahnstrecke mit den Straßen auf diesen Flurstücken sind Kreuzungsvereinbarungen gem. § 5 Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz) zu schließen.

Der schiffbare Teil des Ryck ist Bundeswasserstraße und beginnt südöstlich des Plangebiets an der Steinbecker Brücke mit dem Museumshafen. Im dem an das Plangebiet angrenzenden Teil ist der Ryck nicht schiffbar und wird gelegentlich zum Paddeln genutzt. Südwestlich des Plangebiets befindet sich eine Anlegestelle für die Entkrautung des Flusses.

5.4 Stadttechnische Infrastruktur

Kommunale Wärmeplanung

Derzeit befindet sich die kommunale Wärmeplanung in Bearbeitung. Aussagen können daher noch nicht abgeleitet werden.

Eine Fernwärmeversorgung des Gebiets ist wegen der Entfernung zu Hauptleitungen der Fernwärmeversorgung mit sehr hohen Kosten der äußeren Erschließung verbunden, welche nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht finanzierbar erscheinen. Wegen der zeitlich uneinheitlichen Gebietsentwicklung ist auch keine wirtschaftliche Herstellung einer gebietlichen Wärmeversorgung (Nahwärme) absehbar ist. Somit zeichnet sich die Verwirklichung dezentraler Lösungen ab.

Daher ist eine hybride Versorgung Wärmeversorgung des Gebiets hauptsächlich auf Basis des fortbestehenden Gasnetzes und eines bei gleichzeitiger Nutzung von Umweltwärme auszubauenden Stromnetzes realistisch.

Es wird bis zum Vorliegen der kommunalen Wärmeplanung von einem verstärkten Einsatz von Wärmepumpen und Solarenergie/Photovoltaik für Heizung und Kühlung ausgegangen.

Stromversorgung
Im westlichen Gehwegbereich der Stralsunder Straße und in der Straße an der Bleiche liegen Mittelspannungsleitungen der Stadtwerke Greifswald GmbH. An der Stichstraße im nördlichen Teil des Plangebiets befindet sich eine Ortsnetzstation (Trafo). Mit der städtebaulichen Entwicklung der Steinbeckervorstadt ist ein deutlich steigender Leistungsbedarf u.a. in Zusammenhang mit dem Ausbau der Ladeinfrastruktur und dem verstärkten Einsatz von Wärmepumpen zu erwarten. Der Versorger geht von der Errichtung von der zusätzlichen Ortsnetzstationen aus. Die Verteileranlagen sind über dem Niveau des Bemessungshochwassers anzuordnen.

Schmutzwasserentsorgung:
Der Zweckverband Boddenküste nutzt die der Entsorgung der Stralsunder Straße dienende Gefälleleitung des Abwasserwerks Greifswald im Fahrbahnbereich der Stralsunder Straße für die Einleitung des anfallenden Abwassers aus der Gemeinde Neuenkirchen. Das Abwasser wird über ein Pumpwerk an der Steinbeckerbrücke zum Pumpwerk Marienstraße abgeleitet. Von dort aus wird sie zum Klärwerk nach Ladebow weitergeleitet. Es ist vorgesehen, die aus Neuenkirchen herangeführte Druckleitung künftig an eine neue Druckleitung entlang der Ladebower Chaussee anzuschließen.
Die Schmutzwasserkanalisation der Stralsunder Straße fungiert derzeit gleichzeitig als Hauptleitung (s.o.) Mit der Wiederherstellung der ursprünglichen Funktion wird ausreichend Kapazität für die Entwicklung des Gebiets erwartet.

Gasversorgung
Das Gebiet ist mit Niederdruckleitungen (PE 80) der Stadtwerke Greifswald GmbH versorgt, welche sich überwiegend im Gehwegbereich befinden. Ein Netzausbau ist derzeit nicht vorgesehen.
Das Plangebiet wird im Südwesten von einer stillgelegten Ferngasleitung (Ontras FGL 92) tangiert, deren genaue Lage nicht bekannt ist. Für die Entfernung der Leitung ist der Leitungsträger zuständig.

Fernwärmeversorgung
Im Plangebiet befinden sich zurzeit keine Fernwärmeleitungen. Eine wirtschaftliche Möglichkeit des Aufbaus einer Fernwärmeversorgung für das Gebiet ist derzeit nicht abzusehen (s.o.)

Trinkwasserversorgung
Das Trinkwasserleitungen der Stadtwerke Greifswald GmbH sind überwiegend im Gehwegbereich verlegt. Die Trinkwasserhauptleitung befindet sich südlich des Rycks. Das Netz kann bedarfsgerecht ausgebaut werden. Seitens des Versorgers wird ein Ringschluss empfohlen, Die Löschwasserversorgung wird über das Trinkwassernetz sichergestellt (s.u.)

Niederschlagswasserbeseitigung
In der Stralsunder Straße besteht bisher kein umfassendes Entwässerungssystem. Während hofseitig Niederschlagswasser in der Regel versickert wird, wurde straßenseitig ursprünglich in Straßengräben, später in die Rinnsteine der Straße entwässert. Das straßenseitige Dachwasser wird zum großen Teil über die Gehwege geleitet. Seit dem Ausbau der beiden Knotenpunkte der Stralsunder Straße im Bereich der Steinbecker Brücke und mit der Ladebower Chaussee bestehen dort Entwässerungsleitungen des Abwasserwerks Greifswald zur Straßenentwässerung, an welche auch Gebäudeentwässerungen angeschlossen sind. Im Bereich der Stichstraße im nördlichen Bereich des Gebiets wird der östliche Rinnstein über Einläufe einer Straßenentwässerungsleitung in den im Plangebiet befindlichen Graben 15 / St 3 (Gewässer 2. Ordnung, mit 5 m breitem Randsteifen gemäß § 38 Abs. 3 WHG) entwässert. Inwieweit hier auch Gebäudeentwässerungen angeschlossen sind, konnte nicht festgestellt werden. Der westliche Rinnstein entwässert oberflächlich über die Stichstraße in diesen Graben. Im Zuge der Erschließung des Gebiets ist die Straßen- und die Gebäudeentwässerung zu erneuern.

Die Versickerungsfähigkeit des Bodens ist für die Niederschlagswasserbeseitigung der vorgesehenen bebauten Flächen nicht ausreichend (siehe Kap. 5.5). Das anfallende Niederschlagswasser soll in erster Linie für die Dach- und Fassadenbegrünung genutzt und dann in das Grabensystem bzw. in die Retentionsflächen abgeleitet werden. Das überschüssige Wasser kann zeitverzögert in das auszubauende Netz des Abwasserwerks Greifswald abgeleitet werden. Soweit die Erschließungsplanung die Möglichkeit vorsieht, kann aufgrund der örtlichen Gegebenheiten die Ableitung von Niederschlagswasser in oberirdisches Gewässer (Vorflut) erfolgen.

Telekommunikationsleitungen

Im Plangebiet bestehen Telekommunikationsleitungen der Telekom Deutschland GmbH sowie der Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH. Sie wurden hauptsächlich im Gehwegbereich verlegt. Bei gegebener Wirtschaftlichkeit ist ein Netzausbau möglich.

Abfallwirtschaft

Die Beseitigung des anfallenden Hausmülls erfolgt durch die Entsorgungsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH. Eventuell anfallender Sonderabfall ist einer den gesetzlichen Vorschriften entsprechenden Entsorgung zuzuführen. Im Plangebiet sind zwei Wertstoffsammelplätze vorgesehen. Diese befinden sich im mittleren und südlichen Teil des Plangebiets. Das entspricht den Anforderungen der Entsorgungsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH.

Löschwasserversorgung

Für die geplante Bebauung wird unter Berücksichtigung des DVGW Arbeitsblattes W 405 (Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches e.V.) ein Löschwasserbedarf von 96 m³/h benötigt. Die Versorgung des Plangebiets mit Löschwasser soll über das auszubauende Netz der Stadtwerke Greifswald GmbH zur Trinkwasserversorgung erfolgen. Diese muss über einen Zeitraum von mindestens 2 Stunden gewährleistet werden. Hydranten dürfen von Gebäuden bzw. Gebäudeteilen sowie untereinander einen Abstand von höchstens 150 m nicht überschreiten, damit wirksame Löscharbeiten durch die Feuerwehr möglich sind. Die Hydranten sind entlang aller Erschließungsstraßen so anzuordnen, dass sie die Löschwasserentnahme leicht ermöglichen. Größere Abstände von Hydranten bedürfen der Kompensation durch andere geeignete Löschwasserentnahmestellen. Bei der Wasserentnahme aus den Hydranten darf der Betriebsdruck 1,5 bar nicht unterschreiten.
Die Löschwasserversorgung für den ersten Löschangriff zur Brandbekämpfung und zur Rettung von Personen muss in einer Entfernung von 75 m Lauflinie bis zum betroffenen Grundstück - bei einer Ergiebigkeit von mindestens 50 % des insgesamt benötigten Löschwasserbedarfs - sichergestellt sein. Der insgesamt benötigte Löschwasserbedarf ist in einem Umkreis von 300 m (zu den jeweiligen Objekten) nachzuweisen. Diese Regelung gilt nicht über unüberwindbare Hindernisse hinweg. Das sind z.B. Bahntrassen sowie große, langgestreckte Gebäudekomplexe, die die tatsächliche Laufstrecke zu den Löschwasserentnahmestellen unverhältnismäßig verlängern. Entnahmestellen mit 400 l/min sind vertretbar, wenn die gesamte Löschwassermenge des Grundschutzes in einem Umkreis von 300 m aus maximal 2 Entnahmestellen sichergestellt werden kann. Die angrenzenden Erschließungsstraßen Stralsunder Straße und An der Bleiche sowie die auszubauende Stichstraße im mittleren Bereich des Plangebiets ermöglichen eine günstige Erreichbarkeit des Gebiets mit den eingesetzten Feuerwehrfahrzeugen. Die geplanten Wohnhäuser im bis zu 50 m von öffentlichen Verkehrsflächen entfernt liegenden rückwärtigen Bereich sollen für die Feuerwehr durch die vorderen Gebäude oder über die Grundstücke von der Stralsunder Straße aus erreichbar sein (Vergl. Kap. 6 - Städtebauliche und verkehrsplanerische Konzeption).
In der Stellungnahme des Amtes für Bergerservice und Brandschutz zum Vorentwurf des B-Plans vom 13.02.2024 wird für die rückwärtige Bebauung eine Durchgangsstraße von der Straße An der Bleiche bis zum Knotenpunkt Stralsunder Straße/ Ladebower Chaussee gefordert. Aufgrund der kritischen Baugrundverhältnisse ist die Herstellung einer solchen langen Verkehrsverbindung aufwendig und im B-Plan ist nicht vorgesehen. Durch die beiden Stichstraßen mit einer Breite von 6,0 m und einschließlich dem Wendehammer ist die Sicherung der Löschversorgung im rückwärtigen Bereich gegeben.

5.5 Grundwasser/ Versickerungsfähigkeit des Bodens

Für die Steinbeckervorstadt wurde 2022 eine geologische, hydrogeologische und hydrologische Untersuchung durchgeführt in der u.a. die Versickerungsfähigkeit des Bodens und die Mindestmächtigkeit der ungesättigten Bodenzone (Mindestflurabstände) ermittelt wurden. (UmweltPlan GmbH Stralsund, siehe Anlage 2.5).
Zunächst wurde auf Basis von über 200 Aufschlussdaten ein Strukturmodell erstellt. Des Weiteren wurde die historische Entwicklung des Gewässersystems archivmäßig gesichtet. Die zu erwartenden Abflüsse und Wasserstände wurden anhand der Abflussmodellierung ermittelt. Ergänzend zu den mit dem Grundwassermodell beschriebenen unterirdischen Strömungsverhältnissen wurden die oberirdischen Prozesse analysiert. Dazu gehören die Zuflüsse über Gräben sowie die Wasserstands- und Abflussverhältnisse bei Hochwasser- und Starkregenereignissen. Darüber hinaus erfolgte eine Betrachtung der historischen Abflussverhältnisse und einer möglichen Umgestaltung des Gewässersystems.

In Bezug auf den Planinhalt der Vorzugsvariante des Masterplans Steinbeckervorstadt im Bereich des B-Plans Nr. 3 – Stralsunder Straße - trifft die Untersuchung abschließend folgende Aussagen:
Die zusätzliche Bebauung und Flächennutzung verursacht ein erhöhtes Aufkommen an Niederschlagswasser, insbesondere bei Starkregenereignissen.
Die Einzelhausbebauung des südwestlichen Randbereichs sollte mit einer Kombination aus Regenwasserversickerung und -ableitung in ein nahegelegenes Graben- bzw. Muldensystem geplant werden. Ergänzend dazu soll die Ableitung des überschüssigen Regenwassers in den Ryck vorgenommen werden. Gemäß dieser Aussage wird im B-Plan ein Standort für technische Infrastruktur (Schöpfwerk) zur Regenwasserregulierung im südlichen Bereich des Plangebiets vorgeschlagen. Hierfür sind entsprechende Abstimmungen mit der unteren Wasserschutzbehörde des Landkreises Vorpommern-Greifswald erforderlich. Bei der Dimensionierung der Entwässerungsanlagen sind temporär größere Niederschlagsraten zu berücksichtigen, die infolge des Klimawandels zu erwarten sind.
Der Grundwasserspiegel liegt zwischen 0 bis 1,0 m NHN. Die geplanten Retentionsflächen zwischen den Bauflächen und dem Deichfuß, die über ein Graben- sowie Rohrsystem an den Graben 15/St3 angeschlossen werden sollten, wären neben ihrer Funktion der Aufnahme von Niederschlagswasser geeignet, einen festen maximalen Wasserspiegel in diesem B-Plangebiet zu gewährleisten, der u.a. die Entwässerung der benachbarten Wohngrundstücke sichert. Daneben können sie in die Freiraumnutzung einbezogen werden und Biotope ausprägen. Das Gewässersystem im B-Plangebiet Nr. 3 sollte derart konzipiert werden, dass es auch bei Anhebung des Wasserspiegels im Polder Steinbeckervorstadt (z.B. um 0,5 m) seiner Entwässerungsfunktion gerecht wird. Zudem kann mit den Retentionsflächen eine Stabilisierung des Grundwasserspiegels erreicht werden. Geringere Wasserspiegelschwankungen und ein erhöhter Grundwasserspiegel in den organogenen Böden vermindern die Moormineralisierung und somit die weitere Moorsackung. Darüber hinaus können diese Retentionsflächen einen (kleinen) Beitrag zu Verminderung der CO2-Emissionen im Stadtgebiet Greifswalds leisten.

Im Weiteren besteht Untersuchungsbedarf zur wirksameren Stabilisierung des Grundwasserspiegels in zunehmend trockenen Sommern. Dies kann ggf. durch zusätzliche Wasserzufuhr aus dem Ryck gewährleistet werden und wäre über das o.g. Schöpfwerk möglich.
In diesem Zusammenhang ist eine hydrologische Trennung der Steinbeckervorstadt vom Polder Steinbeckervorstadt durch eine Dichtwand eine mögliche technische Lösung.
Auf einen Anschluss an den Graben 15/St3 kann ggf. verzichtet werden, da die Wasserregulierung direkt zum Ryck erfolgen kann, d.h. bei der Entwässerung nicht über das bestehende Schöpfwerk ein zweites Mal gepumpt werden muss.

5.6 Hochwasserrisiko

Der räumliche Geltungsbereich weist überwiegend eine Geländehöhe zwischen -0,8 bis 2,60 m NHN (inkl. Erschließungsstraße) auf.
Im räumlichen Geltungsbereich besteht Überschwemmungsgefahr durch Meeres- und Binnenhochwasser, welche durch das Hochwasserschutzsystem um Greifswald weitgehend gebannt

wird. Ein Restrisiko besteht durch einen möglichen Ausfall oder die Überflutung von Hochwasserschutzanlagen.
Das Sturmflutschutzsystem für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald wurde für einen Hochwasserstand von 3,05 m NHN geplant und errichtet. Das Schutzsystem besteht aus der Absperrung der Ryckmündung (Sperrwerk) und Linienbauwerken zu beiden Seiten der Boddenküste, den Deichen Wieck, Eldena, Ladebow, etc. Mit der Fertigstellung ist Greifswald vor Hochwasser mit dem o.a. Wasserstand geschützt. Der Schließwasserstand des Sperrwerkes beträgt 0,71 m NHN (0,56 m HN) unter Berücksichtigung der Vorhersage eines Hochwasserscheitels von ≥ 1,15 m NHN.
Auch nach Fertigstellung des gesamten Schutzsystems können bei geschlossenem Sperrwerk im Extremfall Wasserstände von ca. 1,50 m über NHN innerhalb des Rycks nicht ausgeschlossen werden. Entsprechend plant das StALU Vorpommern die Erhöhung des Riegeldeichs auf 1,65 m NHN, was der Höhe der Kaianlagen an der Steinbeckervorstadt etwa entspricht. Dieser Extremwasserstand wird beim Zusammentreffen einer außerordentlich lang anhaltenden Sturmflut mit gleichzeitigen sehr hohen Binnenabflüssen des Rycks (extremer Niederschlag oder Schneeschmelze) erwartet. Unter Berücksichtigung eines Sicherheitszuschlags wird festgesetzt, dass die Oberkante des Fußbodens bei Aufenthaltsräumen von Wohnungen sowie von Räumen der Beherbergung mind. 2,00 m über NHN liegen muss. Dies orientiert sich auch am Gutachten von Prof. Dr. jur. Rudolf Stich vom September 1995 zur Berücksichtigung von Hochwassergefahren in städtebaulichen Entwicklungsplanungen für überflutungsgefährdete Bereiche und in Baugenehmigungsverfahren.

Das Hochwasser für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald resultiert, wie oben dargestellt, aus dem Sturmhochwasser in der Ostsee und dem Einstrom über den Greifswalder Bodden und den Ryck. Das Plangebiet ist Teil eines Gebiets, welches gemäß § 73 Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) als Gebiet mit signifikantem Hochwasserrisiko bestimmt worden ist. Es handelt sich um ein Risikogebiet außerhalb festgesetzter Überschwemmungsgebiete im Sinne des § 78b Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG), da hier weder statistisch einmal in 100 Jahren ein Hochwasserereignis zu erwarten ist noch das Gebiet zur Hochwasserentlastung und Rückhaltung beansprucht wird. Entsprechend ist es in den Hochwassergefahrenkarten (Stand 2019) des Ministeriums für Landwirtschaft und Umwelt des Landes M-V dargestellt.

Im Bereich der Küste vor Greifswald wird bei einem 200-jährigen Hochwasserereignis mit einem Referenzwasserstand (RWH) vom 2,40 m NHN gerechnet, was zuzüglich eines Zuschlags von 1,00 m als Vorsorgemaß für den bis 2120 erwarteten Meeresspiegelanstieg (Klimaanpassung) mit einem Bemessungshochwasserstand (BHW) von 3,40 m NHN ergibt. Um Risiken für Menschen und um Schäden bzw. Verunreinigungen in der Umwelt durch Überflutungen zu begegnen, werden im B-Plan entsprechende Festsetzungen für die Fußbodenhöhe von Aufenthaltsräumen für betreute Personen sowie von Transformatorenstationen getroffen. Gleiches gilt für das Niveau von gewerblichen Lagerflächen und Lagerräumen wassergefährdender Stoffe und Abfall.
Zusätzlich ist möglicher Wellenauflauf und Eisgang zu beachten. Hierfür werden passive Schutzmaßnahmen wie Flutbalken und Sandsäcke empfohlen.

5.7 Baugrund, Moorböden, Bodendenkmale, Bodenverunreinigungen und Altlasten

Baugrund und Moorböden

Die Flächen der Steinbeckervorstadt liegen in der Niederung des Rycks. Überwiegend wurden für die Besiedlung Aufschüttungen auf Moorböden und Mudde vorgenommen.
Aufgrund der Anforderungen des Moor- bzw. Torfschutzes und der beobachteten Bodenveränderungen wurde 2022 für die Steinbeckervorstadt eine geologische, hydrogeologische und hydrologische Untersuchung durchgeführt (siehe Anlage 2.5). Im Vorfeld dieser Untersuchungen bestätigten sich bei der Aktualisierung der Höhenvermessung erhebliche Geländeabsenkungen, welche nun sicher der Torfmineralisierung und der Moorsackung durch Entwässerung zugeordnet werden konnten.
Unter anderem wurde in der Untersuchung die Mächtigkeit der organogenen Ablagerungen ermittelt und dargestellt. Die im Gebiet flächenhaft festgestellte Mächtigkeit dieser Schichten von 1,0 bis 4,0 im Normalprofil wurde bei der Analyse berücksichtigt. Anhand des geologischen Struktur-

modells wurde im Weiteren u.a. die Tiefe des tragfähigen Baugrunds ermittelt und abgebildet. Sie liegt überwiegend bei ca. 2,0 bis 5,5 m und wird auch durch die erfolgten Aufschüttungen beeinflusst.
In der Regel wird ein erhöhter Gründungsaufwand für Gebäude, Verkehrsanlagen und stadttechnische Infrastruktur erforderlich sein. Eine weitergehende Baugrunduntersuchung ist für Baumaßnahmen unentbehrlich.
Die angestrebte Stabilisierung des Grundwasserstands in der Steinbeckervorstadt dient der Verminderung der Moormineralisierung und Moorsackung und somit dem Moor- bzw. Bodenschutz.
In der Nachbarschaft der Steinbeckervorstadt befinden sich ausgedehnte Moorflächen. Diese Moorböden haben eine große Bedeutung für die Erhaltung von nährstoffarmen Feuchtlebensräumen und den zahlreichen an diese Lebensräume angepassten und oft stark gefährdeten Arten. Bei Durchführung von Wiedervernässungsmaßnahmen müssen neben technischen Aspekten, auch Klima und Relief, die Nutzung und Substratabfolge, sowie die Torfe selbst und das Einzugsgebiet in die Planung miteinbezogen werden. Eigentümerinnen und Eigentümer der angrenzenden Flurstücke sind in den Planungsprozess zu beteiligen. Zum Schutz und Erhalt der Moorböden in Greifswald wurde bereits eine Moorschutzstrategie erstellt. Diese wurde durch die Bürgerschaft der Universitäts- und der Hansestadt Greifwald per Beschluss (BV-V/07/0851 vom 04.12.2023) bestätigt.

Bodendenkmale
Belange des Bodendenkmalschutzes sind bei allen Baumaßnahmen zu beachten. Entsprechende nachrichtliche Übernahmen sind in der Planzeichnung (Teil A) und im Text (Teil B) des B-Plans enthalten. Bei Bauarbeiten können auch außerhalb der nachrichtlich übernommenen Flächen jederzeit archäologische Funde und Fundstellen entdeckt werden.
Weitere Ausführungen befinden sich im Punkt 2.2.8 - Kultur- und sonstige Sachgüter des Umweltberichts.

Bodenverunreinigungen, Kampfmittel, sonstige Altlasten
Im Zuge der Vorbereitung von Baumaßnahmen sind generell Untersuchungen auf Bodenverunreinigungen erforderlich.
Das Plangebiet nicht als kampfmittelbelasteter Bereich bekannt.
Gemäß Auskunft des Landkreises Vorpommern-Greifswald (Stellungnahme vom 14.02.2024) ist das Flurstück 27/1 der Flur 3 im Altlastenkataster eingetragen Eine Untersuchung fand zuletzt im Jahr 2001 statt. Es besteht eine Boden- und Grundwasserkontamination mit Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW) eines im Bereich eines Altöllagers sowie im Abstrom- und Randstrombereich. Wegen der jahrelangen gewerblichen Nutzung des Grundstücks können gemäß der Auskunft trotz des erfolgten Rückbaus des Schadensherdes auch auf den südlichen bzw. südwestlichen Nachbarflurstücken 30, 31/1, 31/2 und 27/2 lokale MKW-Belastungen auftreten. Vor der Bebauung des Geländes ist in Abstimmung mit der unteren Bodenschutzbehörde eine erneute Boden- und Grundwasseruntersuchung erforderlich. Notwendig ist auch ein Abgleich mit der geologischen, hydrogeologischen und hydrologischen Untersuchung aus dem Jahr 2022 (Anlage 2.5 der Begründung), aus welcher auf S. 28f eine Grundwasserfließrichtung in westliche bzw. nordwestliche Richtung, also insbesondere zum Flurstück 21/1 und ggf. weiteren Flächen entnommen werden kann.

6. Städtebauliche und verkehrsplanerische Konzeption

Durch das Integrierte Stadtentwicklungskonzept 2030plus (ISEK 2030plus) ist für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald ein erheblicher Wohnungsneubaubedarf ermittelt worden. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Innenstadt und z.B. der Aufwertung des Campus Friedrich-Loeffler-Straße besteht auf die in der Steinbeckervorstadt vorhandenen Brachflächen und Baulücken ein erhöhtes Entwicklungserfordernis. Darüber hinaus nimmt die Steinbeckervorstadt bereits eine wichtige Funktion für preiswertes und studentisches Wohnen sowie als Kultur- und Kreativraum wahr. Einrichtungen wie die Museumswerft und die STRAZE sind nicht nur für den Stadtteil relevant, sondern haben deutlich über die Stadtgrenzen hinausgehende Ausstrahlungseffekte.

Für die künftige städtebauliche Aufwertung und Entwicklung der Steinbeckervorstadt wurde bereits ein Masterplan erstellt (siehe Kap. 4.7). Er stellt als informelle Planung einen Ziel- und Handlungsrahmen für die Steinbeckervorstadt dar. Eine planerische Vertiefung erfolgte durch die Bearbeitung von zwei städtebaulichen Konzepten unter Berücksichtigung der bereits durchgeführten Untersuchungen zur Geologie, Hydrogeologie und Hydrologie sowie zum Biotop- und Artenschutz. Der inhaltliche Unterschied zwischen den beiden Varianten liegt vor allem in der Flächeninanspruchnahme, baulichen Dichte und der städtebaulichen Ordnung der neuen Strukturen.
Seites der Öffentlichkeit und der Stadtverwaltung wurde vorrangig die Variante 2 als flächensparende Maßnahme für die weitere Planung favorisiert (siehe Kap. 3).
Diese Vorzugsvariante sieht die bauliche Entwicklung mit einer maßvollen Verdichtung und möglichen Aufstockung der Bebauungsstrukturen entlang der Stralsunder Straße und der Salinenstraße vor. Um angrenzende Außenbereichsflächen für die weitere wohnbauliche Entwicklung und Nachverdichtung zu aktivieren, sollen einige Bebauungen im rückwärtigen Bereich (zweite Reihe) ermöglicht werden. Unter den Bedingungen der eingetretenen Prozesse des Klimawandels und der Bodenveränderungen sind u.a. Aspekte des Überflutungsschutzes und der standsicheren Bauwerksgründung zu beachten. Gefahren für Leben und Gesundheit und Bauschäden soll begegnet werden. Aus diesen Anforderungen resultieren notwendige Höhenlagen von Fußböden, resiliente baukonstruktive Lösungen und wirtschaftlich erforderliche Gebäudehöhen, welche nicht mehr dem noch teilweise ländlichen Siedlungsbild entsprechen können.
Städtebaulichen Fehlentwicklungen und damit verbundenen Beeinträchtigungen des prägenden Gebietscharakters (Maßstäblichkeit, Lärm, Blickbezüge, starker Bewuchs) soll entgegengewirkt werden. Durch attraktive Wegebeziehungen soll die Steinbeckervorstadt mit der Altstadt und der nahen Umgebung per Fuß und Rad gut vernetzt werden. Die bestehenden Freiräume im Randbereich sollen durch neue Gestaltung aufgewertet werden.

Der Entwurf des B-Plans Nr. 3 – Stralsunder Straße - orientiert sich daher zum großen Teil an den städtebaulichen Lösungsansätzen der Variante 2 (siehe Abb. 3). Planerische Vertiefungen erfolgten im Laufe der Bearbeitung des Vorentwurfs und des Entwurfs des B-Plans unter Berücksichtigung des naturschutzrechtlich geschützten Baumbestands und des Biotops.

Zur Schaffung von zusätzlichem Wohnraum sollen die vorhandenen Baulücken - vor allem im nördlichen Abschnitt der Stralsunder Straße - durch 2- bis teilweise max. 4-geschossige Mehrfamilienhäuser geschlossen werden. Innenhöfe können für Freiflächen und bedarfsorientierte Stellplätze genutzt werden. Im südlichen Teil der Straße ist der Bestand maßgebend für die künftige Bebauung bis auf die genehmigte Eckbebauung (Stralsunder Straße 47).
In den Erdgeschosszonen entlang der Stralsunder Straße sollen außer Wohnungen insbesondere kleinteilige Gewerbe, Dienstleistungen oder Einzelhandel, aber auch soziale, kulturelle sowie gesundheitliche und sportliche Einrichtungen entstehen können. In den oberen Geschossen soll Wohnnutzung, wie bisher, etabliert und gestärkt werden. Diese Anordnung wird die vorhandene gemischte Nutzung (Wohnen, Gewerbe und sozial- kulturelle Einrichtungen) in der Stralsunder Straße fördern. Weiterhin führt dies zur Lebendigkeit und dynamischen Entwicklung des urbanen Raums in der Steinbeckervorstadt. Die bestehenden privaten Grundstücke an der Stralsunder Straße weisen eine Grundstückstiefe von 50 bis 70 m auf. Im weiteren rückwärtigen Bereich (WA 2 und WA 3) ist daher die Wohnbebauung mit 2-3-geschossigen Einfamilien- und Mehrfamilienhäusern vorgesehen. Die im B-Plan festgesetzten Baufelder in den rückwärtigen Bereichen in einer max. Grundstückstiefe von 50 m entsprechen zeitgleich der maximalen 50 m Reichweite der Feuerwehr zur Brandbekämpfung. Gemäß § 5 Abs. 1 Satz 4 LBauO M-V sind „bei Gebäuden, die ganz oder mit Teilen mehr als 50 m von einer öffentlichen Verkehrsfläche entfernt sind, … Zufahrten oder Durchfahrten nach Satz 2 zu den vor und hinter den Gebäuden gelegenen Grundstücksteilen und Bewegungsflächen herzustellen.“ wenn sie aus Gründen des Feuerwehreinsatzes erforderlich sind. Durch eine gestaffelte Anordnung soll hier ein aufgelockertes Landschaftsbild erzeugt werden. Die neu möglichen Bebauungen sind den Eigentümer*innen der betroffenen Grundstücke freigestellt und sind nicht zwingend. Die geologischen und hydrogeologischen Bodenverhältnisse sind hierbei zu beachten.



Abb. 3: Städtebauliches Konzept (Variante 2)

Aufgrund der hohen Nachfrage in der Steinbeckervorstadt wird im Südwesten des Gebiets im WA 2, erschlossen von der Straße „An der Bleiche“, die Errichtung einer Kindertagesstätte ermöglicht. Östlich davon ist eine Grünfläche mit der Zweckbestimmung Kinderspielplatz vorgesehen, nördlich soll eine parkartige Grünfläche als Erholungs- und Begegnungsräume dienen können.

Die im Plangebiet vorhandenen genehmigten Nutzungen haben grundsätzlich Bestandsschutz. Ihre derartige Nutzung wird im Rahmen des B-Planverfahrens geprüft.
Für eine bessere Wohnqualität sollen die durch Lärmimmissionen störenden Gewerbe wie der Recyclingbetrieb und die Schlosserei/ Autowerkstatt verlagert werden, vorzugsweise in die Gewerbegebiete innerhalb des Stadtgebietes (z.B. B-Plangebiet Nr. 87 - Herrenhufen Nord -, Nr. 22 - Helmshäger Berg - und Nr. 14 - Hafen Ladebow -). Im Gegenzug soll die Ansiedlung von einzelnen Kleingewerben direkt an der Stralsunder Straße angestrebt werden. Durch die Verlagerung würden viele potentielle Entsiegelungsflächen zur Verfügung stehen, die wiederum der Natur und Landschaft nützlich sein können. Die Innenhöfe sollen mehr begrünt und wenig versiegelt werden. Beim Heranrücken immissionsempfindlicher Nutzungen an störendes Gewerbe ist der Immissionsschutz zu beachten. Daher ist eine Bebauung im WA 2 insbesondere mit Wohnungen oder einer Kindertagesstätte erst möglich, wenn dieser Bereich nicht mehr durch den Recyclingbetrieb genutzt wird.
Der B-Plan ermöglicht eine Veränderung der baulichen Nutzung im Bereich des bestehenden Getränkemarkts mit straßenseitigem Biomarkt, welcher aus städtebaulicher Sicht keine dem Standort adäquate Bebauung darstellt. Das betrifft die Ausbildung als untypischer Baukörper, welcher sich als eingeschossiger großer Flachbau (35 m x 37 m) an der Stralsunder Straße nicht in das Ortsbild einfügt. Daher werden im B-Plan die Aufstockung sowie die seitliche Erweiterung des Gebäudes vorgeschlagen. Hier kann die untere Geschossfläche für Einzelhandelsbetriebe zur Nahversorgung des Gebietes genutzt werden. Die oberen Geschosse können für Wohn- und Büroräume beansprucht werden. Im straßenseitigen Baufeld werden durch die eingeräumte Möglichkeit mehrgeschossiger Bebauung die Nutzungsmöglichkeiten gegenüber dem Bestand deutlich erweitert. Entsprechend wurden das Maß der baulichen Nutzung sowie die überbaubaren Grundstücksflächen angepasst.
Seitens eines Investors ist die Bebauung eines bis zu 5-geschossigen Wohn- und Geschäftshaues im Südosten des Plangebiets (Flurstücke 41/1, 42/2 und 21/11) vorgesehen. Es sollen 6 Gewerberäume und 47 Wohnungen entstehen. Da es Bedenken zum Einfügen des Vorhabens in die

Eigenart der näheren Umgebung gab, wurde eine Kulturerbe-Verträglichkeitsprüfung unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Denkmale und die Altstadt-Silhouette durchgeführt. Die sich daraus ergebenden Empfehlungen führten zur teilweisen Änderung der Planung. Das Vorhaben wurde nach § 34 BauGB genehmigt.
Durch das Vorhaben werden u.a. Wohnungen geschaffen, welche zur Bedarfsdeckung im innenstadtnahen Bereich beitragen. Der B-Plan übernimmt weitgehend die genehmigte Bauform und verringert ihre Breite an der Straße „An der Bleiche“ im Sinne einer stärkeren Verbindung der hofseitigen Freiräume mit dem Ryck.

Die flächensparende Einordnung von kleinen Wohnhäusern - „Tiny Houses“ an der Stichstraße (Planstraße B) in der Mitte des Gebiets trägt zur Diversifizierung der Wohnwohnformen bei. Wegen wachsender Wohnungsknappheit, steigender Mietpreise und einem anhaltenden Klimawandel ist die Nachfrage nach dieser Wohnform mit kleiner intensiv nutzbarer Wohnfläche in den letzten Jahren gestiegen. Daher wird im Plangebiet für diese Nutzung ein geeigneter Standort, eingebettet in der Landschaft, angeboten. Solcher baulichen Anlagen können in leichter Bauweise und so bei Bedarf umgesetzt werden. Im Gegensatz zum B-Plan-Vorentwurf wird das Gebiet im vorliegenden Plan an einem Wendehammer angeordnet. Dadurch ist die Erreichbarkeit des Gebietes u.a. durch Ver- und Entsorgungsfahrzeuge günstiger.
Die sich östlich an den Riegeldeich anschließenden Flächen (auf den Flurstücken 20/2, 21/1, 21/21 und 22/1 der Flur 3) sollen aufgrund der geologischen, hydrogeologischen und hydrologischen Situation zum großen Teil von Bebauung freigehalten und als parkartige öffentliche Grünfläche bzw. Retentionsfläche genutzt werden. Die daran östlich angrenzenden privaten Grünflächen (auf den Flurstücken 27/1, 27/2, 34/1, 37 und 38 der Flur 3) bilden zusammen mit der südlich gelegenen öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung Spielplatz (auf dem o.g. Flurstück 21/21) einen Übergangsbereich zu den Bauflächen an der Stralsunder Straße. Die privaten Grünflächen können ggf. als Gartenfläche für die neu geplanten Wohnhäuser genutzt werden.
Diese Verteilung der Grünflächen fügt sich in die Zonierung des Plangebiets von Ost nach West ein, welche im Idealfall durch die Zonierung Straße - Urbanes Gebiet - Allgemeines Wohngebiet - private Gärten - öffentliche Grün- und Retentionsflächen – Deich – offene Landschaft geprägt wird. Die in den Grünflächen neu anzulegenden Fuß- und Radwege leisten ihren Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität sowie zur Attraktivität und Erreichbarkeit des Plangebiets und dessen Umgebung.

Die Stralsunder Straße bleibt weiterhin die Haupterschließungsstraße für die Steinbeckervorstadt. Sie soll durch neue bzw. wieder angelegte Straßenbaumpflanzungen auf der westlichen Straßenseite stärker begrünt werden und dadurch eine höhere Aufenthaltsqualität erhalten. Hier sollen Kfz-Stellplätze vermieden werden.
Im Gegensatz zur konventionellen „autogerechten Stadt“ ermöglicht der B-Plan auf den Wohnbauflächen ein „autofreies Wohnquartier“ in Anlehnung an die Ziele des Masterplans Steinbeckervorstadt und als Ausdruck einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Hier soll das Abstellen von privaten Fahrzeugen im Straßenraum bzw. die Errichtung von Stellplätzen auf den Grundstücken bis auf erforderliche Ausnahmen unterbleiben (Vergl. Kap. 8.6 - Stellplätze/ Nebenanlagen). Um den erforderlichen rechtlichen Rahmen herzustellen, sollen die Bestimmungen der Stellplatz- und Fahrradabstellsatzung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald zur Anzahl der notwendigen Stellplätze nicht für den durch Wohnungen verursachten Bedarf gelten. Carsharing-Stellplätze sollen vorzugweise am Gebietsrand angeordnet werden. Das „autofreie Wohnquartier“ soll als Ziel für eine Konzeptvergabe bzw. die Nutzung der Grundstücke verfolgt werden.
Der Verzicht auf die Stellplatzpflicht kann zur Kostensenkung von Wohnungen und zu kompakterem Bauen und verringerten Erschließungskosten führen. Wer ohne Parkplätze auskommt, sollte somit preiswerter wohnen können.

Zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots soll deshalb das Gebiet „Steinbeckervorstadt“ ins Busverkehrsnetz der Stadt Greifswald aufgenommen werden. Auf beiden Seiten der Stralsunder Straße (B-Plangebiete Nr. 3 und 105) wird daher eine Bushaltestelle vorgesehen. Für den

ruhenden Verkehr wird östlich des Plangebiets an der Ladebower Chaussee ein Parkhaus als Mobilitätsstation mit weiteren Funktionalitäten vorgesehen.

Die Erschließung soll mit Ergänzungen über die vorhandenen Straßenräume gesichert werden.
Die mit dem noch steigenden Verkehrsaufkommen verbundenen Belastungen sollen minimiert werde, um damit die Wohn- und Lebensbedingungen im Gebiet verbessert werden. Deshalb soll mit der Planung die Möglichkeit genutzt werden, dem wenig attraktiven Charakter einer stark frequentierte 283 % n Durchgangsstraße auch mit verschiedenen Mitteln der Gestaltung des Ortsbilds (Ausweisung von Baugrenzen, Baumpflanzungen, Gestaltung der Oberflächen) entgegen zu wirken und soweit wie möglich die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Die verkehrlichen Aspekte wurden im Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung (siehe Anlage 2.6) betrachtet. Diese steht im engen Bezug zur demografischen und wirtschaftlichen Entwicklung im Untersuchungsraum sowie zur heutigen städtebaulichen Situation. Daher sind die Vorhaben der örtlichen Bauleitplanung ein entscheidender Faktor bei der Ermittlung der Verkehrsprognose. Hierbei wurden die B-Pangebiete Nr. 14 - Hafen Ladebow - und Nr. 116 - Östlich Kleingartensparte Rosental - mit berücksichtigt.

Bei der Verkehrsuntersuchung wurden einerseits die Bestandssituation bzw. der Analysefall näher ermittelt und die bestehenden Verkehrsverhältnisse bestimmt. Andererseits wurden die verkehrlichen Auswirkungen infolge neuinduzierter Verkehre durch die geplanten Nutzungen abgeschätzt und eine verträgliche Abwicklung der Verkehre über das bestehende Straßennetz mittels Bewertung der Verkehrsqualität und der Leistungsfähigkeit geprüft.
Im Fokus der Untersuchung standen dabei die vier folgenden Knotenpunkte:
- KP1 Stralsunder Straße/Ladebower Chaussee
- KP2 Stralsunder Straße/An der Bleiche
- KP3 Stralsunder Straße/Steinbeckerstraße/Hansering
- KP4 Ladebower Chaussee/Parkplatz Museumshafen
Beim Analysefall wurden die zwei oben genannten städtebaulichen Konzepte zugrunde gelegt.

Das künftige Verkehrsaufkommen im B-Plangebiet und in den benachbarten B-Plangebieten wurde auf der Grundlage von zwei bestehenden städtebaulichen Konzepten (Variante 1 und 2) nach dem Dr. Bosserhoff-Verfahren abgeschätzt. Für die Variante 1 wird eine durchschnittliche Verkehrserzeugung von ca. 2.184 Kfz/24 h erwartet. Unter Berücksichtig der Vorhaben bei der Variante 2 werden ca. 2.831 Kfz/24 h ermittelt. Der Anteil des Quell- und Zielverkehrs für die geplante „Mobilitätsstation“ liegt bei ca. 1.438 Kfz/24h bzw. 1.653 Kfz/24 h.
Für die Verkehrsprognose wurden folgende Prognoseszenarien für den Gesamtverkehr der Steinbeckervorstadt -westlich und östliche Seite - aufgestellt:

- Prognose-Planfall 1: Prognoseszenario 1 Ladebower Chaussee mit Variante 2 des städtebaulichen Entwurfs Steinbeckervorstadt
- Prognose-Planfall 2: Prognoseszenario 2 Ladebower Chaussee mit Variante 1 des städtebaulichen Entwurfs Steinbeckervorstadt
- Prognose-Planfall 3: Prognoseszenario 2 Ladebower Chaussee mit Variante 2 des städtebaulichen Entwurfs Steinbeckervorstadt

Im Ergebnis der durchgeführten HBS-Berechnungen für die Prognose mit dem Bestandsausbau der Knotenpunkte ist festzustellen, dass der Knotenpunkt Stralsunder Straße/ Ladebower Chaussee nur im Prognose-Planfall 1 – also unter reduzierten Prognoseannahmen im Bereich Ladebower Chaussee – noch leistungsfähig und mit ausreichender Verkehrsqualität betrieben werden kann. In den Prognose-Planfällen 2 und 3 ist ein leistungsfähiger Betrieb jedoch nicht möglich. Daraus schlussfolgernd sind unter der Maßgabe eines Eintretens der maximalen Verkehrserzeugung im Bereich der Ladebower Chaussee bauliche und/oder signaltechnische Maßnahmen zur Knotenpunktertüchtigung erforderlich.
Der Knotenpunkt Stralsunder Straße/ Hansering/ Steinbeckerstraße/ An der Bleiche und die Einmündung Ladebower Chaussee/ Anbindung Parkhaus sind jeweils mit dem bestehendem

Knotenausbau leistungsfähig. Um Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte unter Berücksichtigung des künftigen Verkehrsaufkommens zu gewähren, wird die Modifizierung der Lichtsignalanlage und Beibehaltung des Knotenpunktausbaus Stralsunder Straße/ Ladebower Chaussee als bewertete Lösung für die Ausbaustufe 1 gesehen. Die Verkehrssicherheit steht hier mit einem hohen Bewertungspunkt von 40% an der ersten Stelle.
Weiterhin wurde die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes im Rahmen der Ausbaustufe 2 in Form eines Kreisverkehrsplatzes (mit Bypass und Radwegunterführung/ mit Bypass und ohne Radwegunterführung) untersucht.
Durch die Betrachtung der Simulationen wurde die gegenseitige Beeinflussung des Verkehrsablaufes am Knotenpunkt beobachtet und analysiert. Hierbei wurden zwei Varianten (2.2 und 2.2a) in Betracht gezogen. Schließlich stellt sich heraus, dass die Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität bei der Variante 2.2. aufgrund des besser ablaufenden Verkehrs gegeben sind. Jedoch ist die Kreisverkehrslösung als längerfristige Maßnahme mit höheren Kosten verbunden. Des Weiteren trägt die Umbaumaßnahme des Knotenpunktes eine gestalterische Attraktivität des Verkehrsraumes zur Stadteingangssituation mit nah überregionalem Straßennetz (L 105) im Norden bei. Im B-Plan wird daher die Kreisverkehrslösung grob dargestellt. Es ist zu erwähnen, dass ein Teil des geplanten Kreisverkehrsplatzes im Gemeindegebiet Neuenkirchen liegt. Die Erlangung der Planungshoheit setzt eine entsprechende Gebietsänderung mit der Nachbargemeinde Neuenkirchen voraus. Erste Gespräche zur Verhandlung wurden bereits aufgenommen.

Die Erreichbarkeit des Gebiets soll mit einem Haltepunkt der Bahnstrecke Greifswald - Ladebow im Bereich des Museumshafens verbessert werden. Hinsichtlich der des geplanten „Schienenbusses“ wird seitens des Gleisbetreibers (Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG) eine Untersuchung zur Verkehrssicherheit der bestehenden Gleisanlage im Abschnitt der Steinbeckervorstadt empfohlen. Diese soll z.B. die mögliche Trennung des Gleisbereichs am Museumshafen, die Installation von optischen und/oder akustischen Warnsystemen, die Minimierung von Emissionen aus dem Schienenverkehr und die Sicherheit der Bahnübergänge bzw. Haltepunkte beinhalten.

7. Klimaschutz und Energieeffizienz

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald verfügt über ein Integriertes Klimaschutzkonzept. Im Masterplan 100% Klimaschutz der UHGW werden Ziele des Klimaschutzes konkretisiert.
Durch Sanierungen der bestehenden Gebäude im B-Plan 3 lassen sich langfristig erhebliche Einsparungen im Wärmebedarf erzielen. Neben der Wärmedämmung schreibt das Gebäudeenergiegesetz (GEG) eine Erneuerung von Heizungen vor, die weder einen Brennwert- noch einen Niedertemperaturkessel haben und älter als 30 Jahre sind.
Ab 2028 müssen gemäß § 71 Abs. 1 GEG neu eingebaute Heizungen zu mindestens 65 Prozent mit erneuerbaren Energien (oder unvermeidlicher Abwärme) betrieben werden. Stellt die Kommune, wie von Greifswald geplant, bereits vorher den Kommunalen Wärmeplan auf, ist bereits ab diesem Zeitpunkt der Anteil von 65% erneuerbarer Energien beim Heizungstausch zu erreichen. Zuvor neu eingebaute Heizungen unterliegen der Übergangsregelung des § 71 Abs. 9 GEG. Sollte die Kommunale Wärmeplanung einen Ausbau des Wärmenetzes für das Plangebiet vorsehen, hat die Nutzung des Netzes Vorrang und besteht Anschlusspflicht entsprechend Fernwärmesatzung. Gleiches gilt für den Neubau im Plangebiet. Wird kein Netz geplant oder wird dieses erst zu einem späteren Zeitpunkt errichtet, muss beim Neubau bereits ab Zeitpunkt des Inkrafttretens des Kommunalen Wärmeplans der Anteil von 65% regenerativer Energien bei der Wärmeversorgung eingehalten werden.
Hinsichtlich der Energieeffizienz und der möglichen Nutzung erneuerbarer Energien wird im B-Plan bestimmt, dass auf den Dachflächen von Gebäuden Solaranlagen zulässig sind. Damit wird die Reduzierung der CO2-Immissionen unterstützt.
Die im B-Plan festgesetzten Maßnahmen (z.B. Baumpflanzungen, Fassadenbegrünung, Dachbegrünungen) sind auch geeignete Maßnahmen gegen eine sommerliche Überhitzung. Des Weiteren ist davon auszugehen, dass das Plangebiet aufgrund seiner Lage und der verfügbaren umweltfreundlichen Verkehrsmittelwahl (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) begünstigt wird. Eine weitere Reduktion der mit der geplanten Nutzung verbundenen CO2-Emissionen erfolgt durch die im B-Plan festgesetzten Einschränkungen für den Bau von Stellplätzen und durch die Nichtanwendung

der Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen gemäß städtischer Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung.

8. Textliche Festsetzungen (Teil B)

8.1 Art der baulichen Nutzung

Das Plangebiet hat eine spezifische Nutzungsstruktur, deren Bauflächen sich aus allgemeinen Wohngebieten (WA), und urbanen Gebieten (MU) zusammensetzen. Planungsrechtliche Grundlage sind die Regelungen nach Baunutzungsverordnung (BauNVO).

8.1.1 Allgemeine Wohngebiete

Die allgemeinen Wohngebiete WA 1, WA 2, WA 3 und WA 4 dienen vorwiegend dem Wohnen. Neben Wohngebäuden sind die in § 4 Abs. 2 BauNVO aufgeführten Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, Räume für die Berufsausübung freiberuflich Tätiger und solcher Gewerbetreibender, die ihren Beruf in ähnlicher Art ausüben, zulässig.
Ausgeschlossen sind in den allgemeinen Wohngebieten die weiteren ansonsten allgemein zulässigen Nutzungen der zur Versorgung des Gebiets dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe. Diese sind öffentlichkeitswirksamer in den urbanen Gebieten (MU, s.u.) an der Stralsunder Straße zulässig. Damit sollen rückwärtig zur belebteren Straße unbeabsichtigten Immissionsbelastungen eingeschränkt werden. Aus gleichem Grund sowie wegen hier ungeeigneter Lage sind in den allgemeinen Wohngebieten die ansonsten nach § 4 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen ausgeschlossen.
Auch Ferienwohnungen, die nach § 13a Baunutzungsverordnung (BauNVO) in allgemeinen Wohngebieten ausnahmsweise zugelassen werden können, sollen nicht Bestandteil des B-Plans werden. Mit dem planungsrechtlichen Ausschluss von Ferienwohnungen/ Ferienhäusern und Betrieben des Beherbergungsgewerbes wird der entstehende Wohnraum dauerhaft gegenüber einer Zweckentfremdung durch wirtschaftlich durchsetzungsfähige Fremdenverkehrsnutzungen geschützt.
Im WA 4 dürfen ausschließlich kleine Gebäude (Tiny Houses) mit maximal 35 qm Grundfläche / Gebäude errichtet werden. Je bauliche Anlage ist nur eine Wohnung zugelassen. Solche Häuser mit geringer Fläche können dem Dauerwohnen ggf. auch dem zeitweisen Wohnen und das Gebiet ergänzenden Nutzungen dienen. Sie sind transportabel oder können mittels eines fahrbaren Untergestells mit Hilfe einer Zugmaschine oder eines Zugfahrzeugs bewegt werden. Der Bedarf nach Tiny Häusern ist nicht mit dem üblichen Bedarf an Wohnbauflächen zu vergleichen.

8.1.2 Urbane Gebiete

Urbane Gebiete dienen dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören.
Die Nutzungsmischung muss nicht gleichgewichtig sein.
Ein Ziel des B-Plans ist es, anknüpfend an die örtlichen Gegebenheiten in der Stralsunder Straße eine belebtere Erdgeschosszone mit einem vielfältigen, kleinteiligen und stadtteilaffinen Nutzungsmix zu etablieren. Die Ausweisung der urbanen Gebiete MU 1, MU 2 und MU 3 nach § 6a BauNVO entspricht dieser Absicht. Entsprechend den in urbanen Gebieten allgemein zulässigen Nutzungen soll ein durchmischtes Gebiet entwickelt werden, das sich neben dem Wohnen sowohl aus sozialen, kulturellen, gewerblichen und anderen Einrichtungen zusammensetzt. Das entspricht dem im Nutzungsspektrum gemäß § 6a Abs. 2 BauGB, das Geschäfts- und Bürogebäude, Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Bertriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige Gewerbebetriebe und Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke umfasst.
Entstehen soll ein städtischer (urbaner) Bereich mit einer hohen Durchmischung von möglichst Einzelhandels-, Gastronomie- und weiteren gewerblichen, sportlichen und sozialen Nutzungen in den Erdgeschosslagen und Wohn-, Büro- und Praxis- sowie Nutzungen des Beherbergungsgewerbes in den Obergeschossen, um dieser Teil der Steinbeckervorstadt auch durch Publikumsver-

kehr stärker zu beleben. Es ist davon auszugehen, dass die Stralsunder Straße durch die Nutzungsmischungen und ihre Nähe zur Stadtmitte mehr gesamtstädtische Bedeutung erhält.
Bei der Art der Ansiedlungen ist zu empfehlen, die verkehrlichen Verhältnisse im Blick zu behalten. Während eine Anfahrt mit dem Pkw aufgrund hoher Verkehrsbelastung nicht immer zeitsparend ist, besteht zum anderen eine gute Anbindung an das Radwegenetz.
Generell wird durch die Ausweisung der Baugebiete eine Verringerung des Störgrades der gewerblichen Nutzungen in Hinblick auf ein verträgliches Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe angestrebt. Das Wohnen im rückwärtigen Bereich soll nicht wesentlich gestört werden. Abgesehen vom Bestandschutz sind nur noch Gewerbebetriebe zulässig, welche dem jeweiligen Baugebiet entsprechen.
Die Sortimente der Handels- bzw. Gewerbenutzungen sollen mit den konzeptionellen Inhalten des Einzelhandelsfachplans für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald im Einklang stehen
Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelvanten Sortimenten (gemäß dem aktuellen Einzelhandelsfachplans für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald) sind daher nicht zulässig, um negative Auswirkungen auf die zentralen Versorgungsbereiche zu vermeiden.
Zu beachten ist auch, dass großflächige Einzelhandelsbetriebe, welche gemäß § 11 BauNVO Abs. 3 in entsprechenden Sondergebieten zulässig wären, sind in anderen Baugebieten grundsätzlich unzulässig sind. In der BauNVO wird Schwellenwert zur Großflächigkeit des Einzelhandels maximal 1200 m² Geschossfläche bestimmt. Im Weiteren besteht die Grenze von maximal 800 qm Verkaufsraumfläche (BVerwG 4 C 8.05, Urteil v. 24.11.2005).
Des Weiteren werden Ferienwohnungen/Ferienhäuser, Vergnügungsstätten, Tankstellen, Bordelle und bordellartige Betriebe (wie z.B. Wohnungsprostitution) auch als Ausnahme ausgeschlossen, um in den nur in begrenztem Umfang zur Verfügung stehenden neuen Gewerbeflächen einen kleinteiligen, kreativen und stadtteiltypischen Gewerbebesatz zu unterstützen und den angestrebten Gebietscharakter eines lebendigen Stadtteils mit ausgeprägter Funktionsmischung nicht zu gefährden. Darüber hinaus stellen Ferienwohnungen eine ernsthafte Konkurrenz zur Dauerwohnnutzung dar und sie können den Gebietscharakter des urbanen Gebiets verändern. Daher wird die Zulässigkeit der gemäß § 13 a Satz 1 Baunutzungsverordnung (BauNVO) zu den Gewerbebetrieben gehörenden Ferienwohnungen nach § 6a Absatz 2 Nummer 4 im Urbanen Gebiet ausgeschlossen.
Der Ausschluss der ausnahmsweisen Zulässigkeit von Tankstellen erfolgt, da Tankstellen nicht zu den gewünschten belebten Erdgeschosszonen beitragen und aufgrund ihrer baulichen Beschaffenheit mit ausgedehnten, Rangierbereichen eine Zäsur in einem einheitlichen, von geschlossener Bebauung geprägten baulichen Umfeld darstellen. Sie sind durch ihren langstündigen Betrieb eine zusätzliche Lärm- und Geruchbelastung in einem baulichen Umfeld. Die im Plangebiet vorhandene Tankstelle hat jedoch Bestandsschutz. Eine weitere Tankstelle befindet sich in unmittelbarer Nähe in der Nachbargemeinde Neuenkirchen.

8.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch verschiedene städtebauliche Parameter definiert.
Es erfolgen Festsetzungen zur maximal zulässigen Grundflächenzahl (GRZ) unter Berücksichtigung des nachhaltigen Umgangs mit der Ressource Boden. Durch sie wird der maximal überbaubare Anteil eines Baugrundstücks geregelt -, zur maximal zulässigen Grundfläche (GR) und zur Höhe baulicher Anlagen. Hinsichtlich der Höhe baulicher Anlagen sind die Anzahl der Vollgeschosse, die maximale Höhe von Gebäuden sowie die minimal zulässige Höhe des Fertigfußbodens im Erdgeschoss einschließlich der Höhenbezüge festgesetzt.

Bei den vorgenannten Angaben wurde darauf geachtet, dass sie zum einen die bestehenden Gebäude in ihrer Kubatur berücksichtigen und einen weiteren Ausbau zulassen und zum anderen auch eine am Bestand orientierte Neubebauung erlauben. So werden in den Bereichen zu den öffentlichen Straßen vor allem Erweiterungen von Bestandsgebäuden bzw. Baulücken zugelassen, die sowohl heutige Bedürfnisse an Wohngebäude erfüllen als auch den bestehenden Straßenraum berücksichtigen. Die Anzahl der Vollgeschosse von II bis IV ist hier aus städtebaulicher Sicht gut vertretbar.
Die Errichtung von zusätzlichen neuen Wohnungen wird im WA 3 im rückwärtigen Bereich (zweite Reihe) der Stralsunder Straße von Norden nach Süden insbesondere auf den Grundstücken 28,

29/1, 30, 31/1, 31/2, 33/1, 34/2, 35/4, 35/5, 35/6, 35/7, 35/8, 37 und 42/2 ermöglicht. Diesem städtebaulichen Ziel kann im WA 3 durch die 2-3-geschossige Bebauung erreicht werden. Im WA 2 eignen sich die Baufenster besonders für Geschosswohnungsbau. In den beiden Teilgebieten ist die Staffelung der Kubaturen mit zwei bis drei Vollgeschosse und ggf. mit zusätzlichem Staffelgeschoss möglich. Die GRZ wird im WA 4 mit dem geringeren Wert von 0,3 festgesetzt und zusätzlich eine maximale GR von 35 m² je pro Gebäude. Damit ist gewährleistet, dass das Gebiet ausschließlich für den Zweck der Errichtung kleiner Wohnhäuser (Tiny-Häuser) genutzt wird.

Die differierten Festsetzungen der Höhe baulicher Anlagen im Plangebiet stehen im Kontext mit den in den örtlichen Bauvorschriften bestimmten Dachformen. In der Höhenentwicklung wird zum einen die Einfügung in das städtebauliche Umfeld an der Stralsunder Straße und am Ryck und zu anderen der Übergang zur offenen Landschaft berücksichtigt. In diesem Sinne sind in den WA 1, MU 1 und MU 2 Satteldächer zulässig sowie größere maximale Höhen bei gleicher Anzahl von Vollgeschossen möglich als in den WA 2, WA 3 und MU 3, in welchen ausschließlichen Flachdächern und Pultdächer zulässig sind.
Für die Bemessung sind hier allgemein ca. 40 cm Sockelhöhe zuzüglich ca. 3,00 m / möglichem Geschoss (Vollgeschoss / sonstiges Geschoss) über angrenzende öffentliche Straßenoberkante zugrunde gelegt, wobei ein Pultdach mit ca. 3,00 m Höhe und ein Steildach von ca. 6,00 m Höhe berücksichtigt wurden.
Vier Vollgeschosse sind lediglich im MU 1 zulässig. Für das hier im Bau befindliche fünfgeschossige Gebäude (inkl. zurückgesetztem fünften Geschoss) wurden nach Untersuchung der Sichtbeziehungen zum Dom der Greifswalder Altstadt antragsgemäß 13,20 m Gebäudehöhe genehmigt. Aus dieser Höhe wurde daher die maximal zulässige Höhe für vier Vollgeschosse abgeleitet.

Im für Tinyhäuser vorgesehenen WA 4 beträgt die maximale Gebäudehöhe 6,00 m. Damit ist es möglich, nicht jederzeit mobile Tinyhäuser im niedrig gelegenen Gelände aufzuständern, so dass hierfür die im Überflutungsschutz begründete Fußbodenhöhe von 2,00 m NHN eingehalten werden kann.
Gemäß der Herleitung in Kap. 5.6 - Hochwasserrisiko wird die Fußbodenhöhe der Aufenthaltsräume von Wohnungen sowie von Beherbergungsstätten mit mind. 2,00 m über NHN (DHHN 2016) festgesetzt. Ausgenommen sind jederzeit mobile bauliche Anlagen im WA 4, da diese auf höher gelegene Flächen gefahren werden können. Die Fußbodenhöhe von Aufenthaltsräumen für betreuten Personen sowie von Transformatorenstationen muss über dem Niveau des Bemessungshochwassers (BHW) liegen. Gleiches gilt für das Niveau von gewerblichen Lagerflächen und Lagerräumen von wassergefährdenden Stoffen und Abfall. Der aktuell gültige Bemessungshochwasserstand (BHW) beträgt 3,40 m NHN.

8.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

Für die Teilgebiete des urbanen Gebiets MU 2 wird im Zusammenspiel mit den überbaubaren Grundstücksflächen eine abweichende Bauweise festgesetzt, welche aus der bestehenden städtebaulichen Struktur entlang der Stralsunder Straße abgeleitet ist. Die abweichende Bauweise in den o.g. Teilgebieten ermöglicht zur lärmbelasteten Stralsunder Straße eine Bebauung, welche die rückwärtigen Bereiche vor Lärmimmissionen schützt. Dadurch kann eine geschützte Aufenthaltsqualität in den Höfen entstehen. Die abweichende Bauweise beinhaltet, dass innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen die Gebäude ohne seitlichen Grenzabstand zu errichten sind, es sei denn, dass die vorhandene Bebauung davon eine Abweichung erfordert. Diese werden insbesondere durch Gebäudeöffnungen bedingt.
In den allgemeinen Wohngebieten WA 1, WA 2, WA 3 und WA 4 ist eine offene Bauweise zulässig, um im Anschluss zur bestehenden Bebauung an der Stralsunder Straße einen Übergang zu den sich anschließenden Grünflächen und dem Landschaftraum mit tendenziell aufgelockerten Strukturen zu gestalten.
Für die Baugebiete MU 1 und MU 2 wird keine Bauweise festgesetzt, da hierfür kein Planungserfordernis besteht. Im MU 1 befindet sich bereits ein größeres Wohngebäude im Bau. Das MU 3 am nördlichen Stadteingang ist mit einer Tankstelle bebaut. Für eine mögliche Neubebauung sollen verschiedene Ideen der Baukörperbildung ermöglicht werden.

Die Festsetzungen der Bauweise berücksichtigen auch mögliche spätere Flurstücksteilungen oder -verschmelzungen.

Für den nördlichen Teil des WA 2 wird eine halbrunde Bauform für die Errichtung einer Kindertagesstätte festgesetzt. Diese Form ermöglicht eine optimale Raumnutzung und platzsparende Außenwand (ohne tote Winkel). Anderseits soll sich die Anlage architektonisch von geplanten Wohnhäusern im nahen Umfeld abheben.

Zur Definition städtebaulicher Räume bzw. klarer Raumkanten im Bereich der Straßen ist die Stellung der Gebäude durch Baulinien vorgegeben. Im Weiteren wird die überbaubare Grundstücksfläche überwiegend durch Baugrenzen geregelt. Stadtbildtypische Bestandsgebäude und bekannte baugenehmigte Planungen liegen allgemein innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen, diese sind daher in groben Zügen in der Planzeichnung ablesbar. Die Position von neuen Gebäuden orientiert sich überwiegend am städtebaulichen Konzept.
Im Gegensatz zu Baugrenzen ist an Baulinien zwingend heranzubauen, so dass keine unnötigen Versprünge oder Unregelmäßigkeiten in der Bebauung die vorhandenen und geplanten städtebaulichen Konturen stören. Die festgesetzten Ausnahmen von den Baulinien und die zulässigen Überschreitungen der Baugrenzen dienen – zum Teil auch analog des Bestands – der Vergrößerung von Möglichkeiten zur Nutzung und Gestaltung der Gebäude.

8.4 Höchstzulässige Zahl der Wohnungen in Wohngebäuden

Die höchstzulässige Zahl von Wohnungen in Wohngebäuden wurde in den allgemeine Wohngebieten WA 1 auf zwei Wohnungen und WA 4 auf eine Wohnung festgesetzt, um untypische funktionelle Verdichtungen in der jeweiligen städtebaulichen Situation zu vermeiden. Im WA 1, hier befindet sich ein kleines, landschaftlich gut eingefügtes bestehendes Wohnhaus. Dessen Erhaltung dient der städtebaulichen Eigenart des Kleingebiets. Im WA 4 sind nur kleine Gebäude (Tiny-Häuser) bis 35 m² Grundfläche zulässig, in denen bei einer höheren Anzahl von Wohnungen unerwünscht beengte Wohnverhältnisse entstehen würden.

8.5 Verkehrsflächen

Öffentliche Straßenverkehrsflächen
Wie im Kap. 5.3 - Verkehrsinfrastruktur erläutert, wird das Plangebiet von der Stralsunder Straße erschlossen. Sie ist Teil des städtischen Straßenhauptnetzes und wird somit im Bestand als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Um den Flächenbedarf für den Ausbau des Knotenpunkts der Stralsunder Straße mit der Stralsunder Landstraße, der Ladebower Chaussee und der o.g. Stichstraße planerisch zu sichern, werden adäquate ergänzende Flächen festgesetzt. Der vorgesehene Kreisverkehr ist als Hinweis abgebildet um den Platzbedarf für die Verkehrsanlage zuzüglich Geländemodellierung und ggf. Verkehrsgrün zu verdeutlichen.
Die öffentlichen Verkehrsflächen bestehen neben den Fahrbahnen insbesondere aus Wegen für Radfahrer und Fußgänger - im Bestand handelt es sich um einen gemeinsamen Geh- und Radweg, einen getrennten Rad- und Gehweg und einen für Radfahrer freigegebener Gehweg – und Verkehrsgrün. Um auf der westlichen Straßenseite Fläche für eine durchgängige Baumreihe zu gewinnen, ist bei einer Erneuerung der Straße die Verringerung der Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 m auf ca. 6,50 m erforderlich.

Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung: Verkehrsberuhigter Bereich und öffentlicher Fuß- und Radweg
Die Straße „An der Bleiche“ und die neu geplanten Erschließungsstraßen (Planstraße A und B) mit Anbindung an die Stralsunder Straße werden als Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „verkehrsberuhigter Bereich“ gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festgesetzt. Die Planstraße A zweigt von der Straße „An der Bleiche“ ab. Bei der Planstraße B handelt es sich um die grundlegend auszubauende unbefestigte Stichstraße, welche sich etwas nördlich der Mitte des Gebiets befindet. Die Festsetzung als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung erfolgt, um gemischte Verkehrsfläche für alle Verkehrsteilnehmer vorsehen zu können und um im rückwärtigen Bereich die mit dem Verkehr verbundenen Immissionen zu mindern. Die beiden Planstraßen wer-

den als Stichstraßen mit Wendehammer ausgebildet. Die Begegnung von zwei Fahrzeugen soll durch die Bemessung der befahrbaren Flächen gewährleistet werden. Gemäß den ohne Normcharakter abgebildeten Straßenquerschnitten werden hierfür befahrbare Flächen in der Breite von 5,5 vorgeschlagen. Damit kann im Randbereich Verkehrsgrün angelegt und Beleuchtung aufgestellt werden.
Die mit der Zweckbestimmung Fuß- und Radwege im Plangebiet festgesetzten Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung dienen der Durchwegung von Grün- und Freiflächen einschließlich der Erschließung der als Spielplatz festgesetzten Grünfläche. Innerhalb der Grünflächen ist die Anlage weiterer Wege möglich, dazu wurden zeichnerische Hinweise aufgenommen. Ableitend vom Bestand ist ein Rad- und Gehweg mit Anschlüssen zum weiteren Wegenetz auf dem Riegeldeich vorgesehen.

Verkehrsflächen, Bereich ohne Ein- und Ausfahrt
Zur Vermeidung von negativen städtebaulichen Auswirkungen werden Bereiche ohne Ein- und Ausfahrten entlang der Planstraße A und B sowie an den Flurstücken 41/1 und 42/2 südlich der Stralsunder Straße durch gezielte Steuerung der Zufahrtssituation festgesetzt.

Bahnflächen
Die Bahnstrecke Greifswald – Ladebow („Hafenbahn Greifswald“; Strecken-Nr. 6787) wurde als Bahnanlage nachrichtlich übernommen.

8.6 Stellplätze/ Nebenanlagen

Stellplätze, Fahrradabstellplätze
Die Regelungen im Text (Teil B) I.4.1 und II.5 zu Stellplätzen leiten sich aus den Erfordernissen des flächen- und kostensparenden Bauens ab. Gemäß Beschluss der Bürgerschaft (Beschluss-Nr. BV-V/07/0169) ist im Gebiet der Moorschutz prioritär zu behandeln. Zum anderen ist nicht tragfähiger Baugrund mit höheren Gründungsaufwendungen verbunden. Daher sollen auch aus Kostengründen die Herstellung unnötiger befahrbarer Flächen vermieden werden.
Aus diesem Grund wurde im Text (Teil B) I.4.2 festgesetzt, dass in den hauptsächlich neu zu bebauenden rückwärtig zur Stralsunder Straße gelegenen Bauflächen WA 2, WA 3 und WA 4 abgesehen von definierten Ausnahmen keine oberirdischen Stellplätze zulässig sind. (Hierzu siehe auch nächster Punkt „Autofreies Gebiet“.)
Flankierend wurde aus gleichem Grund eine örtliche Bauvorschrift zur Anzahl der notwendigen Stellplätze aufgenommen (s. 5. Örtliche Bauvorschriften), welche auf eine verringerte Anzahl ermöglicht. Aus gestalterischer Sicht sind überdachte Fahrradabstellplätze an der Stralsunder Straße nicht zulässig.

Autofreies Wohngebiet
Gemäß Masterplan Steinbeckervorstadt Beschluss der Bürgerschaft (Beschluss-Nr. BV-V/07/0169) soll ein „autofreies Wohngebiet“ im B-Plangebiet entwickelt werden. Das ist mit dem zentrumsnahen und urbanen Charakter des Plangebiets und mit Nachhaltigkeit sowie mit erhöhter Aufenthaltsqualität von Freiflächen zu begründen. Die im Masterplan als autofreies Wohngebiet abgebildete Fläche wird mit den allgemeinen Wohngebieten WA 2, WA 3 und WA 4 umgesetzt. Hier sind offene Stellplätze, Carports und oberirdische Garagen unzulässig. Ausnahmen können bei Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen, Carsharing, Lieferung und Notdienste zugelassen werden. Allgemein können Tiefgaragen unter Berücksichtigung der derzeitigen Grundwasserströmungsverhältnisse und des vorsorgenden Bodenschutzes gebaut werden. Eine Autofreiheit kann allein mit den Mitteln der Bauleitplanung nicht bewirkt werden, hingegen eine Verringerung des Verkehrs. Es ist zu beachten, dass gemäß BauGB in § 1 Abs. 6 Punkt 9. die verkehrlichen Belange und die Mobilität bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen sind und dass die LBauO M-V in § 49 Abs. 1 den Begriff „notwendigen Stellplätze und Garagen“ prägt. Flankierend zur Bauleitplanung sind zur Vermeidung von Stellplätzen weitere Instrumente wie Konzeptvergabe und Vereinbarungen beim Grundstücksverkauf erforderlich. Die textliche Festsetzung, dass die Bestimmungen der Stellplatz- und Fahrradabstellsatzung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald zur Anzahl der notwendigen Stellplätze nicht für den durch Wohnungen verursachten Bedarf oder Mehrbedarf gelten, gibt dafür einen planungsrechtlichen Rahmen.

Grundsätzlich soll der Stellplatzbedarf in der Steinbeckervorstadt weitgehend gebündelt in einer zentralen Parkanlage (Mobilitätsstation) mit mehr Funktionalität abgedeckt werden. Entsprechend des aktuellen städtebaulichen Konzeptes wird dafür ein Standort im ebenfalls im Aufstellungsverfahren befindlichen B-Plan Nr. 105 – Steinbeckervorstadt - festgesetzt.

Nebenanlagen
Zu den zulässigen Nebenanlagen, die dem Nutzungszweck der in dem Baugebiet gelegenen Grundstücke oder des Baugebiets selbst dienen, zählen im Rahmen des § 14 Abs. 1 BauNVO Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Wärme aus erneuerbaren Energien, also u.a. gebietsbezogene Wärmepumpen. Ausnahmsweise zulässig in den Baugebieten sind im Rahmen des § 14 Abs. 2 BauNVO u.a. der Versorgung der Baugebiete mit Elektrizität, Gas, Wärme und Wasser sowie zur Ableitung von Abwasser dienenden Nebenanlagen, d.h. auch gebietsbezogene Energieerzeugungsanlagen mit Kraft-Wärme-Kopplung. Hinsichtlich der Wärmeversorgung (vergl. Punkt 5.4 - Stadttechnische Infrastruktur) stehen die Festsetzungen des B-Plans dem Aufbau einer Fern- oder Nahwärmeversorgung nicht entgegen.

8.7 Flächen für Versorgungsanlagen

Zur Abholung von häuslichen Wertstoffen sind zwei zentrale Wertstoffsammelplätze im B-Plangebiet vorgesehen. Diese befinden sich im mittleren und südlichen Bereich des B-Plangebiets. Die Standorte sind mit der Entsorgungsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH als öffentlich-rechtlicher Entsorgungsträger abgestimmt. Für die weiteren Versorgungsanlagen (z.B. Trafostation, Batteriespeicher) sind rechtzeitige Abstimmungen mit den Stadtwerken der Universitäts- und Hansestadt Greifswald erforderlich.

8.8 Grünflächen, Flächen für die Landwirtschaft

Die vorhandenen Grünflächen im Plangebiet befinden sich in niedrig gelegenen Flächen und sind in der Regel von Geländeabsenkungen infolge der Degradierung des Torfbodens betroffen (vergl. Kap. 5.7- Baugrund, Moorböden, Bodendenkmale, Bodenverunreinigungen und Altlasten). Bis auf den Uferbereich des Rycks, welcher ableitend vom Bestand als öffentliche Grünfläche festgesetzt wird, handelt es größtenteils um aufgegebene private Gartenflächen.
Diese Nutzungsaufgabe ist allgemein ein Ergebnis der zunehmenden Nässe in den Winterhalbjahren infolge der noch andauernden Geländeabsenkung. Daher soll ein großer Teil dieser Flächen neben der Erholung auch Maßnahmen des Bodenschutzes dienen. Sie werden als öffentliche Grünflächen mit der Zweckbestimmung Parkanlage sowie als Retentionsfläche festgesetzt.
Die festgesetzten öffentlichen Grünflächen dienen als Übergangsbereiche zur freien Landschaft. Sie sind naturnah und in der Deckschicht ohne kalkhaltige Materialien parkartig zu gestalten. Zulässig sind die Führung von Geh- und Radwegen und die Ausbildung von Aufenthaltsbereichen. Einfriedungen sind nicht zulässig.
Die Retentionsflächen dienen dem Speichern und dem gedrosselten Ableiten des im Plangebiet anfallenden Regenwassers. Eine adäquate Durchwegung ist vorgesehen.
Parallel zum Deich liegt innerhalb dieser Flächen der Schutzstreifen des Riegeldeichs inkl. einer in den Boden einzubringenden Dichtwand für die Regulierung des Grundwasserstands der Steinbeckervorstadt (vergl. Kap. 5.5 - Grundwasser/ Versickerungsfähigkeit des Bodens).
Die unmittelbar westlich an die rückwärtigen Bauflächen der Stralsunder Straße angrenzenden Flächen werden im Wesentlichen ableitend aus dem Bestand als private Grünflächen festgesetzt. Südlich setzen sich diese Flächen mit einer festgesetzten öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung Spielplatz fort, welche östlich der vorgesehenen Kindertagesstätte bzw. Teilfläche eines festgesetzten Allgemeinen Wohngebiets liegt. (vergl. Kap. 6. - Städtebauliche und verkehrsplanerische Konzeption).
Für die Errichtung der technischen Anlagen zur Grundwasserregulierung dürfen die öffentlichen Grünflächen beansprucht werden.
Die festgesetzten öffentlichen Grünflächen bedürfen überwiegend des Erwerbs.
Naturschutzrechtlich geschützter Baumbestand wird mit dem Planzeichen „Erhaltung von Bäumen“ festgesetzt. Dieser Baumbestand ist dauerhaft zu erhalten und bei Abgang gleichwertig zu ersetzen.

In der Stralsunder Straße ist die Wiederanpflanzung von Straßenbäumen auf der westlichen Straßenseite vorgesehen. Diese sind entsprechend zeichnerisch festgesetzt (vergl. 8.5 – Verkehrsflächen). Dadurch soll die Stralsunder Straße (wieder) als Allee in Erscheinung treten und neben höherer Aufenthaltsqualität bessere mikroklimatische Bedingungen bieten können.
Im nördlichen Randbereich des Geltungsbereichs befinden sich Flächen für die Landwirtschaft. Diese Flächen werden voraussichtlich vom Ausbau des benachbarten Knotenpunkts der Stralsunder Straße insbesondere durch Geländemodellierung beeinflusst, jedoch sollen sie weiterhin der landwirtschaftlichen Nutzung zur Verfügung stehen.

8.9 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

Maßnahmen im Zusammenhang des Bodenschutzes

Sowohl die Anlage von Retentionsflächen und die vorgesehene Anlage einer Dichtwand entlang der Deichschutzstreifens (vergl. Kap. 8.8- Grünflächen, Flächen für die Landwirtschaft) als auch die Regulierung des Grundwasserstands durch ein separates Schöpfwerk am Ryck sowohl Maßnahmen des Bodenschutzes. Diese Maßnahmen sind in der Planzeichnung mit einem umrandeten R (Retentionsflächen) bzw. einem umrandeten D (Dichtwand) sowie mit dem Planzeichen für Versorgungsanlagen für Wasser, ergänzt mit einem P abgebildet. Die Maßnahmen dienen der Erhaltung der Torfböden und der geregelten Wasserableitung im Plangebiet (vergl. Kap - 5.5 - Grundwasser/ Versickerungsfähigkeit des Bodens). Diese Maßnahmen sind Teil der Erschließung des Plangebiets.

Maßnahmen im Zusammenhang gesetzlich geschützte Biotope, Alleen und Einzelbäume

Im räumlichen Geltungsbereich wurden im Rahmen der Umweltprüfung (s. Umweltbericht – Teil 2 der Begründung) gesetzlich geschützte Biotope (§ 20 NatSchAG M-V), gesetzliche geschützte Alleen bzw. Baumreihen (§19 NatSchAG M-V) und gesetzlich geschützter Baumbestand (§ 18 NatSchAG M-V und Baumschutzsatzung UHGW) erfasst.
Bei den gesetzlich geschützten Biotopen im Plangebiet handelt es sich um die Uferzone des Rycks und um Flächen mit Aufwuchs überwiegend in brachgefallenen Gärten.
Diese Biotope überschneiden sich nicht mit Bauflächen. Es sind jedoch teilweise biototopgestaltende Maßnahmen vorgesehen. Im Norden handelt es sich um die Beräumung baulicher Relikte vormaliger Gartennutzung und naturnahe Gestaltung vernässter Bereiche im Zusammenhang benachbarten Retentionsflächen. Der Uferbereich des Rycks bedarf zum Teil naturnaher Gestaltung, wobei auch die Unterbringung des o.g., dem Bodenschutz dienenden Schöpfwerks vorgesehen ist.
Die beiden erfassten geschützten Baumreihen befinden im Wesentlichen im Deichschutzstreifen am Fuß des Riegeldeichs. Der zu ertüchtigende Deich befindet sich in Zuständigkeit des StALU Vorpommern. Daher wird der Deichschutzstreifen als mit Geh- und Fahrrechte zugunsten des StALU Vorpommern zu belastende Flächen festgesetzt. Aufgrund dieses Zusammenhangs erfolgt die naturschutzrechtliche Konfliktlösung im Rahmen der Maßnahmen des Küstenschutzes.
Eine ähnliche Situation besteht im Norden des Plangebiets bei der erfassten geschützten Baumhecke. Die festgesetzten Verkehrsflächen für den Ausbau des Knotenpunktes der Stralsunder Straße überdecken hier den größten Teil der Baumhecke. Inwieweit die Baumhecke beeinträchtigt werden muss, wird erst bei der Straßenplanung zu erkennen sein. Die naturschutzrechtliche Konfliktlösung. Die naturschutzrechtliche Konfiktlösung ist daher erst in dieser Planungsebene vorgesehen,

Ausgleichsmaßnahmen

Im Rahmen der Umsetzung des B-Plans wird angestrebt, so viele Bäume wie möglich zu erhalten.
Da nur ein Ersatz für tatsächlich gefällte Bäume zu erbringen ist, erfolgt ggf. nach Realisierung der geplanten Vorhaben eine Nachbilanzierung. Im Rahmen des B-Planverfahrens werden für eine vollständige Bilanzierung aller möglichen Verluste alle aufgelisteten Bäume als zu fällen angesehen. Die Ausgleichsmaßnahmen dienen der Kompensation des Eingriffs. Die Ermittlung des Kompensationsbedarfs erfolgt gemäß der Baumschutzsatzung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald bzw. den §§ 18 und 19 NatSchAG M-V
Es besteht die Pflicht von einer Pflanzung im Verhältnis 1:1, für die darüberhinausgehenden Pflanzungen gibt es ein Wahlrecht zwischen der Anpflanzung eines Baums oder einer Ausgleichszahlung. Insgesamt sind 17 Bäume zu kompensieren.

Geplant sind 14 Laubbaumpflanzungen der Mindestqualität Hochstamm, StU 16/18 cm, 3mal zu pflanzen. Die übrigen 3 Bäume können über eine Ersatzzahlung ausgeglichen werden.
Ersatzmaßnahmen außerhalb des Plangebiets
Mit der Eingriffs-/Ausgleichbilanzierung wurde ein Eingriff in Höhe von 23.528,49 m² Kompensationsflächenäquivalent ermittelt. Da der Kompensationsbedarf nicht vollständig innerhalb des Geltungsbereichs des B-Plangebiets umgesetzt werden kann, werden externe Maßnahmen durch Auswahl eines verfügbaren Ökopunktekontos in der Landschaftszone „Ostseeküstenland in Anspruch genommen.

8.10 Immissionsschutz

Im Hinblick auf die allgemeine Anforderung an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse wurde die immissionsschutzrechtliche Verträglichkeit im Plangebiet durch eine schalltechnische Untersuchung unter Berücksichtigung des derzeitigen Baubestands und der neuen städtebaulichen Ziele der B-Plans bewertet (siehe Anlage 2.7).
Zur Beurteilung der Geräuschsituation wurden die relevanten Lärmbelastungen vom Straßen- und Schienenverkehr und von Gewerbebetrieben hinsichtlich möglicher schädlicher Umwelteinwirkungen geprüft.
Die Baugebiete des B-Plans sind planungsrechtlich als Allgemeines Wohngebiet und als Urbanes Gebiet gemäß § 4 und § 6a BauNVO ausgewiesen.

Die schalltechnischen Orientierungswerte für Verkehrslärm stellen sich nach DIN 18005-1, Beiblatt 1 sowie die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV wie folgt dar:

Allgemeine Wohngebiete	tags 55 dB(A) nachts 45 dB(A)
Urbane Gebiete	tags 60 dB(A) nachts 50 dB(A)

Folgende Orientierungswerte durch Gewerbelärm werden nach DIN 18005-1 zu Grunde gelegt:

Allgemeine Wohngebiete	tags 55 dB(A) nachts 40 dB(A)
Urbane Gebiete	tags 60 dB(A) nachts 45 dB(A)

Wenn die Orientierungswerte der DIN 18005 für Verkehrslärm überschritten wurden, so können die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, welche die Zumutbarkeitsgrenze des betroffenen Gebietes aufzeigen, zur Abwägung mit folgenden Orientierungswerten herangezogen werden:

Allgemeine Wohngebiete	tags 59 dB(A) nachts 49 dB(A)
Urbane Gebiete	tags 64 dB(A) nachts 54 dB(A)

Für die Geräuschsituation durch Gewerbelärm gelten nach TA-Lärm 1998 folgende Immissionsrichtwerte (Tagzeitraum von 6 bis 22 Uhr, Nachtzeitraum von 22 bis 6 Uhr):

Allgemeine Wohngebiete	tags 55 dB(A) nachts 40 dB(A)
Mischgebiete	tags 60 dB(A) nachts 45 dB(A)
Urbane Gebiete	tags 63 dB(A) nachts 45 dB(A)

Die bestehenden Lärmquellen werden gemäß der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung wie folgt beschrieben:

- Immissionen aus Straßenverkehrslärm

Die künftige Verkehrsbelastung im B-Planbereich wurde im Vorfeld durch eine verkehrstechnische Untersuchung ermittelt (siehe Kap. 6). Durch die Stralsunder Straße entstehen im B-Plangebiet Geräuschimmissionen, welche überwiegend die Orientierungswerte an verschiedenen Immissionsorten (IO-1 bis IO-21) überschreiten. Die Überschreitungen erreichen am Tag bis zu 9,0 dB(A) und im Nachzeitraum bis zu 13,4 dB (A). Die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV, welche die Zumutbarkeitsgrenzen des betroffenen Gebietes darstellen, werden in dem Beurteilungszeitraum Tag ebenfalls an mehreren maßgeblichen Immissionsorten überschritten.

- Immissionen aus Schienenverkehrslärm

Innerhalb des Plangebiets entstehen durch den Schienenverkehr auf der südlich liegenden Gleisanlage Geräuschimmissionen, die oberhalb der zugrunde gelegten Orientierungswerte liegen. Hierbei ist eine Überschreitung der Orientierungswerte von bis zu 13,0 dB(A) am Tag und in der

Nacht von bis zu 22,4 dB(A) verzeichnen. Die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV werden ebenfalls an mehreren maßgeblichen Immissionsorten überschritten.

- Immissionen aus Gewerbelärm
Die gewerblichen Geräuschquellen innerhalb des B-Plangebiets beziehen sich auf die vorhandenen Gewerbe (Esso-Tankstelle, Sixt-Autovermietung Greifswald, Zisch-Getränkemarkt, Bio am Hafen“ Naturkost Vorpommern GmbH und Veolia Umweltservice Nord GmbH) im Plangebiet. Für mehrere vorgesehene Baugebiete zeigt die schalltechnische Untersuchung Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte auf. Die Überschreitungen der Immissionsrichtwerte von bis zu 17,2 dB (A) am Tag und bis zu 14 dB (A) im Nachtzeitraum treten im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang gewerblicher Nutzungen auf.

Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wird deutlich, dass innerhalb des Plangebiets Nr. 3 die Immissionsrichtwerte für Gewerbelärm und die Orientierungswerte für Straßen- und Schienenlärm im Tages- und Nachtzeitraum für die beabsichtigten Flächennutzungen zum Teil überschritten werden, sodass von Geräuschbelastungen ausgegangen werden muss. Diese können zu Beeinträchtigungen und Störungen des zukünftigen Gebietsentwicklung führen.
Zur Verminderung der Lärmimmissionen des Verkehrs kann keine aktive Schallschutzmaßnahme entlang der Stralsunder Straße bzw. der Schiene – wie eine Lärmschutzwand - realisiert werden, da diese aus städtebaulicher Sicht nicht vertretbar ist. Um jedoch einen ausreichenden Schallschutz im Plangebiet zu gewährleisten, sind passive Lärmminderungsmaßnahmen bei den Hochbauten erforderlich. In der Planzeichnung sind die Lärmpegelbereiche III bis VI ausgewiesen. Außenbauteile schutzbedürftiger Aufenthaltsräume sind gemäß DIN 4109-1:2018-01 und DIN 4109-2:2018-01 „Schallschutz im Hochbau“ mit entsprechenden Schalldämmmaßen und in Verbindung mit einer kontrollierten, fensterunabhängigen Lüftung auszubilden.
Um nachteilige Auswirkungen für die zukünftigen Nutzungen des Plangebiets auszuschließen, welche von schädlichen Lärmimmissionen vorhandener gewerblicher Nutzungen ausgehen, werden die im B-Plan festgesetzten Nutzungen teilweise an Bedingungen gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB gebunden (siehe Kap. 8.11). Diese sind erst nach erfolgter Einstellung von gewerblichen Nutzungen zulässig.

Unter Berücksichtigung der städtischen Ortslage wird eingeschätzt, dass sich die geplanten Nutzungen bei Beachtung der Festsetzungen in das Gebiet einfügen und eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gewährleistet ist.

8.11 Bedingte Festsetzung

Das Instrument des bedingten Baurechts nach § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB kommt für besondere Fälle zur Anwendung, um die städtebauliche Ordnung zu gewährleisten:
Immissionsrechtlich relevante gewerbliche Nutzung werden weiter ermöglicht und im B-Plan bedingt festgesetzten Nutzungen erst zulässig, wenn die derzeitige gewerbliche Nutzung auf den genannten Flächen aufgegeben ist. Neue Bauvorhaben können hier auch errichtet werden, wenn nachgewiesen wird, dass die Immissionsrichtwerte der TA-Lärm infolge Abschirmung eingehalten werden.

8.12 Soziale Infrastruktur

Im räumlichen Geltungsbereich können je nach baulicher Ausnutzung der Wohnbaugrundstücke bis ca. 280 neue Wohnungen geschaffen werden. Der Bedarf an Kindertagestätte im Plangebiet zeichnet sich bereits unter Berücksichtigung der derzeitigen Kapazitäten von Kindertagesstätten im Stadtzentrum ab. Außerdem wird seitens der Bewohner*innen der Steinbeckervorstadt die Errichtung einer Kindertagesstätte verstärkt gewünscht.
Aus städtebaulicher Sicht bietet sich für die Errichtung einer Kindertagesstätte das WA 2 mit einer Flächengröße von ca. 3100 m² an. Entsprechend ist ein Hinweis in der Planzeichnung Teil A im WA 2 vermerkt. Die Erschließung des Grundstückes erfolgt über die Straße an der Bleiche.

8.13 Umweltbelange

Gemäß § 2 Abs. 4 BauGB wird für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a BauGB eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt werden und in einem Umweltbericht beschrieben sowie bewertet werden (siehe Anlage 2.1 zur Begründung). Sie stellt somit den wesentlichen Teil bei der Ermittlung und Abwägung bezüglich umweltrelevanter Wirkungen im Bauleitplanverfahren dar.
In Vorbereitung des Umweltberichtes erfolgte bereits eine umfassende Kartierung des Plangebiets, einschließlich angrenzender Umgebung sowie die Prüfung auf geschützte Arten, in Bezug auf § 44 BNatSchG (siehe Anlage 2.3 zur Begründung). Die Untersuchungsergebnisse und der sich aus dem B-Plan ergebende Kompensationsbedarf auf der Grundlage der Eingriffsregelung sind im weiteren Planverfahren dokumentiert. Ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag wurde ebenfalls erstellt.
Darüber hinaus wurde das betrachtungsrelevante Natura 2000-Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung (GGB) DE 1846-302 „Binnensalzstelle Greifswald, An der Bleiche„, aufgrund des räumlich nahegelegenen Bezuges zum B-Plan Nr. 3 untersucht (siehe Anlage 2.4). Schließlich wurde hierbei festgestellt, dass durch den B-Plan keine erheblichen Beeinträchtigungen für den Erhaltungszustand der Lebensraumtypen und Arten des FFH-Gebiets, zu erwarten sind.

9. Örtliche Bauvorschriften

Die baulichen Anlagen im Plangebiet sollten sich hinsichtlich der äußeren Gestaltung in die umgebende Bebauung und Landschaft einfügen. Die örtlichen Bauvorschriften in der vorgesehenen Regelungsintensität sollen eine gestalterische Ausprägung der Bebauung in Anlehnung an vorhandene Gestaltungsmerkmale sicherstellen bzw. ermöglichen.
Künftig ist das Plangebiet geprägt von Wohnhäusern und Gewerben. Für ein harmonisches Erscheinungsbild in der Stralsunder Straße werden glänzende und das Sonnenlicht reflektierende Oberflächen, die negative Auswirkungen auf das Ortsbild haben, ausgeschlossen.
Die von einem Gebäude losgelösten, freistehenden Werbeanlagen dürfen nicht zugelassen werden. Für eine Tankstelle ist diese im Zusammenhang mit der Preisanzeige ausnahmsweise erlaubt. Für Anlagen zur Solarenergienutzung bestehen Ausnahmen. Zur Anpassung an den Klimawandel wird eine Fassaden- und Dachbegrünung insbesondere für die Hauptgebäude im B-Plan festgesetzt.
In Anlehnung an die traditionelle und am weitesten verbreitete Dachform (Satteldach mit 30°-45° Neigung) im Plangebiet wird diese Dachform mit entsprechender Firstrichtung für das Hauptgebäude entlang der Stralsunder Straße zugelassen. Die festgesetzte Bebauung im MU 3 im Kreuzungsbereich Stralsunder Straße/ Ladebower Chaussee stellt jedoch eine besondere städtebauliche Situation dar, sodass ein modernes Bauobjekt mit Flachdach vorstellbar ist. Flach- und Pultdächer mit 8° und 25° Neigung werden in den rückwärtigen Bereichen zugelassen. Werbeanlagen werden zur Bewahrung des Erscheinungsbildes eingeschränkt.

Im Sinne des Boden- bzw. Moorschutzes sowie des kostensparenden Bauens wurden in den Text (Teil B) II.5 gemäß § 86 Abs. 1 Nr. 4 LBauO M-V als örtliche Bauvorschrift aufgenommen, dass die Bestimmungen der Stellplatz- und Fahrradabstellsatzung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald zur Anzahl der notwendigen Stellplätze nicht für den durch Wohnungen verursachten Bedarf oder Mehrbedarf gelten. Mit den Bestimmungen wird keine Mindestanzahl für die Schaffung von Stellplätzen vorgegeben. Somit entscheiden die Bauherrinnen und Bauherren bei Wohnungen in eigener Verantwortung über die Herstellung von Stellplätzen in angemessenem Umfang, wobei sie neben dem Stellplatzbedarf der Bewohnerinnen und Bewohner, den örtlichen Verkehrsverhältnissen wie die Erschließung für den Radverkehr, der Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr insbesondere die Belange von Personen mit Mobilitätseinschränkungen zu berücksichtigen sind.
Somit wird ermöglicht, im Sinne des Boden- und Klimaschutzes und des kostengünstigen Bauens geringere Eingriffe in den Moor- bzw. Torfboden vorzunehmen. Des Weiteren werden eine erhöhte Aufenthaltsqualität durch Grün- und Freiraumgestaltung, mehr Möglichkeiten für Freizeitaktivitäten und eine größere Sicherheit von Kindern sowie geringere Verkehrs- und Umweltbelastungen erwartet.

Gemäß § 86 Abs. 1 Nr. 3 und 4 LBauO M-V ist bestimmt, dass die Unterbringung von Kinderspielplätzen sowie von notwendigen Fahrradabstellplätzen auf dem Grundstück Vorrang vor der Unterbringung von Stellplätzen hat. Mit der Nachrangigkeit von Stellplätzen gegenüber Kinderspielplätzen und notwendigen Fahrradabstellplätzen sollen eine kinderfreundliche Gebietsentwicklung bzw. eine Reduzierung der CO2-Emissionen unterstützt werden.
Ebenso gemäß § 86 Abs. 1 Nr. 3 und 4 LBauO M-V ist bestimmt, dass notwendige Fahrradabstellplätze von Wohnungen und Arbeitsstätten vor Witterung zu schützen sind und dass überdachte Fahrradabstellplätze straßenseitig unzulässig sind. Für den Witterungsschutz notwendiger Fahrradabstellplätze ist die Unterbringung in Räumen, Einhausung oder Überdachung möglich. Damit soll die Attraktivität der Nutzung von Fahrrädern erhöht werden. Straßenseitig sind überdachte Fahrradabstellplätze unzulässig, da sie das Ortsbild stören würde.

10. Wesentliche Auswirkungen des B-Plans

Die naturräumliche Lage am Wasser, in weiter Landschaft und teilweise unter Meeresspiegelhöhe, die damit verbundenen geologischen und hydrogeologischen Bedingungen inkl. Moorschutz beeinflussen die städtebauliche Figur entscheidend mit. Diese Gegebenheiten können im Zusammenhang mit der Anlage von Retentionsflächen und der Renaturierung von Gewässern für bessere Aufenthaltsqualität im Freiraum genutzt werden. Im Hinblick auf die gesamtstädtische Entwicklung soll jedoch die beabsichtigte städtebauliche Neuordnung und die Aufwertung von vorhandenen Infrastrukturen im Plangebiet behutsam erreicht werden.
Angesichts der innerstädtischen Lage sowie günstigen Standortbedingungen stellt das Gebiet gute Voraussetzungen für vielfältige Infrastrukturen und soziale und kulturelle Einrichtungen dar. Damit trägt die Planung zu einem sorgsamen Umgang mit Flächen und zur Verkehrsvermeidung bzw. zur Verbesserung des Modal Splits bei („Stadt der kurzen Wege“ mit günstigen Voraussetzungen für Fahrradnutzung und ÖPNV).
Durch die unmittelbare Lage an einem lokalen Naherholungsgebiet besteht für Einwohnerinnen und Einwohner die Möglichkeit der Erholung in der Nähe der Wohngebiete.

11. Flächenbilanz

Flächenart	Flächengröße (m²)	Flächenanteil (%)
Allgemeines Wohngebiet	19.490	26,0
Urbanes Gebiet	19.790	26,5
Öffentliche Straßenverkehrsfläche	7.925	10,7
Verkehrsfläche mit Zweckbestimmung (verkehrsberuhigte Bereiche, Fuß- und Radwege)	3.600	4,9
Grünflächen (inkl. Kinderspielplatz)	13.090	17,6
Wasserwirtschaftsfläche (inkl. Riegeldeich)	9.545	13,0
Landwirtschaftliche Fläche	665	0,9
Versorgungsfläche	260	0,3
Schienenverkehrsfläche	70	0,1

Gesamt	74.450	100

12. Prüfung alternativer Planungsmöglichkeiten

Durch die bereits bestehende Erschließung können mit geringem Aufwand an der Stralsunder Straße und teilweise an der Straße An der Bleiche weitere Bauflächen erschlossen werden. Eine Nutzung innerstädtischer Flächen entspricht den Zielen einer nachhaltigen Stadtentwicklung und vermeidet Flächeninanspruchnahme im unbebauten und hydrogeologisch sensiblen Außenbereich. Durch das Angebot von attraktivem Wohnraum in der Steinbeckervorstadt, mit fußläufiger Anbindung und der Schaffung von planerischen Voraussetzungen für autofreie Teilbereiche hilft das Planvorhaben im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“, motorisierten Individualverkehr zu vermeiden. Die Planung stellt einen weiteren Baustein der Innenentwicklung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald dar. Es dient neben dem Schutz des Außenbereichs auch der effizienten Nutzung bestehender technischer Infrastrukturen und dem Erreichen der Ziele der Wohnungspolitik, kompakte Bebauung in der Innenstadt zu verwirklichen.
Alternative Planungsmöglichkeiten wurden mit den beiden Varianten des städtebaulichen Konzepts geprüft. Aus diesen Alternativen wurde der Entwurf der Planung entwickelt. Zum räumlichen Geltungsbereich besteht aufgrund der Siedlungs- und Landschaftsstruktur sowie der Ortsgebundenheit infolge des räumlichen Bezugs zu den weiteren Flächen der UHGW keine sinnvolle Alternative.

13. Nachrichtliche Übernahmen und Hinweise

In die Planzeichnung (Teil A) und in den Text (Teil B) wurden nachrichtliche Übernahmen aufgenommen, weil von Ihnen Anforderungen ausgehen, welche sich aus anderen gesetzlichen Vorschriften ergeben.

Nachrichtlich in die Planzeichnung (Teil A) wurden übernommen:
- Bahnanlagen (gemäß § 2 Abs. 6 AEG),
- Flächen für die Wasserwirtschaft (Gewässer 2. Ordnung gemäß § 48 LWaG M-V),
- Flächen für den Hochwasserschutz (Riegeldeich, gemäß § 72 LWaG M-V),
- Gewässerschutzstreifen (gemäß § 29 NatSchAG M-V),
- Umgrenzung von Flächen in denen sich Bodendenkmale befinden (gemäß § 2 Abs. 5 DSchG M-V),
- Grenze des Sanierungsgebiets „Erweiterung Innenstadt/ Fleischervorstadt“ (Satzung der Hansestadt Greifswald vom 02.05.2005).

Im Weiteren werden maßgeblichen Außenlärmpegel gemäß der schalltechnischen Untersuchung nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen.

Nachrichtlich in den Text (Teil B) wurden übernommen und zum Teil erläutert:
- Bodendenkmal (gemäß § 2 Abs. 5 DSchG M-V),
- Bemessungshochwasser gemäß Regelwerk Küstenschutz M-V, Risikogebiet außerhalb von Überschwemmungsgebieten im Sinne § 78b WHG,
- Gewässer II. Ordnung (§ 48 Abs. 1 LWaG M-V),
- Gewässerrandstreifen (gemäß § 38 Abs. 4 WHG und § 29 Absatz 1 und 2 der Satzung des Wasser- und Bodenverbandes Ryck-Ziese),
- Bahnanlage (gemäß § 2 Abs. 6 AEG).

Folgende zeichnerische Hinweise wurden zur weiteren Erläuterung der Planung gegeben:
- vorgesehene Haltestelle / Haltepunkt (für Busverkehr in der Stralsunder Straße),
- vorgesehene Rad- und Gehwege (in Grünflächen und im Bereich des Riegeldeich),
- vorgesehener Kreisverkehr (Ausbau des Knotenpunkts der Stralsunder Straße – zum großen Teil auf dem Gebiet der Nachbargemeinde Neuenkirchen),
- stillgelegte Ferngasleitung (Ontras FGL 92) im Südwesten,

- städtebauliches Ziel „Neugestaltung Stadteingang“ (vorgesehene Ergänzung der Bebauung auf Gebiet der Nachbargemeinde Neuenkirchen).

Textliche Hinweise zur weiteren Erläuterung der Planung werden zu folgenden Themen gegeben:

- Ausgleichmaßnahmen Naturschutz - außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans
- Abstandflächen (von Gebäuden)
- Baugrund, Altlasten, Bodenverunreinigungen und Moorböden
- Kampfmittel
- Niederschlagswasserbeseitigung
- Klimawandelanpassung
- Schutz wertvoller Biotope
- Bodendenkmal
- Bahnanlagen - Kreuzungen mit Straßen

14. Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Juni 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 192) geändert worden ist
- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 29. März 2026 (BGBl.2026 I Nr. 87) geändert worden ist
- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Juni 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 183) geändert worden ist
- Gesetz zur Einsparung von Energie und zur Nutzung erneuerbarer Energien zur Wärme- und Kälteerzeugung in Gebäuden (Gebäudeenergiegesetz - GEG) vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1728), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 9. Januar 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 4) geändert worden ist
- Wasserhaushaltsgesetz (WHG) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), das zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 29. März 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 84) geändert worden ist.
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176) geändert worden ist
- Planzeichenverordnung (PlanZV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), die zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189) geändert worden ist
- Zwölfte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Störfall-Verordnung - 12. BImSchV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. März 2017 (BGBl. I S. 483), die zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 3. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 225) geändert worden ist
- Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist
- DIN 4109 Schallschutz im Hochbau - Teil 1: Mindestanforderungen, Teil 2: Rechnerische Nachweise der Erfüllung der Anforderungen, 2018-01
- DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau - Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung, 2002-07, Beiblatt 1: Berechnungsverfahren; Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung, 2023-07
- Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern (Kommunalverfassung - KV M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 16. Mai 2024, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom) 7. April 2026 (GVOBl. M-V S. 300, 303)

- Denkmalschutzgesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (DSchG M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. Januar 1998 (GVOBl. M-V S. 12), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 4. Dezember 2025 (GVOBl. M-V S. 731)
- Gesetz über die Raumordnung und Landesplanung des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Landesplanungsgesetz - LPlG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 5. Mai 1998 (GVOBl. M-V S. 503, 613), mehrfach geändert sowie § 9a eingefügt durch Gesetz vom 13. Mai 2024 (GVOBl. M-V S. 149)
- Gesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (Naturschutzausführungsgesetz - NatSchAG M-V) vom 23. Februar 2010 (GVOBl. M-V S. 66), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. März 2023 (GVOBl. M-V S. 546)
- Wassergesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (LWaG) vom 30. November 1992 (GVOBl. M-V 1992, S. 669, zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 14. Mai 2024 (GVOBl. M-V S. 154, 184)
- Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V) i. d. F. der Bekanntmachung vom 15. Oktober 2015 (GVOBl. M-V 2015, S. 344), mehrfach geändert, §§ 48, 53 bis 56, 61 bis 63, 75 und 76 neu gefasst durch Artikel 1 und 2 des Gesetzes vom 26. Mai 2026 (GVOBl. M-V S. 522)
- Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V) vom 09. Juni 2016
- Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (RREP VP) vom 19. August 2010, zuletzt geändert mit Verordnung vom 30. September 2023
- Hauptsatzung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald vom 27. Mai 2024, zuletzt geändert am 02. März 2026

Greifswald, den

Der Oberbürgermeister