Veröffentlichungsexemplar

Bebauungsplan Nr. 105 – Steinbeckervorstadt –

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) 4

1. ANLASS UND ZIEL DER PLANUNG 4

2. RÄUMLICHER GELTUNGSBEREICH 4

3. BEMERKUNGEN ZUM B-PLANVERFAHREN 4

4. ÜBERGEORDNETE UND ÖRTLICHE PLANUNGEN SOWIE VORGABEN 5

4.1 VORGABEN DER RAUMORDNUNG 5

4.2 LANDESRAUMENTWICKLUNGSPROGRAMM MECKLENBURG-VORPOMMERN 5

4.3 REGIONALES RAUMENTWICKLUNGSPROGRAMM VORPOMMERN 6

4.4 FLÄCHENNUTZUNGSPLAN (FNP) 6

4.5 LANDSCHAFTSPLAN 7

4.6 INTEGRIERTES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT (ISEK 2030PLUS) 7

4.7 MASTERPLAN STEINBECKERVORSTADT 7

4.8 VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN UND NAHVERKEHRSPLAN 8

4.9 INTEGRIERTES KLIMASCHUTZKONZEPT 8

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 14

5.6 HOCHWASSERRISIKO 16

5.7 BAUGRUND, MOORBÖDEN, BODENDENKMALE, BODENVERUNREINIGUNGEN UND ALTLASTEN 17

5.8 DENKMALSCHUTZ UND DENKMALPFLEGE 18

5.9 BUNDESWASSERSTRAßE 18

6. STÄDTEBAULICHE UND VERKEHRSPLANERISCHE KONZEPTION 18

7. KLIMASCHUTZ UND ENERGIEEFFIZIENZ 23

8. TEXTLICHE FESTSETZUNGEN (TEIL B) 24

8.1 ART DER BAULICHEN NUTZUNG 24

8.2 Maß der baulichen Nutzung 26
8.3 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen 27
8.4 Verkehrsflächen 27
8.5 Stellplätze/ Nebenanlagen 29
8.6 Flächen für Versorgungsanlagen 30
8.7 Grünflächen 30
8.8 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft 30
8.9 Geh-, Fahr- und Leitungrecht 31
8.10 Wasserfläche „Stadthafen“ 31
8.11 Immissionsschutz 31
8.12 Wohnbaupotential, Soziale und kulturelle Infrastruktur 33
8.13 Umweltbelange 34
9. ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN 34
10. WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN DES B-PLANS 35
11. FLÄCHENBILANZ 35
12. PRÜFUNG ALTERNATIVER PLANUNGSMÖGLICHKEITEN 36
13. NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN UND HINWEISE 36
14. RECHTSGRUNDLAGEN 37

Anlagen:
2.1 Umweltbericht
2.2 Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
2.3 Kartierbericht
2.4 Geologische, hydrogeogische und hydrologische Untersuchung
2.5 Verkehrstechnische Untersuchung
2.6 Schalltechnische Untersuchung

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

1. Anlass und Ziel der Planung

Mit der Aufstellung des B-Plans Nr. 105 - Steinbeckervorstadt - sollen die wesentlich vorhandenen baulichen stadtbildprägenden Baustrukturen gesichert und die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Realisierung einer gemischt genutzten Bebauung unter Berücksichtigung der ökologischen Aspekte -Klimaschutz- insbesondere auf den mindergenutzten Brachflächen im östlichen Kernbereich des Stadtteils „Steinbeckervorstadt“ geschaffen werden. Das Gebiet zeichnet sich durch die Nähe zur Altstadt, die attraktive Lage unmittelbar am Museumshafen sowie durch den Übergang zur freien Landschaft aus. Weiterhin sollen die notwendigen stadttechnischen und verkehrlichen Infrastrukturen, insbesondere die Einbindung des Rad- und Fußverkehrs sowie die Schaffung von einer Parkplatzanlage im nördlichen Teil der Stadt gesichert werden. Die hierfür erforderlichen Rahmenbedingungen sollen unter Berücksichtigung der städtebaulichen Ziele des Masterplans Steinbeckervorstadt, welcher die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt am 31.08.2020 beschlossen hat, als Grundlage für das B-Planverfahren verwendet werden.

2. Räumlicher Geltungsbereich

Der Planbereich liegt im östlichen Kernbereich der Steinbeckervorstadt nördlich des Rycks und östlich der Stralsunder Straße. Er wird im Norden durch die südliche Grenze des Gemeindegebiets Neuenkirchen, im Osten durch die äußere Grenze der Ladebower Chaussee bzw. Salinenstraße, im Süden von der Uferkante sowie von der Wasserfläche des Rycks und im Westen durch die Stralsunder Straße begrenzt.

Der räumliche Geltungsbereich des B-Plans hat eine Gesamtfläche von ca. 11,15 ha.
Er beinhaltet in der Gemarkungen Greifswald

- in der Flur 3 das Teilflurstück 41/4,
- in der Flur 4 die Flurstücke 4/5, 8/5, 8/6, 9/4, 10, 11, 12, 13/1, 13/2, 14, 15/1, 16, 17, 18/1, 18/3, 19, 20/1, 21/1, 22/3, 22/4, 22/5, 23, 24, 25, 26/1, 26/2, 27, 28/1, 29/1, 30/1, 30/3, 30/4, 31, 32, 33, 34/1, 35/1, 36, 37, 38/1, 38/2, 38/3, 39, 40/1, 40/2, 40/3, 41, 42, 43, 45/1, 46/1, 46/2, 46/3, 47/4 und 47/5 sowie die Teilflurstücke 4/1, 8/1, 8/7, 9/1, 21/1, 44, 45/2, 47/1 und 47/3 außerdem
- in der Flur 5 das Flurstück 6 und die Teilflurstücke 5, 7/4, 8/1, 9 und 15/2

Die obengenannten Flurstücke sind zum großen Teil im privaten Eigentum und im geringeren Umfang im Eigentum der Universitäts- und Hansestadt Greifswald.
Die Flurstücke 45/1, 46/2 und 47/4 sind Wasserfläche und Teil der Bundeswasserstraße erster Ordnung „Ryck“.

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

Das Verfahren zur Aufstellung des B-Plans Nr. 105 – Steinbeckervorstadt – wurde durch den Aufstellungsbeschluss B227-11/10 vom 01.11.2010 eingeleitet. Dieser wurde am 24.11.2010 ortsüblich im Greifswalder Stadtblatt bekannt gemacht. Eine Änderung des Geltungsbereichs des B-Plans erfolgte per Beschluss (BV-V/07/0297) am 01.02.2021. Die öffentliche Bekanntmachung hat am 26.03.2021 stattgefunden.

Der Vorentwurf des B-Plans mit dem ursprünglichen Geltungsbereich wurde bereits im Zeitraum zwischen 14.05. und 16.06.2009 mit den städtebaulichen Zielvorstellungen – Aufwertung des Plangebiets, Verbesserung des Erscheinungsbildes der Stralsunder Straße und der Salinenstraße und Erschließung der rückwertigen Bereiche - öffentlich ausgelegt. Danach wurde das Planungsziel nicht weiter verfolgt und seitdem ruhte das B-Planverfahren. Der südliche Teil des Plangebiets liegt seit dem 01.06.2005 im förmlich festgesetzten Sanierungsgebiet „Erweiterung Innenstadt/Fleischervorstadt“.

In Vorbereitung der Wiederaufnahme der Bebauungsplanungen 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 Untersuchungen zur Geologie, Hydrogeologie und Hydrologie. Parallel wurden Untersuchungen zur Natur und Umwelt in der Steinbeckervorstadt durchgeführt.

Deren Ergebnisse wurden in einer öffentlichen Veranstaltung am 15.09.2022 im Rahmen einer Beteiligungswerkstatt für die Steinbeckervorstadt vorgestellt und diskutiert. Bei nächstem Schritt wurden zwei städtebauliche Konzepte als Grundlage zur Bearbeitung der B-Pläne erstellt. Diese wurden in der 2. Beteiligungswerksatt am 24.04.2023 erörtert und die Positionen zum Inhalt der Planungen ausgetauscht. Bei dieser Öffentlichkeitsbeteiligung hat sich die Variante 2 mit geringerer Flächeninanspruchnahme westlich der Stralsunder Straße und einer damit verbundenen höheren baulichen Dichte als Vorzugsvariante herauskristallisiert. Für die östliche Seite der Stralsunder Straße wurden die städtebaulichen Ziele beider Varianten angenommen.
Ein Scopingtermin erfolgte am 30.11.2020 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 werden hier in einem Umweltbericht gemäß § 2a Abs. 2 BauGB zusammengefasst. Dieser bildet den Teil II der Begründung.

Aufgrund der aktuellen städtebaulichen Zielstellungen, basierend auf dem Masterplan Steinbeckervorstadt, wurde das Planverfahren für den B-Plan Nr. 105 reaktiviert. Der Vorentwurf des B-Plans wurde bereits im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB öffentlich vom 15.01.2024 bis einschließlich 15.02.2024 ausgelegt. Gleichzeitig wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB beteiligt. Die Vorentwürfe der B-Pläne Nr. 3 -Stralsunder Straße -, 105.1 – Steinbeckervorstadt/ Nord - und 105.2 - Steinbeckervorstadt/ Ost - wurden aufgrund des räumlichen Zusammenhangs ebenso in diesem Zeitraum veröffentlicht.

Zur Sicherung der Planung im Geltungsbereich des B-Plans Nr. 105 – Steinbeckervorstadt– hat die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt eine Veränderungssperre als Satzung gemäß § 14 BauGB beschlossen. Diese galt bis zum 25.03.2025.

Gegenüber dem Vorentwurf wird der Geltungsbereich des B-Plans Nr. 105 – Steinbeckervorstadt - durch die Aufnahme von B-Plangebieten Nr. 105.1 und 105.2 zur Bearbeitung des B-Planentwurfs erweitert. Zusätzlich erfolgte die Aufnahme der Teilfläche des benachbarten B-Plans Nr. 12 - Am Rosental -. Dieses Vorgehen führt zur Beschleunigung des B-Planverfahrens für das Gebiet östlich der Stralsunder Straße.

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 durchmisch-

ten, 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 des RREP VP.

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.
Darin werden die Flächen östlich der Stralsunder Straße und nördlich der Salinenstraße als Wohnbaufläche ausgewiesen. Die nördlich und östlich äußere Randfläche ist als Grünfläche bzw. landwirtschaftliche genützte Fläche festgelegt. Der südliche Teil des Plangebiets ist als gemischte Baufläche sowie Wasserfläche dargestellt.
Westlich der ausgewiesenen Wohnbaufläche ist ein Ausbildungsstandort als „Universität“ gekennzeichnet. Die Stralsunder Straße ist als Hauptverkehrsstraße abgebildet. Ein Teilabschnitt des Ostseeküsten-Radwegs liegt parallel zur Hauptverkehrsstraße an der westlichen Grenze des Plangebiets. Beidseitig entlang des Rycks ist ein Gewässerschutzstreifen im Abstand von 50 m vermerkt. Weiterhin liegt ein Teil des Sanierungsgebiets „Erweiterung Innenstadt/Fleischervorstadt“ im südlichen Planbereich. Die beschriebenen Flächendarstellungen entsprechen teilweise den städtebaulichen Zielen des B-Plans. Zur gänzlichen Übereinstimmung mit den Zielen des B-Plans ist jedoch eine Änderung des FNP erforderlich. Diese wird in einem Parallelverfahren nach § 8 Abs. 3 BauGB erfolgen.

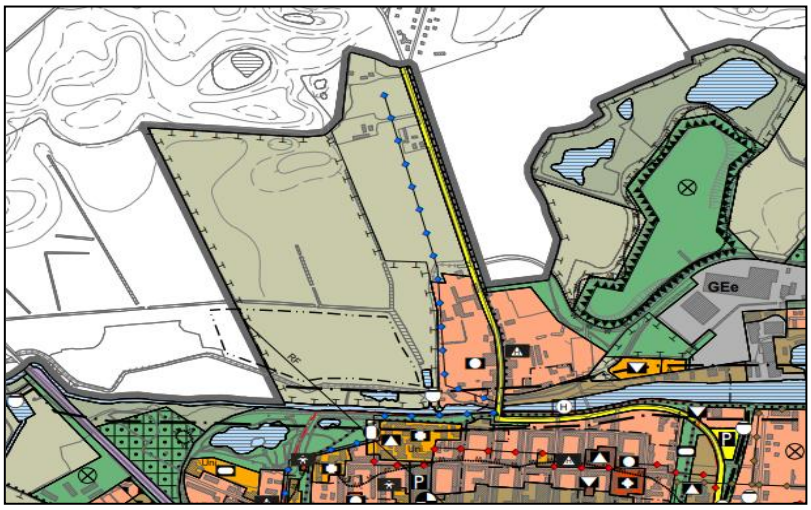


Abb. 1: Ausschnitt
Flächennutzungsplan
(Quelle: Stadtbauamt Greifswald)

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.

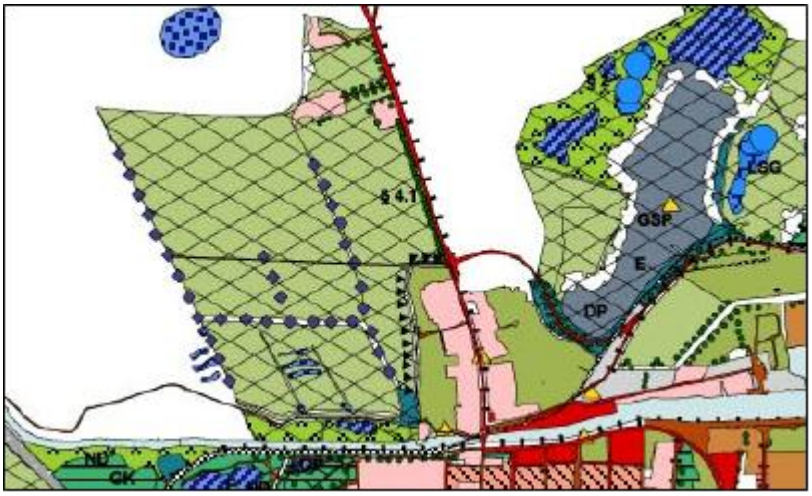


Abb. 2:
Ausschnitt Landschaftsplan
(Quelle: Stadtbauamt Greifswald)

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. Mai 2018 zur Stadtteilentwicklung

der Steinbeckervorstadt als Ideenwerksatt. 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 ist als Grundlage für die weitere Bearbeitung der derzeit 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 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.
Die durch den Änderungsbereich führende, 2014 reaktivierte Bahnstrecke 6787 Greifswald - Ladebow fand noch keinen Eingang in die hier genannten Planwerke.

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 östlichen Bereich des historischen Stadtteils „Steinbeckervorstadt“, welcher nördlich des Rycks und des Museumshafens gegenüber der Greifswalder Altstadt liegt.

Mit dem Betrieb von Salzpfannenstellen in der Niederung des Rosentals, schriftlich belegt ab 1193, begann in dänisch-rügener Zeit die Entwicklung der Stadt Greifswald. In der frühen Neuzeit wurden im sumpfigen Gelände Bastionen aufgeschüttet, welche sich noch heute in Grundstückgrenzen und Grabenstrukturen abzeichnen. Die Schafferei auf dem Ryck begann im Mittelalter. 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“ – südwestlich der Stralsunder Straße - 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 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 heute sehr inhomogen. Das Gebiet zeichnet sich auch durch einen hohen Anteil der Wohnnutzungen, gewerblichen Nutzungen und zum Teil durch die soziokulturellen Einrichtungen wie die „Straze“ aus. Baulücken, störende Nutzungen verbunden mit Lärmbelästigungen sowie freie Landschaft im Randbereich ergänzen die charakteristischen Merkmale dieses Stadtgebietes. Hier leben ca. 200 Bewohner. Der überwiegende Teil der älteren Gebäude wurde bereits saniert. An diesen Gebäuden sind oft baugrund- bzw. gründungsbedingte ältere 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 14/1/1 und mündet nah der Ladebower Chaussee in den Graben 14/1 und im nördlichen Abschnitt über einen Hochwasserüberlauf in den Graben 12/2/1 des Polders Ladebow. Beide Fließgewässer befinden sich im Unterhaltungsbereich des Wasser- und Bodenverbandes „Ryck/Ziese“. 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.

Wohnhäuser und einzelne Gewerbe/ Dienstleisterbetriebe befinden sich überwiegend an der Stralsunder Straße und Salinenstraße. Die Bebauung ist überwiegend durch zwei- bis dreigeschossige Gebäude –teilweise mit Dachausbau- in geschlossener Bauweise geprägt. Das Kultur- und Initiativenhaus Greifswald e.V. („Straze“) und die vier weiteren Gebäude in der Stralsunder Straße und in der Salinenstraße stehen unter Denkmalschutz.
Die vorhandene Geschossigkeit spiegelt sich deutlich in den unterschiedlichen Gebäudehöhen insbesondere in der Stralsunder Straße wieder. Im nördlichen Abschnitt sind dreigeschossige Wohngebäude bis zum 18,90 m Höhe vorzufinden. Im mittleren Bereich wurden bereits Gebäude mit einer Höhe von 6,0 m bis 13,50 m errichtet. Im südlichen Teil werden jedoch Gebäudehöhen von 8,80 bis 15,00 m festgestellt.

Im Gegensatz zur Stralsunder Straße ist die Höhenabwicklung der bestehenden Bebauungen (alte und neue Gebäude) in der Salinenstraße auf einer Strecke von ca. 96 m harmonisch. Die drei geschossigen Wohnhäuser in einer geschlossenen Bauweise sind in diesem Straßenabschnitt gut etabliert. Die zwei seitlichen Gebäude in Westen und Osten weisen jeweils eine eingeschossige Bebauung aus. Die Höhe der Gebäude liegt zwischen 9,80 und 16,20 m.

Der nordöstliche und östliche Teil des Gebiets ist landschaftlich durch den Graben 14/1 (ehem. Baberow) beeinflusst. Hier ist ein Bahnübergang für die Strecke Greifswald-Ladebow vorzufinden. Die ehemalige Salzpfannenstell „Rosental“ liegt in diesem Bereich als unberührte geschützte Grünfläche in der Landschaft. Hier befindet sich der bei der Bestandsaufnahme wiederentdeckte Rosenthaler Salzbrunnen, welcher als stadtgeschichtliches Zeugnis zugänglich gemacht werden soll. Die Fläche liegt im Geltungsbereich des angrenzenden B-Plans Nr. 12 – Am Rosental –. Eine Überlappung dieser Teilfläche ist mit dem B-Plan Nr. 105 festzustellen.

Ein relativ großflächiger Moorboden liegt im nordöstlichen Teil des B-Plangebiets. Nördlich und östlich davon gibt es eine Schilf-Landröhricht-Fläche, welche gemäß Naturschutzausführungsgesetz Mecklenburg-Vorpommern (NatSchAG M-V) unter Schutz steht. Auf dem Grundstück südlich angrenzend zur Moorfläche befindet sich das Gebäude der ehemaligen Seilerei. Dieses und die westlich davon bestehende Werkstatt werden derzeit von einem hiesigen maritimen Dienstleister, u.a. zur Reparatur von Booten genutzt. Der Transport von Booten erfolgt über einen inoffiziellen Weg mit Verbindung zur Ladebower Chaussee, welcher gelegentlich zur Grabenunterhaltung benutzt wird. Im östlichen Teil des Gebiets, hinter dem Diakoniewerk sind einzelne Gartenanlagen vorhanden. Dieser Teilbereich ist geprägt durch große Einzelbäume und Grünflächen. Sie sind von der Stralsunder Straße über einen unbefestigten Weg mit Verlauf in Ost-Richtung erreichbar. Die Geländehöhe liegt im Planbereich zwischen -0,2 und 2,6 m NHN. Zum großen Teil weisen die vorhandenen Wohnhäuser großflächige Innenhöfe mit Grünflächen aus. Manche von denen präsentierten sich straßenseitig mit begrünter Vorfläche wie in der Stralsunder Straße 6-8 oder in der Salinenstraße 46-51. Nördlich der Salinenstraße befinden sich die Betriebsgebäude und Lagerflächen eines Bauunternehmens. Der Geltungsbereich umfasst außerdem einen Teil des Museumshafens sowie der Hafenpromenade. Die Hafenpromenade ist bereits im Rahmen einer Sanierungsmaßnahme gestaltet worden.

Unter anderem aufgrund der günstigen fußläufigen Verbindung zwischen der Steinbeckervorstadt und der Altstadt durch die Fußgängerbrücke über den Ryck hat sich die Hafenpromenade als ein Verweilungs- und Veranstaltungsort etabliert und wird von der Bevölkerung Greifswalds gut angenommen. Hier sind Grünflächen mit Kunstobjekten, Sitzmobiliare, Bäume und Fahrradstellplätze sowie ein Spielplatz angeordnet. Im Hafenbereich werden gastronomische Dienstleistungen angeboten. Weiterhin wird die westliche Seite der Hafenpromenade an der Steinbecker Brücke als Lagerfläche für Schiffe des Museumshafens genutzt.
Der öffentliche Parkplatz „Museumshafen Nord“ und ein unbefestigter Parkplatz liegen ebenso im Geltungsbereich des B-Plans. Die beiden sind per Auto über die Ladebower Chaussee und zu Fuß über den Ryck durch die Holzbrücke erreichbar. Der Parkplatz „Museumshafen Nord“ verfügt derzeit über 250 Stellplätze, die gut ausgelastet sind. Der zweite wird gelegentlich durch Reisebusse und Schwerlasttransporter genutzt.

Das Plangebiet ist unmittelbar über die angrenzenden Straßen (Stralsunder Straße und Salinenstraße für Fußgänger, Radfahrer und den motorisierten Individualverkehr (MIV) gut erschlossen. Der mittlere Bereich des Gebietes ist verkehrlich über einen unbefestigten Weg mit Anschluss an die Stralsunder Straße erreichbar. Der Weg entspricht jedoch keiner verkehrstechnischen Anforderung. Der weitere Verlauf in Richtung Osten tritt als Trampelpfad in Erscheinung. Der unbefestigte Weg liegt nördlich der Grundstücksgrenze von der Straze und südlich der Grundstücksgrenze vom Diakonie-Pflegedienste einschließlich Kleingartenanlagen im Norden und führte zum nicht mehr vorhandenen Schützenhaus. Nördlich des unbefestigten Weges verläuft der Graben 14/1/1 mit Anschluss an die ehem. Baberow (Graben 14/1). Die beiden Gräben gehören der Gewässer zweiter Ordnung an. Die Entwässerung der Grundstücke regelt teilweise die Drainagen. Im südlichen Teil des Plangebiets parallel zur Salinenstraße führt die Bahnstrecke 6787 Greifswald–Ladebow als öffentliche Eisenbahninfrastruktur zur Anbindung des Seehafens Ladebow für den

Eisenbahngüterverkehr an das übergeordnete Eisenbahnnetz. Die Strecke steht jedoch allen Eisenbahnverkehren gemäß dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) zur Verfügung.“ In der Steinbeckervorstadt tangiert diese Bahnstrecke den „Hansering“ im Südwesten, die Salinenstraße im Süden und die Ladebower Chaussee in Nordosten.

Im B-Plangebiet gibt es bisher keine Anbindung an den ÖPNV. Die nächstnahe Anbindung ist der Greifswalder (Bus-)Bahnhof im südwestlichen Altstadtgebiet in einer Entfernung von ca. 1700 m.

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

Die westliche Seite des Plangebiets wird über die zum städtischen Straßenhauptnetz gehörende Stralsunder Straße erschlossen. Eine unbefestigte Stichstraße ist im mittleren Teil des Gebiets an die Stralsunder Straße angebunden.
Eine Stichstraße der ebenfalls zum städtischen Straßenhauptnetz gehörenden Ladebower Chaussee erschließt das Plangebiet im Südwesten und gabelt sich im Süden des Gebiets in die beiden Arme der Salinenstraße, welche im Weiteren als Stichstraßen erschließen.
Im Nordosten verläuft die Ladebower Chaussee, an welche insbesondere der Parkplatz „Museumshafen Nord“ angebunden ist.

Im Südwesten 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 Nordwesten mit der Stralsunder Landstraße, der Ladebower Chaussee und einer Stichstraße, welche sich nach Westen als ländlicher Weg fortsetzt.
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 (Anlage 2.5, 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. Im Plangebiet steht 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.

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.

Durch das Plangebiet verläuft im Süden und Südosten die Bahnstrecke Greifswald – Ladebow („Hafenbahn Greifswald"; Strecken-Nr. 6787). 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 das Flurstück 41/4, in der Flur 4 um die Flurstücke 33, 43, 44 und 47/3 und in der Flur 5 um die Flurstücke 6 und 9.
Auf diesen Flurstücken ist die im Bebauungsplan festgesetzte bauliche oder sonstige Nutzung erst zulässig, wenn für deren Teilflächen die Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) erfolgt ist. Entsprechend ist bedingtes Baurecht gem. § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB festgesetzt. Bestehende Nutzungen bleiben hiervon unberührt.
Vor der Freistellung von Bahnbetriebszwecken ist eine Flurstückszerlegung erforderlich.
Für die Kreuzungen der Bahnstrecke mit Straßen (Flur 3, Flurstück 41/4 sowie Flur 4, Flurstücke 44 und 47/3) sind Kreuzungsvereinbarungen gem. § 5 Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz) zu schließen.

Der an das Plangebiet angrenzende Teil ist der Ryck Bundeswasserstraße. Der schiffbare Teil des Ryck und beginnt südöstlich des Plangebiets an der Steinbecker Brücke mit dem Museumshafen.

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 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. 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.

Hauptleitungen der Ver- und Entsorgung
Die Hauptversorgungsleitungen zur Ver- und Entsorgung des Plangebiets befinden sich innerhalb der Stralsunder Straße und der Salinenstraße. Die erforderlichen Anschlussstellen liegen im Randbereich des Straßenkorridors.

Trinkwasserversorgung
Die 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.)

Schmutzwasserentsorgung
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. Die Abwasser- Druckrohleitung aus der Salinenstraße und der Hafenpromenade ist daran angeschlossen.

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.

Stromversorgung
Im Umfeld des Plangebiets befinden sich Mittelspannungsleitungen der Stadtwerke Greifswald GmbH. Innerhalb des unbefestigten Weges und westlich des öffentlichen Parkplatzes „Museumshafen-Nord“ ist ein Niederspannungskabel vorhanden. An der Salinenstraße südlich des Parkplatzes „Museumshafen Nord“ 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 zusätzlicher Ortsnetzstationen aus. Die Verteileranlagen sind über dem Niveau des Bemessungshochwassers anzuordnen.

Niederschlagswasserbeseitigung
In der Stralsunder Straße besteht bisher kein umfassendes Entwässerungssystem. Während hofseitig Niederschlagswasser noch 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 Stralsunder Straße und Ladebower Chaussee bestehen in diesen Bereichen lokal Entwässerungsleitungen des Abwasserwerks Greifswald zur Straßenentwässerung, an welche auch Gebäudeentwässerungen angeschlossen sind. Ein Teil des anfallenden Niederschlagswassers wird über den unbefestigten Weg in das Graben 14/1/1 (Gewässer 2. Ordnung, mit 5 m breitem Randsteifen gem. § 38 Abs. 3 WHG) abgeführt. 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.

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

Telekommunikationsleitungen
Nach derzeitigem Kenntnisstand befinden sich Telekommunikationsleitungen der Telekom im Plangebiet. Für die telekommunikationstechnische Erschließung ist eine Erweiterung des vorhandenen Telekommunikationsnetzes erforderlich.
Seitens des Landkreises V-G wurde eine Trasse zum Breitbandausbau im Plangebiet genehmigt. Es handelt sich um das Projektgebiet VG27_10 Cluster11_001. Nach Kenntnisstand vom Februar 2024 befand sich dies in der Planungs-/Umsetzungsphase.

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 fehlt eine Wertstoffsammelstelle. Im Hinblick auf die weitere Entwicklung ist daher ein zentraler Wertstoffsammelplatz im mittleren Bereich des B-Plangebiets geplant. Das entspricht den Aufforderungen der Entsorgungsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH.

Löschwasserbedarf
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 Salinenstraße ermöglichen eine günstige Erreichbarkeit des Gebietes mit den eingesetzten Feuerwehrfahrzeugen. Die geplanten Wohnhäuser im bis zu 50 m von öffentlichen Verkehrsflächen entfernt liegenden rückwertigen Bereich sollen für die Feuerwehr durch die vorderen Gebäude oder über die Grundstücke von der Stralsunder Straße bzw. Salinenstraße aus erreichbar sein (Vergl. Kap. 6. - Städtebauliche und verkehrsplanerische Konzeption).
Durch die geplante Stichstraße 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 2.4).

Zunächst wurde auf Basis von über 200 Aufschlussdaten ein geologisches Strukturmodell erstellt. Dabei wurde die historische Entwicklung des Gewässersystems anhand von Archivunterlagen gesichtet und anschließend visualisiert. 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.
Unter anderem wurde die Mächtigkeit der organogenen Ablagerungen - Torf und Mudde - 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 Strukturmodells wurde im Weiteren u.a. die Tiefe des tragfähigen Baugrunds ermittelt und in der Unterlage abgebildet. Sie liegt überwiegend bei ca. 2,0 bis 5,5 m und wird auch durch die erfolgten Aufschüttungen beeinflusst.

Nach Auswertung der vorliegenden Bohrungen und Gutachten aus den vergangenen Jahren können die Grundaussagen zum Baugrund in der Steinbeckervorstadt bestätigt werden. Generell sind aus ingenieurgeologischer Sicht die Flächen der B-Plangebiete 3, 105, 105.1 und 105.2 (aktuell B-Plan Nr. 3 und 105) in der Steinbeckervorstadt für eine Bebauung nutzbar. Die flächenhaft verbreiteten organogenen Schichten (Torf, Mudde) mit weicher bis breiiger Konsistenz sind für Gründungen nicht geeignet und erfordern baugrundverbessernde Maßnahmen. Nachstehende Maßnahmen wurden damals im Gutachten vorgeschlagen:
- Tiefgründung (Bohrpfähle) oder tiefliegende Flachgründung
- Vollauskofferung der organogenen Bodenhorizonte (3...6 m) für Erschließungsstraßen
- Eine Teilauskofferung bis -2,5 m HN und Überschüttung wurde auf Grund zu erwartender

langanhaltender Setzungen nicht empfohlen.
- Bei nicht tragfähigen Schichten mit Überdeckung durch Aufschüttungsmaterial können Schottersäulen mit seitlicher Stützung (geotextilummantelte Bohrsäulen) als Baugrundverbesserung zur Anwendung kommen.

Diesen Empfehlungen kann weitgehend gefolgt werden. Ergänzend dazu wird in der vorliegenden Untersuchung ausgeführt, dass gleichzeitig die sehr umfangreichen Aufwendungen einer Vollauskofferung von Teilflächen möglichst vermieden werden sollten. Neben den hohen Aufwendungen für Aushubarbeiten, Wasserhaltung, Baugrubensicherung, Verwertung des Aushubbodens und Beschaffung und Einbau / Verdichtung des Füllbodens sind auch die Auswirkungen dieser Baumaßnahmen zu beachten:
- Änderung der hydrogeologischen und hydraulischen Verhältnisse,
- Erschütterungen durch Bodentransporte und deren Einbau,
- Setzungen am Gebäudebestand durch Wasserhaltung.

Gemäß der Untersuchungsergebnisse ist auszuführen, dass eine Tiefgründung mittels Bohrpfählen für Gebäude geeignet erscheint, um eine sichere Gründung ohne wesentliche Setzungen zu erreichen. Generell muss für die Einzelbauwerke der Baugrund am konkreten Standort erkundet und bewertet werden. Auf Grund der sehr wechselhaften Lagerungsverhältnisse in der Steinbeckervorstadt sind Inter- oder Extrapolationen zwischen verschiedenen Bauwerksstandorten nicht sinnvoll. Unterkellerungen oder Tiefgaragen sollten vermieden werden, da diese die hydraulischen Verhältnisse beeinflussen können. Derartige Bauwerke wirken als Grundwassersperre im Grundwasserleiter und können somit zum Grundwasserrückstau im Anstrom mit zusätzlichen Gebäude- oder Geländevernässungen im Siedlungsbereich führen.

In Bezug auf die künftige Erschließung sollte der o.g. Auswand einer Vollauskofferung auch hinsichtlich deren Auswirkungen vermieden bzw. minimiert werden. Im Falle eines vollständigen Austausches organogener (grundwassergeringleitender) Böden (3-6 m) gegen gut durchlässige Kiessande im Trassenverlauf der Erschließungsstraßen würden die hydrogeologischen Verhältnisse in der Steinbeckervorstadt grundlegend verändern. Anstelle der stauenden organogenen Böden, die die Wechselwirkungen mit dem Ryck einschränken, wirkt der sandig-kiesige Füllboden wie eine wasserführende Rinne. Der Grundwasserzustrom aus dem Ryck in den Siedlungsbereich der Steinbeckervorstadt würde sich erhöhen. Ein Anstieg des Grundwasserspiegels im Siedlungsgebiet wäre nicht auszuschließen. Gleichzeitig müssten erhöhte Aufwendungen in den Schöpfwerken Steinbeckervorstadt und Eisenhammer betrieben werden, um das zusätzlich zuströmende Grundwasser/Ryckwasser wieder zurückzuführen und den Zielwasserstand in den Poldern zu gewährleisten.
Aus diesen Gründen wird empfohlen, anstelle einer Vollauskofferung im Trassenverlauf der Erschließungsstraßen und auch die Bahnstrecke die Machbarkeit einer Bodenverdrängung und –vorverdichtung durch Überschüttung zu prüfen. Die bereits bestehenden unbefestigten Fahrwege in den B-Plangebieten Nr. 3 und 105 (zu den Garagen sowie zwischen Stralsunder Straße 10 „Straze“ und 12) zeigen, dass eine schwimmende Gründung von wenig belasteten Fahrwegen möglich ist. Auch auf diesen Wegen hat bereits eine Vorverdichtung des Untergrundes durch die bestehende Aufschüttung stattgefunden. Dabei wird auf den südöstlichen Flächen des B-Plans eine stärkere Konsolidierung stattgefunden haben als auf den westlichen Flächen des angrenzenden B-Plangebiets Nr. 3.

Im Hinblick auf die Machbarkeit einer schwimmenden Gründung wird auch auf den Parkplatz „Museumshafen Nord“ sowie auf die Ladebower Chaussee verwiesen, für die derartige Gründungen angenommen werden. Die Erschließungsstraßen in der Steinbeckervorstadt sind mit einer Tonnagebeschränkung zu beauflagen, von der Entsorgungs- sowie Feuerwehrfahrzeuge ausgenommen werden müssen.

In den Kreuzungs- und Wendehammerbereichen, die zusätzlichen Belastungen ausgesetzt sind, bedürfen einer besonderen Sicherung. Dort wären punktuell eine Vollauskofferung oder eine zusätzliche Stabilisierung durch geotextilummantelte Schotterbohrsäulen geeignet. Um kleinere

Setzungsbewegungen im Bereich der Erschließungsstraßen ausgleichen zu können, sollte eine flexible Fahrbahndecke unter Verwendung von Geogittern Anwendung finden.

Versorgungsleitungen müssen setzungssicher gegründet und verlegt werden. Dies sollte weitgehend durch die Überschüttung und Vorverdichtung erreicht werden. Zusätzlich wäre ein abschnittsweises Abfangen und Aufständern der Leitungen auf Schotterbohrpfählen im Trassenverlauf denkbar. Auf diese Weise können die Aufwendungen und Auswirkungen einer Vollauskofferung erheblich vermindert werden.

Auf Grund der Erfahrungen aus dem Erschließungsvorhaben auf der Rostocker Holzhalbinsel können Bedenken gegen das Bodenverdrängungsverfahren durch Überschüttung bestehen. Dem Gutachter liegen zwar keine Planungsunterlagen zu diesem Rostocker Projekt vor. Aus Kenntnis der regionalen Situation wird eingeschätzt, dass die Rostocker Verhältnisse im Mündungsbereich der Warnow, im Übergang zum Küstenwasserkörper der Unterwarnow, mit Torf- und Schlickmächtigkeiten von bis zu 15 m nicht mit den Verhältnissen in der Ryck-Niederung (Torf-/Muddemächtigkeit 1,5-3,3 m – Anlage 4) vergleichbar sind.
Auch unter diesen Gesichtspunkten wird empfohlen, im Rahmen der weiteren objektkonkreten Baugrundbegutachtung die Machbarkeit der Bodenverdrängung und -verdichtung durch Überschüttung zu prüfen.

5.6 Hochwasserrisiko

Entsprechend der Stellungnahme der unteren Katastrophenschutzbehörde des Landkreises V-G vom 14.02.2025 liegen Informationen zur Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie mit den Ergebnissen und Darstellungen Hochwassergefahren- und -risikokarte, potentielle Überflutungsflächen und Risikogebiete des Landesamts für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern vor.
Das Plangebiet weist überwiegend eine Geländehöhe zwischen -0,2 bis 2,6 m NHN (inkl. Erschließungsstraße) auf. Der Grundwasserspiegel liegt zwischen 0 bis 1,0 m NHN.
Im nordöstlich 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 (1,00 m HN).
Auch nach Fertigstellung des gesamten Schutzsystems können bei geschlossenem Sperrwerk im Extremfall Wasserstände von ca. 1,35 m über NHN (1,20 m über HN) innerhalb des Rycks nicht ausgeschlossen werden. Allerdings ist dies nur beim Zusammentreffen einer außerordentlich lang anhaltenden Sturmflut mit gleichzeitigen sehr hohen Binnenabflüssen des Rycks (extremer Niederschlag oder Schneeschmelze) möglich. 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.

Es besteht zudem ein Restrisiko durch einen möglichen Ausfall der Küstenschutzanlagen. 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) und ist 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 Zuschlages 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.

Lt. der geologischen, hydrogeologischen und hydrologischen Untersuchung kann das Wasser von Starkregenereignissen auf den unversiegelten Flächen der Steinbeckervorstadt versickern. Der meliorationsbedingt abgesenkte Grundwasserspiegel bewirkt eine Mächtigkeitszunahme der ungesättigten Bodenzone, so dass sich dadurch deren Speichervolumen erhöht. Das versickerte Niederschlagswasser kann anschließend über das Grabensystem abgeführt werden.

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). 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 Strukturmodells 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*innen 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 ist nicht als kampfmittelbelasteter Bereich bekannt.
Nach Auskunft des Landkreises Vorpommern-Greifswald (Stellungnahme vom 14.02.2024) stand früher eine Tankstelle im westlichen Teil der Flurstücke 13/1 und 13/2 direkt an der Stralsunder Straße. Diese wurde 1975 geschlossen. Die oberirdischen Anlagen wurden nach der Betriebsaufgabe abgerissen. Seitdem liegen noch die drei Diesel- und Benzinbehälter –befüllt mit Sand und Wasser- im Boden. Die genaue Lage der Tankstelle und der Behälter ist unbekannt. Die Verunreinigungen des Bodens und Grundwassers durch MKW-, BTEX- und PAK-Belastungen sind nicht ausgeschlossen. Im B-Plan ist die betroffene Fläche gekennzeichnet.
Vor der Bebauung des Geländes ist in Abstimmung mit der unteren Bodenschutzbehörde eine Boden- und Grundwasseruntersuchung erforderlich.

5.8 Denkmalschutz und Denkmalpflege

Im Plangebiet stehen das Gebäude Stralsunder Straße 10/11 (ehem. „Gesellschaftshaus zum Greif“, heutige Straze), das Doppelhaus Stralsunder Straße 6 und 7-8, die nebenstehenden Wohnhäuser Salinenstraße 46, 47 und 48 und der Rosenthaler Brunnen (Flur 5, Flurstück 7/4) unter Denkmalschutz. Dazu gehören auch. Hier gelten besondere Anforderungen über die Festlegungen des B-Plans hinaus. Alle baulichen Veränderungen an diesen Gebäuden und der Umgebung unterliegen der Genehmigungspflicht nach dem Denkmalschutzgesetz Mecklenburg-Vorpommern (DSchG M-V) und bedürfen der Abstimmung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde.
Die denkmalgeschützten Gebäude sind als nachrichtliche Übernahme in die Planzeichnung (Teil A) aufgenommen worden.

5.9 Bundeswasserstraße

Das Plangebiet beinhaltet einen Teil der Bundeswasserstraße und Gewässer I. Ordnung „Ryck“, die in der Planzeichnung entsprechend § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich vermerkt ist. Nach §§ 31 und 34 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) vom 23. Mai 2007 in der aktuell gültigen Fassung - ist für die Errichtung, die Veränderung und den Betrieb von Anlagen in, über oder unter einer Bundeswasserstraße oder an ihren Ufern eine strom- Lind schifffahrtspolizeiliche Genehmigung einzuholen. Gegebenenfalls sollen die Belange der Schifffahrt durch Auflagen berücksichtigt werden. Weiterhin dürfen Anlagen und ortsfeste Einrichtungen aller Art weder durch ihre Ausgestaltung noch durch ihren Betrieb zu Verwechselungen mit Schifffahrtszeichen Anlass geben, deren Wirkung und Betrieb zu beeinträchtigen. Außerdem dürfen die Schiffsführer durch Blendwirkungen, Spiegelungen oder anderes irreführen behindert werden. Das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Stralsund ist für die Belange der Wasserschifffahrt im Raum Greifswald zuständig.

6. Städtebauliche und verkehrsplanerische Konzeption

Mit dem Integrierten 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 wurden zwei städtebauliche Konzepte auf der Grundlage des Masterplans Steinbeckervorstadt und unter Berücksichtigung der bereits durchgeführten Untersuchungen zur Geologie, Hydrogeologie und Hydrologie sowie zum Biotop- und Artenschutz bearbeitet. 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).

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.

Der Entwurf des B-Plans Nr. 105 – Steinbeckervorstadt – beinhaltet die wesentlichen städtebaulichen Ziele der Vorzugsvariante (Variante 2). Dementsprechend bilden die Verkehrswege Stralsunder Straße und die Salinenstraße weiterhin die Hauptverkehrsverbindungen. Die Erschließung der bestehenden und der künftigen Bebauungen ist über die beiden Straßen zu erfolgen. Im nördlichen Teil des B-Plangebiets WA 1 werden die geplanten Einzelhäuser über einen privaten Zufahrtweg mit Anschluss an die Stralsunder Straße erschlossen. Dafür setzt der B-Plan einen Durchgang im Erdgeschoss für die Erschließung fest. In der nördlichen Stadteingangssituation fehlt eine klare Raumkante. Diese kann durch die Einrichtung eines zusätzlichen Gebäudes erreicht werden. Dafür muss das Flurstück 263/5, welches zum Gemeindegebiet Neuenkirchen gehört, verfügbar sein. In diesem Zusammenhang hat die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald die Stadtverwaltung per Beschluss (BV-V/08/0125-01 vom 31.03.2025) beauftragt, die Verhandlungen über einen Vertrag zur Eingliederung von Teilflächen der Gemeinde Neuenkirchen aufzunehmen.
In der geologischen, hydrogeologischen und hydrologischen Untersuchung für die Steinbeckervorstadt wurde auf die Moorfläche auf der nordöstlichen Seite des Plangebiets hingewiesen.



Abb. 3: Städtebauliches Konzept (Variante 2)

Der Moorboden ist ein besonders wertvoller Teil der Natur. Dieser organische Boden ist durch die Ablagerung von Torf über Jahrhunderte gewachsen. Bei Wasserüberschuss und Sauerstoffmangel wurden Pflanzenreste unvollständig abgebaut, die sich mit der Zeit als Torf abgelagert haben.

Durch die Trockenlegung von Moorböden kommt der Torf in Berührung mit Sauerstoff. Der gebundene Kohlenstoff wird als CO2 freigesetzt, der Boden „verschwindet“, die Geländeoberfläche sinkt jährlich um 1 bis 2 cm. Daher sollten prinzipiell die Moor- bzw. Torfböden nicht überbebaut werden. Der Weiteren liegt die nordöstliche Fläche (Flurstücke 13/1 und 13/2) aktuell bereits unter dem Meeresspiegel. In Verbindung mit Hochwasserprognosen ist dies ein weiterer Grund

die betroffenen Grundstücke von Bebauung freizuhalten. Aus Umwelt- und klimatischer Sicht soll hier ein flurnäherer Grundwasserstand ermöglicht werden. Ein Teil der Fläche soll als Gemeinschaftsgarten für den Anbau von Obst und Gemüse oder Zierpflanzen vor allen durch die Einwohner*innen des Stadtteils Steinbeckervorstadt genutzt werden. Das führt sowohl zur Verbesserung der Lebensqualität im Stadtraum als auch zur Stärkung der Biodiversität. Der Torfboden soll jedoch geschützt bleiben. Die Erreichbarkeit der Fläche soll durch einen unbefestigten Weg (Naturpfad) gesichert werden. Dies soll vertraglich mit dem Grundstückseigentümer vereinbart werden.
Das Gebäude der ehemaligen Seilerei und die bestehende Werkstatt auf dem Flurstück 17 können weiterhin unter Beachtung der immissionsschutzrechtlichen Belange gewerblich genutzt werden. Ggf. sind insbesondere Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Die bestehende Zufahrt von der Ladebower Chaussee ist kein öffentlicher Weg. Sie dient dem Wasser- und Bodenverband zur Gewässerunterhaltung. Die weiter zum vorgenannten Grundstück ausgebaute rückwärtige Zuwegung ist unzulässig. Die Erschließung des Grundstücks ist von der Stralsunder Straße gegeben. Die Unterhaltung des Grabens 14/1 (ehem. Baberow, Gewässer 2. Ordnung), welcher im Osten des Plangebiets verläuft, soll auf Dauer östlich des Grabens erfolgen.

Die zurzeit unbefestigte Straße im mittleren Bereich des Plangebiets soll künftig ausgebaut werden. An dieser Straße (Planstraße A) mit einer Länge von ca. 160 m sollen weitere Grundstücke in den Teilgebieten WA 2, MU 2 und MU 3 erschlossen werden. Die übrige Randfläche an der Planstraße A soll durch die Begrünung und Baumpflanzung gestaltet werden. Die Unterhaltung und Pflege des Grabens 14/1/1 soll über die neue Straße bzw. vorhandene Grünfläche erfolgen.
Die Gestaltungsmaßnahme kann nach Bedarf durch Versickerungsmulden oder Parkbuchten ergänzt werden. Die neue Straßenführung endet in einem Wendehammer mit einem Wertstoffsammelplatz. Ein entsprechender Bedarf dieser Anlagen in der Steinbeckervorstadt wurde seitens der Ver- und Entsorgungsgesellschaft des Landkreises Vorpommern-Greifswald signalisiert. Von dort aus soll eine neue Fuß- und Radwegverbindung mit Anschluss an die Salinenstraße im Süden hergestellt werden. Diese Verbindung soll perspektivisch über eine Fuß- und Radwegbrücke bis zum begrünten Deponieberg nördlich der Ladebower Chaussee verlängert werden. Eine öffentliche Nutzung dieses Bereichs ist ein städtebauliches Ziel der Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

Weitere Grundstücke im südlichen Teil des Plangebiets werden über die Salinenstraße erschlossen. Die Erreichbarkeit der rückwertigen Bereiche wird durch neue Fuß- und Radwege begünstigt. Des Weiteren wird eine maßvolle Verdichtung der Bebauungsstrukturen vor allem im östlichen Abschnitt der Salinenstraße vorgesehen. Die Freiflächen im Randbereich sollen neu festgelegt und aufgewertet werden. Der Landschaftsraum am Graben 14/1 soll als Überflutungsfläche freibleiben. Die Grünflächen können hier teilweise als Retentions- oder Versickerungsflächen und zum Teil als Erholungs- und Begegnungsräume dienen.
Zur Schaffung von zusätzlichem Wohnraum sollen entlang der Stralsunder Straße und im südöstlichen Abschnitt der Salinenstraße Lückenschließungen erfolgen, als geschlossene Gebäudezeile (nach Gegebenheit auch auf einer Seite mit Grenzabstand) und in ortsbildtypischer Bauweise. Allgemein richtet sich die zulässige Geschossigkeit nach angrenzender Bebauung und städtebaulichem Gefüge. Zusätzlich können einzelne Wohnbebauungen im rückwärtigen Bereich (Hofseite) entstehen. Freiräume sollen als Gartenflächen genutzt werden.

Unter den Bedingungen der eingetretenen Prozesse des Klimawandels und der Bodenveränderungen sind u.a. Aspekte des Überflutungsschutzes und der sichereren 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 bzw. kleinstädtischen Siedlungsbild entsprechen können.

Fahrradabstellplätze sollen in den Innenhöfen angeordnet werden. Kfz-Stellplätze sollen möglichst vermieden und bei Bedarf in der Mobilitätsstation untergebracht werden.
Im Bereich der Salinenstraße können aufgrund des geringen Abstands zum Ryck und zum Museumshafen mehrere maritime und touristische Angebote untergebracht werden, um die Attraktivität der Umgebung zu erhöhen. Deshalb sollen dafür neue Verkaufsräume in den Erdgeschosszo-

nen entstehen. Die bestehenden Gartenvorflächen in der Stralsunder Straße und in der Salinenstraße bleiben erhalten. Diese werden auch für die neu festgesetzten benachbarten Wohnhäuser festgelegt, um die Begrünungsmaßnahmen der bebauten Grundstücke zu fördern. Für die Einfahrtbereiche und ggf. Sitzfläche in Verbindung mit gastronomischer Nutzung im Erdgeschossbereich dürfen die Fläche unterbrochen werden.
Im rückwärtigen Bereich zu den geschlossenen Bebauungen sollen weitere Bebauungen mit zwei- bis drei Vollgeschossen errichtet werden. Im WA 1 können 4 Wohngebäude und im WA 2, 6 Wohngebäude jeweils mit einem Staffelgeschoss als oberstes Geschoss, flach geneigten Dächern mit Dachbegrünung realisiert werden. Östlich der „Straze“ wie auf den Flurstücken 22/3 und 22/5 und 21/1 (MU 3) können weitere Wohnräume sowie sozial- und kulturelle Einrichtungen in Anlehnung an die bisherige Nutzung der „Straze“ geschaffen werden. Die Baufelder in diesem Teilbereich wurden unter Berücksichtigung des geschützten Baumbestandes festgelegt.

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. Gem. § 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“.

Bei Ausschöpfung der zulässigen Bebauung können im gesamten B-Plangebiet rund 200 Wohnungen entstehen. Bei entsprechender Nachfrage können für einen Teil dieser Kapazität alternativ neue Verkaufs- und Gewerbeflächen angesiedelt werden.

Für bezahlbare Wohnungen und Milderung der wachsenden Wohnungsknappheit können im Gebiet neue Wohnungen mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung errichtet werden.
Auf der Grundstücksfläche der „Straze“ soll der Bau einer sozialen oder kulturellen Einrichtung, wie für Hilfsdienste, für die kulturelle Bildung oder den gesellschaftlichen Austausch, ermöglicht werden.

Die Innenhöfe haben ein großes Potential hinsichtlich des Klimaschutzes und der Artenvielfalt. Daher sollen diese möglichst intensiv begrünt und ggf. entsiegelt werden. In diesem Zusammenhang sollen die Verkehrswege ebenso durch Baumpflanzungen gestaltet werden und demzufolge mehr Aufenthaltsqualität anbieten. Zur Attraktivität des ÖPNV-Netzes und Schaffung einer Busverbindung von Greifswald in Richtung Ladebow und Wieck ist eine Haltestelle an der Stralsunder Straße im Planbereich vorgesehen.

Der derzeit öffentliche Parkplatz „Museumshafen-Nord“ mit 250 Stellplätzen erstreckt sich über eine Länge von ca. 145 m in Nord-Süd-Richtung bis an die Salinenstraße. Von der Hafenpromenade aus ist der Parkplatz sehr gut zu sehen und stellt mit seinem Anblick einen bedeutenden städtebaulichen Mangel dar. Stattdessen soll eine Parkraumkante im Bereich der Ladebower Chaussee und Salinenstraße auf mind. 4 Ebene mit beschränkter Höhe geschaffen werden.
Entlang der Haupterschließungsstraßen in den Erdgeschosszonen ist die Unterbringung von Kleingewerben, Büros und Läden vorstellbar und sollen gezielt mit betriebswirtschaftlichen Mitteln eingelenkt werden. In den Obergeschossen sollen Wohnungen errichtet werden, jedoch ist auch die Einrichtung von Beherbergungsbetrieben möglich. Parkende Fahrzeuge sollen künftig im Parkhaus mit direkter Anbindung an die Ladebower Chaussee untergebracht werden. Dieses soll den Parkplatzbedarf für Bewohner und Besucher der Steinbeckervorstadt sowie Pendler abdecken.

Die Erweiterung der Freizeitangebote im Plangebiet wird die bestehenden kultur- und Freizeiteinrichtungen in der Umgebung (z.B. Straze, Hafenpromenade und Forumsfläche Museumshafen-Nord, Wassersport) neue Impulse setzen. Daher ist davon auszugehen, dass die Besucherzahl aufgrund der zunehmenden Angebote steigt und der Neubau eines Parkhauses für den ruhenden Verkehr im Randbereich unter Berücksichtigung des Parkbedarfs aus der Steinbeckervorstadt notwendig ist. Das Parkhaus soll über die bisherige Ein- und Ausfahrt des derzeitigen Parkplatzes erreichbar sein. Die räumliche Lage erfordert eine behutsame Positionierung und eine an-

spruchsvolle Bauweise des künftigen Parkhauses (Mobilitätsstation) in der Landschaft. Hierzu wird die organische Form der ehem. Mülldeponie aufgegriffen und auf die nördliche Fassade des Parkhauses übertragen. Die künftigen Verkehrsströme wurden unter der Prämisse der neuen städtebaulichen Ziele in der verkehrstechnischen Untersuchung berücksichtigt.

Zur Förderung von öffentlichen und umweltfreundlichen Verkehrsmitteln wird eine weitere Nutzung der Strecke Bahnhof Greifswald – Steinbeckervorstadt - Hafen Ladebow für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) angestrebt. Dadurch werden die Stadtteile Ladebow bzw. Wieck über solches öffentliche Verkehrsmittel erschlossen. Die Herrichtung einer neuen kombinierten „Busbahn"- und der Bahn-Haltepunkt wird seitens des derzeitigen Gleisbetreibers (Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG) mitgetragen. Von dieser Dienststelle wurde auf die Notwendigkeit von Löschwasserversorgung bei den regelmäßigen Fahrten und auf die Verkehrssicherheit im Bereich der Bahnübergänge hingewiesen. Ein neuer Haltepunkt als barrierefreier Bereich ist im südöstlichen Gleisabschnitt vorgesehen. Das neue Vorhaben bedarf einem bahnplanrechtlichen Genehmigungsverfahren.

Die Hafenpromenade am Ryck soll wie bisher als erlebbarer Bereich zum Spazieren und Verweilen genutzt werden. Eine einheitliche Gestaltung der Oberfläche soll weiterhin gewahrt bleiben. Die angrenzende Wasserfläche vom Ryck ist als Hafen einzuordnen. Die Zahl der Verkaufsstände und die Gastronomieschiffe sollen begrenzt bleiben, um den Blick zum Wasser nicht komplett zu verdecken. Der derzeit vorhandene Kinderspiel- und Sportplatz ist Bestandteil der Hafenpromenade und kann bei Bedarf umgestaltet werden. Die Fußgängerbrücke über den Ryck soll als wichtiger Verbindungsweg zwischen der Steinbeckervorstadt und der Altstadt erhalten bleiben.

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 vorhandene Baubetrieb an der Salinenstraße 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 -). Durch die Verlagerung würden viele potentielle Entsiegelungsflächen z.B. für den Hausbau und die Hofgestaltung zur Verfügung stehen. Die Innenhöfe sollen grundsätzlich mehr begrünt und wenig versiegelt werden. Beim Heranrücken immissionsempfindlicher Nutzungen an störendes Gewerbe ist der Immissionsschutz zu beachten. Daher ist eine Bebauung im MU 3 insbesondere mit Wohnungen erst möglich, wenn der im Süden benachbarte Grundstück nicht mehr durch den Baubetrieb genutzt wird.

Die verkehrlichen Aspekte wurden im Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung (siehe Anlage 2.5) 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/24h erwartet. Unter Berücksichtig der Vorhaben bei der Variant 2 werden ca. 2.831 Kfz/24h ermittelt. Der Anteil des Quell- und Zielverkehrs für die geplante „Mobilitätsstation“ liegt bei ca. 1.438 Kfz/24h bzw. 1.653 Kfz/24h.
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 im Prognose 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 Knotenpunk 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. Diese verkehrstechnische Maßnahme wurde teilweise in den Geltungsbereich des angrenzenden B-Plans Nr. 3 – Stralsunder Straße – innerhalb der städtischen Flächen aufgenommen.

Die Erreichbarkeit des Gebiets soll mit einem Haltepunkt der Bahnstrecke Greifswald - Ladebow im Bereich des Museumshafens verbessert werden. Hinsichtlich 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 105 lassen sich langfristig erhebliche Einsparungen im Wärmebedarf erzielen. Neben der Wärmedämmung schreibt das Gebäudeenergiegesetz 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 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 gem. 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), urbanen Gebieten (MU) und sonstigen Sondergebieten (SO) zusammensetzen. Planungsrechtliche Grundlage dafür sind die Regelungen nach Baunutzungsverordnung (BauNVO).

8.1.1 Allgemeine Wohngebiete

Entsprechend der Planzeichnung (Teil A) werden zwei Standorte für die allgemeinen Wohngebiete im B-Plan festgesetzt. Die allgemeinen Wohngebiete WA 1 und WA 2 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 sowie die hier ansonsten ausnahmsweise zulässigen Nutzungen der § 4 Abs. 3 BauNVO. Diese sind öffentlichkeitswirksamer in den urbanen Gebieten (MU, s.u.) an der Stralsunder Straße und Salinenstraße zulässig. Damit sollen rückwärtig zur belebteren Straße unbeabsichtigten Immissionsbelastungen eingeschränkt 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.

8.1.2 Urbane Gebiete

Urbane Gebiete dienen nach § 6a BauNVO vorwiegend dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, welche die Wohn-

nutzung nicht wesentlich stören. Die Nutzungsmischung muss nicht wie ein Mischgebiet gleichwertig 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 Publikumsverkehr stärker zu beleben. Es ist davon auszugehen, dass insbesondere 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 zentrenrelevanten 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.

8.1.3 Sonstiges Sondergebiet „Hafenpromenade“

Die Promenade direkt am Stadthafen stellt sich heute als ein attraktiver Standort für Freizeit und Kultur dar und lädt zum Verweilen ein. Der B-Plan setzt die Flächen direkt am Ryck mit der derzeit

befindlichen Grünfläche als sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Hafenpromenade“ (SO 1) gemäß § 11 BauNVO fest. Für diesen öffentlichen Bereich werden die technischen Hafenanlagen zum Anlegen und Lagern (Winterlager) von Booten bzw. Schiffen, Mobiliar, Abstellen von Fahrrädern sowie Aufstellen von max. 3 Verkaufsständen (je max. 40 m²) für Speisen und Getränke zugelassen. Grünflächen (inkl. Baumpflanzungen) als Gestaltungsmaßnahme dürfen hier angelegt werden. Einzelne Kunstwerke dürfen innerhalb der Grünfläche aufgestellt werden. Die Angaben orientieren sich vielmehr an der derzeitigen Nutzung in diesem Teilgebiet.
Aufgrund der öffentlichen Nutzung dieses Teilgebiets steht jedoch der Schutz des benachbarten urbanen Gebiets in Verbindung mit der Wohnnutzung vor Beeinträchtigungen der Nachtruhe im Vordergrund. Die allgemeinen Betriebszeiten sind hier nach Bestimmungen der öffentlichen Ordnung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald einzuhalten.

8.1.4 Sonstiges Sondergebiet „Parkhaus/ Mobilitätsstation“

Das sonstige Sondergebiet 2 (SO 2) wird mit der Zweckbestimmung „Parkhaus/ Mobilitätsstation“ festgesetzt. Zulässig ist demnach ein Parkhaus für die Unterbringung von öffentlichen Stellplätzen sowie die Anlage von ebenerdigen, öffentlichen Stellplätzen im Außenbereich. Außerdem sind im Parkhaus -als öffentliche Stellplatzanlage- Infrastruktureinrichtungen (wie z. B. Fahrradservice und –verleih, WC-Anlagen, Elektroladestationen, Carsharing-Service, etc.) zulässig.
Im Sondergebiet SO 2 kann ein Parkhaus untergebracht werden, welches mindestens die Kapazität des bisherigen Parkplatzes „Museumshafen Nord“ von 250 Stellplätzen zuzüglich mindestens 100 weiterer Stellplätze aufweist.

8.1.5 Sonstiges Sondergebiet „Kultur/ Freizeit“

Im Bereich zwischen der Gleisanlage und der Salinenstraße soll eine Einrichtung für die Kultur und Freizeitaktivitäten entstehen. Die hierfür erforderliche Fläche wird im Sinne des § 11 BauNVO als Sondergebiet (SO 3.1) mit der Zweckbestimmung „Kultur/ Freizeit“ festgesetzt. In diesem Teilgebiet können Anlagen für kulturelle und touristische Zwecke -jedoch keine Ferienwohnungen- sowie gastronomische Einrichtungen und ggf. öffentliche Sanitäranlage zugelassen werden.
Zulässig sind auch Betriebe aus dem Bereich maritime Wirtschaft und Dienstleistung (z.B. Bootszubehör, Angelsportzubehör, Yachtausrüstung, Bootshändler, Büro für Dienstleister, maritime Reiseveranstalter).
Weiterhin mit der Zweckbestimmung „Kultur/ Freizeit für das Sonderteilgebiet SO 3.2 sind Anlagen im Zusammenhang mit der historischen Saline und dem Rosentaler Brunnen im Rahmen von kulturellen Freizeitangeboten erlaubt. Hier soll die Errichtung eines Gradierwerks in Bezug auf das Gebiet der ehem. Salzpfannenstellen ermöglicht werden.

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.

Im WA 1 wird für die Hinterhöfe eine Höhenabstufung von drei- bis viergeschossigen Wohngebäuden unter Berücksichtigung der höheren Bebauung im westlichen Bereich festgelegt. Im WA 2 werden zwingend 2-geschossige Einzelhäuser festgesetzt. Die obersten Geschosse von Gebäuden in den beiden Wohngebieten müssen an mindestens zwei Seiten mindestens 1,50 m von einer darunter befindlichen Gebäudeaußenwand zurückgesetzt sein. Davon sind Treppenhäuser und Terrassendächer nicht betroffen.

Der Bezugspunkt zur Bestimmung der festgesetzten Gebäudehöhe ist die Oberkante der Fahrbahnachse der Erschließungsanlage rechtwinklig zur Mitte des jeweiligen Baugrundstückes.
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 im MU 1 Sat-

teldächer zulässig sowie größere maximale Höhen bei gleicher Anzahl von Vollgeschossen möglich als in den WA 1, WA 2, SO 1 und SO 2, in welchen ausschließlich Flachdächer und Pultdächer zulässig sind. Ausnahmsweise werden im MU 2 und MU 3 sowohl Satteldächer als auch Flachdächer erlaubt, da in den beiden Teilgebieten solche Dachformen vorhanden sind.
Für die Bemessung sind hier allgemein ca. 40 cm Sockelhöhe zuzüglich ca. 3,00 m / möglichem Geschoss (Vollgeschoss / sonstiges Geschoss) 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 in den WA 1 und MU 1 zulässig. Im nördlichen Teil der Stralsunder Straße befinden sich solche höheren Gebäude. Aus diesem Grund wurde daher die maximal zulässige Höhe für vier Vollgeschosse abgeleitet.

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 bauliche Anlagen im SO 1 und SO 2 aufgrund ihrer speziellen Funktionen. 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, überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubare Grundstücksfläche wird im Plangebiet überwiegend durch Baugrenzen geregelt. Sie orientierten sich in erster Reihe an den Bestandsgebäuden. Dies betrifft den westlichen und südlichen Teil des Plangebiets. Die geplanten Bebauungen im rückwärtigen Bereich entsprechen der groben Vorstellung des städtebaulichen Konzepts. Um die bestehenden Straßenraumkanten in der Stralsunder Straße sowie in der Salinenstraße zu sichern, werden vermehrt Baulinien festgesetzt. Im Gegensatz zu Baugrenzen ist an Baulinien zwingend heranzubauen, sodass keine unnötigen Versprünge oder Unregelmäßigkeiten in der Bebauung die geplanten städtebaulichen Kanten stören. Ausnahmen bei der baulichen Ausführung der Gebäude wurden im B-Plan zugelassen. Genaue Angaben dazu sind den textlichen Festsetzungen zu entnehmen.
Für überwiegend kleinteilige Bebauung wird eine offene Bauweise in den Teilgebieten WA 1 WA 2 und MU 3 festgesetzt. Zum Erhalt des örtlichen Straßenbilds wird in den Teilgebieten MU 1 und MU 2 entlang der Stralsunder Straße und Salinenstraße im Zusammenspiel mit den überbaubaren Grundstücksflächen eine abweichende Bauweise festgesetzt. Davon ausgenommen ist der Teil des MU 2, welcher sich nördlich der Planstraße A befindet, hier entspricht die vorhandene Bebauung einer geschlossenen Bauweise.
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 und Denkmalschutz bedingt. Durch die abweichende Bauweise im SO 2 (Mobilitätsstation) soll im Zusammenhang mit dem MU 2 eine räumlich geschlossene Begrenzung dieser Bauflächen im Osten erreicht werden.
Für die Baugebiete S0 1, S0 3.1 und SO 3.2 wird keine Bauweise festgesetzt, da hierfür kein Planungserfordernis besteht. Bei S0 1 handelt es sich um eine Bebauung mit Kiosken (Verkaufsständen). Das S0 3.1 und das SO 3.2 haben die Zweckbestimmung „Kultur / Freizeit“, hier sollen verschiedene Ideen der Baukörperbildung ermöglicht werden.
Die Festsetzungen der Bauweise berücksichtigen auch mögliche spätere Flurstücksteilungen oder -verschmelzungen.
Ein Durchgang bzw. Durchfahrt im Erdgeschoss (lichte Höhe mind. 3,50 m) soll die Erschließung der rückwärtigen Bereiche im nördlichen Teil des MU 1 sichern.
Unter Berücksichtigung gesetzlich geschützter Bäume wurde die Lage der Baufelder innerhalb des aktuellen Geltungsbereichs des B-Plans Nr. 105 im Vergleich zum Vorentwurf der B-Pläne 105, 105.1 und 105.2 geändert und angepasst.

8.4 Verkehrsflächen

Öffentliche Straßenverkehrsflächen

Die Stralsunder Straße, Ladebower Chaussee und die Salinenstraße dienen der öffentlichen Erschließung des Plangebiets. Die Planstraßen A und B bilden weitere verkehrliche Anbindungsmöglichkeiten. Sie sind Teil des städtischen Straßenhauptnetzes und werden somit im Bestand als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Der vorgesehene Kreisverkehr im Zusammenhang mit dem B-Plan Nr. 3 ist lediglich in der Planzeichnung (Teil A) abgebildet. 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.
Der B-Plan trifft im Hinblick auf Ausbau und Gestaltung der Straßen nur rahmengebende Festsetzungen wie Linienführung und Breite des Ausbaus der Verkehrsfläche.

Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung: Verkehrsberuhigter Bereich, öffentliche Parkflächen und Fuß- und Radwege
Im B-Plan werden die zur Erschließung der bebaubaren Flächen als erforderliche „Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung“ gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB festgesetzt. Hierbei handelt es sich um die Planstraße A mit einem Wendehammer nach RAST 06, welcher aufgrund aktueller Anforderung der Feuerwehr und der Müllentsorgung für 12 m lange Fahrzeuge bemessen ist als für das 10 m lange Bemessungsfahrzeug dieser Richtlinie. Die Planstraße A mit ihrem Flächenrand ermöglicht u.a. die Unterbringung von Verkehrsgrün, von Besucherstellplätzen, von Kabelverteilerschränken, von Straßenbeleuchtungen und von Aufstellflächen für Wertstoff- bzw. Restmüllbehälter von Anliegern - auch der Stichstraßen - am Abholtag. Dieser Verkehrsweg soll ebenso für die Unterhaltung von Graben 14/1/1 genutzt werden.
Unter Beachtung der künftigen städtebaulichen Entwicklung im nördlichen Teil des Plangebiets ist davon auszugehen, dass die Planstraße A ein geringfügiges Verkehrsaufkommen aufnehmen wird. Diese stellt sich zeitgleich als eine wichtige Fuß- und Radwegverbindung im Gebiet mit Anschluss an die Planstraße B bzw. Salinenstraße im Süden dar. Die Planstraße soll nach tatsächlichem Verkehrsbedarf und nach ihrer Funktionalität konzipiert werden. Der B-Planentwurf sieht hierfür eine Straßenbreite von 6,0 m vor. Die bereits bestehende fußläufige Verbindung über den Ryck wird ebenso als Fuß- und Radweg festgesetzt.

Verkehrsgrün
Die beidseitig begleitenden Randflächen an der Planstraße A ist mit der besonderen Zweckbestimmung „Verkehrsgrün“ ausgewiesen. Diese sollen als Teil des Verkehrsraums zur Baumpflanzung, Versickerungsmulde sowie zur Herstellung von Grünflächen und Parkbuchten genutzt werden.

Private Straßenverkehrsfläche
Für die Zufahrtwege zum Teilgebiet WA 2 nördlich der Planstraße A ist es nicht erforderlich, öffentliche Verkehrsflächen festzusetzen. Stattdessen erfolgt die Erschließung durch zwei privat zu widmende Stichstraßen. Sie müssen allerdings den Status einer rechtlich gesicherten Zufahrt zu einer öffentlichen Verkehrsfläche -hier Planstraße A- besitzen. Die Erschließungsstraßen des WA 2 sind zeichnerisch als private Straßenverkehrsfläche (P) planzeichnerisch festgesetzt.

Öffentliche Parkfläche
Die Fläche zwischen der Gleisanlage und dem Sondergebiet 3.2 (SO 3.2) an der Salinenstraße wird entsprechend der derzeitigen Nutzung und des künftigen Bedarfs als „Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung – Öffentliche Parkfläche“ festgesetzt.

Verkehrsflächen, Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt
Zur Vermeidung von negativen städtebaulichen Auswirkungen werden Bereiche ohne Ein- und Ausfahrten durch gezielte Steuerung der Zufahrtssituation festgesetzt. Die hier getroffenen Festsetzungen beziehen sich auf die Straßenteilabschnitte entlang der Planstraße B und der Salinenstraße.

Bahnflächen
Die Bahnstrecke Greifswald – Ladebow („Hafenbahn Greifswald“; Strecken-Nr. 6787) wurde als Bahnanlage nachrichtlich übernommen und im Osten des Plangebiets zwischen Salinenstraße und Ladebower Chaussee mit der Fläche für einen Haltepunkt ergänzt.

8.5 Stellplätze/ Nebenanlagen

Stellplätze, Fahrradabstellplätze
Die Regelung 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.
Flankierend wurde aus gleichem Grund eine örtliche Bauvorschrift zur Anzahl der notwendigen Stellplätze aufgenommen (s. 5 Örtliche Bauvorschriften), welche eine verringerte Anzahl ermöglicht.
Stellplätze sollen insbesondere im sonstigen Sondergebiet 2 (SO 2) mit der Zweckbestimmung „Parkhaus/ Mobilitätsstation“ untergebracht werden (s. oben). Die Fläche für die Außenstellplätze wurde im genannten Gebiet zeichnerisch und mit Buchstaben „St“ festgesetzt.
Die vorhanden öffentlichen Stellplätze in der Salinenstraße bleiben erhalten. Einzelne öffentliche Stellplätze können innerhalb des Verkehrsgrüns in der Planstraße A und im Bereich der festgesetzten öffentlichen Parkfläche an der Salinenstraße geschaffen werden.
Das Plangebiet ist zu Fuß und mit dem Rad und perspektivisch durch den ÖPNV sehr günstig erreichbar.

Pkw-stellplatzfreie Bereiche
Gemäß Masterplan Steinbeckervorstadt soll westlich des Parkplatzes „Museumshafen-Nord“ - also neben dem sonstigen Sondergebiet 2 (SO 2) wird mit der Zweckbestimmung „Parkhaus/ Mobilitätsstation“ - ein „Pkw-stellplatzfreier Wohnbereich“ entwickelt werden. Das ist mit dem zentrumsnahen und urbanen Charakter des Plangebiets und mit Nachhaltigkeit zu begründen.
Ein stellplatzfreier Bereich 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.
Pkw-stellplatzfreie Bereiche können ableitend aus den Zielen des Masterplans auf den festgesetzten Bauflächen des städtischen Flurstücks 21/1 - also auf Teilflächen der Baugebiete WA 2 und MU 3 - mit den o.g. Instrumenten verwirklicht werden. Ausnahmen können bei Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen, Carsharing, Lieferung und Notdienste zugelassen werden. Eine weitere flankierende Festsetzung ist im B-Plan daher nicht erforderlich.
Grundsätzlich soll der Stellplatzbedarf in der Steinbeckervorstadt weitgehend gebündelt in einer zentralen Parkanlage (Mobilitätsstation) mit mehr Funktionalität abgedeckt werden. Daher wurde die Errichtung einer solchen Anlage im Teilgebiet SO 2 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.

8.6 Flächen für Versorgungsanlagen

Zur Abholung von häuslichen Wertstoffen ist ein zentraler Wertstoffsammelplatz östlich der Planstraße A vorgesehen. Der Standort ist mit der Entsorgungsgesellschaft Vorpommern-Greifswald mbH als öffentlich-rechtlicher Entsorgungsträger abgestimmt.

8.7 Grünflächen

Die vorhandenen Grünflächen im Plangebiet befinden sich überwiegend in niedrig gelegenen Bereichen und sind in der Regel von Geländeabsenkungen infolge der Degenerierung des Torfbodens betroffen (vergl. Kap. 5.7- Baugrund, Moorböden, Bodendenkmale, Bodenverunreinigungen und Alt-lasten). Diese sind insbesondere im nördlichen Teil des Plangebiets festzustellen.
Die im B-Plan festgesetzten öffentlichen Grünflächen dienen der Minderung der Beeinträchtigung von Boden und Landschaftsbild sowie dem Ausgleich des Eingriffs in den Naturhaushalt. Sie sollen naturnah und in der Deckschicht ohne kalkhaltige Materialien erhalten bzw. gestaltet werden.
Als Maßnahme gegen die Wasserüberflutung sollen u.a. Retentions- oder Versickerungsflächen innerhalb der öffentlichen Grünflächen nördlich des Grabens 14/1 realisiert werden. Sie leisten auch einen positiven Beitrag zum lokalen Klima. Der naturschutzrechtlich geschützte Baumbestand mit einem relativ großen Kronenumfang wird ebenso im Geltungsbereich des B-Plans mit dem Planzeichen „Erhaltung von Bäumen“ festgelegt. Dieser dauerhaft zu erhalten und bei Abgang gleichwertig zu ersetzen.
Die Wiederanpflanzung von Bäumen entlang der Stralsunder Straße ist bei der weiteren Entwicklung des Plangebiets vorgesehen. Sie ist entsprechend zeichnerisch für die östliche Straßenseite festgesetzt. Dadurch soll die Stralsunder Straße (wieder) als Allee in Erscheinung treten und neben höherer Aufenthaltsqualität bessere mikroklimatische Bedingungen bieten können. Solche Maßnahme soll ebenso entlang der Salinenstraße -westlicher Straßenabschnitt- sowie auf der Freifläche nördlich der Bahnanlage erfolgen. Ggf. sollen unterirdische Leitungen je nach Bedarf verlegt werden.
Weiterhin werden die privat vorhandenen Vorflächen zwischen den Gebäudefassaden und der Straßenverkehrsfläche als private Grünflächen festgesetzt. Sie sollen der privaten gärtnerischen Nutzung dienen und erfüllen teilweise die Funktion der Gebietseingrünung. (s. 6. Örtliche Bauvorschriften)

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

Die Realisierung des B-Plans Nr. 105 zielt vorrangig auf die Nutzung bereits versiegelter Bereiche ab. Trotzdem ist eine Beeinträchtigung auf die unversiegelten Teilflächen hinsichtlich der Veränderung von Bodeneigenschaften und eine verminderte Versickerung zu erwarten. Temporäre Schadstoffeinflüsse sollen durch bestimmte Schutzmaßnahmen während der Baumaßnahme vermieden werden. Der Schutz torfunterlagerter, ruderalisierter Bereiche soll durch Pflegemaßnahmen bewahrt bleiben. Indirekte Beeinflussungen über Schadstoffeinträge ins Grundwasser sind möglich. Um deren erhebliche Auswirkungen auf das Oberflächen- und Grundwasser zu verhindern, soll ein Bodenschutzkonzept nach DIN 19639 erstellt werden. Des Weiteren sollen Baumaterialien und Bauhilfsstoffe außerhalb der hochwassergefährderten Bereiche gelagert werden. Durch das Anlegen von multifunktionalen Retentionsflächen soll die Verringerung und die Verzögerung des Abflussgeschehens von Niederschlagswasser im Plangebiet erfolgen. Diese dienen der Erhaltung der Torfböden (vergl. Kap - 5.5 - Grundwasser/ Versickerungsfähigkeit des Bodens). Die gezielten Maßnahmen sind im B-Plan mit einem umrandeten R (Retentionsflächen) abgebildet.
Innerhalb des B-Plangebiets sind einzelne geschützte Biotope festzustellen. Diese sind naturnah mit ruderalem Pflanzenbewuchs bzw. innerhalb der Biotopfläche als Schilf-Landröhricht oder Feuchtgebüsch zu belassen.
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 20 Bäume zu kompensieren.
Geplant sind 17 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 49.312,52 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.
Da ein Teil des Plangebiets im Bodendenkmalbereich liegt, sollen die Erdbodenarbeiten mit einer archäologischen Baubegleitung durchgeführt werden.

8.9 Geh-, Fahr- und Leitungrecht

Die im B-Plan festgesetzten Geh-, Fahr- und Leitungsrechte (GFL) zugunsten der Erschließungsträger dient der öffentlich-rechtlichen Grundlage für eine Inanspruchnahme der Teilfläche der Grundstücke 13/2 und 39. Darüber hinaus soll dadurch eine Zuwegung zu den öffentlichen Flächen geschaffen werden.

8.10 Wasserfläche „Stadthafen“

Die im Plangebiet vorhandene Wasserfläche mit der Zweckbestimmung „Stadthafen“ befindet sich im kommunalen Bereich der Universitäts- und Hansestadt Greifswald. Hier werden Liegeplätze für Boote bzw. Schiffe mit max. Länge von 25 m zugelassen. Diese können für gastronomische Einrichtungen genutzt werden. Die Nutzung soll sich im Einklang mit den Belangen der Wasserstraßen- uns Schifffahrtsverwaltung befinden und ggf. durch Nutzungsverträge geregelt sein.

8.11 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 2.6).
Zur Beurteilung der Geräuschsituation wurden die relevanten Lärmbelastungen vom Straßen- und Schienenverkehr und von Gewerbebetrieben und Freizeiteinrichtungen hinsichtlich möglicher schädlicher Umwelteinwirkungen geprüft.
Die Baugebiete des B-Plans sind planungsrechtlich als Allgemeines Wohngebiet und als Urbanes Gebiet gemäß § 4 und § 6 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 für Gewerbelärm werden nach DIN 1805-1 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 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)

Für Freizeitlärm betragen die Immissionsrichtwerte „außen“ für Mischgebiete (hier für urbane Gebiete herangezogen) gemäß Freizeitlärm-Richtlinie M-V:

tags an Werktagen außerhalb der Ruhezeit 60 dB(A)
tags an Werktagen innerhalb der Ruhezeit und an Sonn- und Feiertagen 55 dB(A)
nachts 45 dB(A)

Die Beurteilungszeiten weichen in der Freizeitlärm-Richtlinie M-V ab: Bei Mischgebieten erstrecken sich die Ruhezeiten werktags von 6 bis 8 Uhr und von 20 bis 22 Uhr und an Sonn- und Feiertragen vom 7 bis 9 Uhr, von 13 bis 15 Uhr und von 20 bis 22 Uhr. Die Nachtzeiten liegen werktags von 22 bis 6 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 22 Uhr bis 7 Uhr.
Seltene Ereignisse dürfen während eines Kalenderjahres an maximal zehn Tagen oder Nächten die Immissionsrichtwerte in begrenztem Rahmen überschreiten.

Die bestehenden Lärmquellen werden gemäß der vor-liegenden 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, die Salinenstraße und die Ladebower Chaussee entstehen im B-Plangebiet Geräuschimmissionen, welche die Orientierungswerte an verschiedenen Immissionsorten (IO-1 bis IO-21) überschreiten. Die Überschreitungen erreichen am Tag bis zu 8,2 dB(A) und im Nachzeitraum bis zu 0,9 und 12,6 dB (A).

- 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 bis zu 10,1 dB(A) am Tag und in der Nacht von bis zu 19,5 dB(A) zu verzeichnen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden ebenfalls an mehreren Immissionspunkten überschritten.

- Immissionen aus Gewerbelärm
Im B-Plangebiet befinden sich mehrere Gewerbe (Moses maritime Dienstleistungen, Diakonie Pflegedienst g.GmbH, Hochbau GmbH, gastronomische Einrichtungen am Museumshafen und Straze sowie Parkplatz „Museumshafen Nord“). Die Lärmimmissionen durch Gewerbe außerhalb des Geltungsbereichs des B-Plans wurden bei der Untersuchung ebenso berücksichtigt.
Hauptsächlich für das vorgesehene Baugebiet MU 2 zeigt die schalltechnische Untersuchung Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte auf. Die Überschreitungen der Immissionsrichtwerte von bis zu 8,2 dB (A) im Nachtzeitraum treten im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang gewerblicher Nutzungen auf.

- Immissionen aus Freizeitlärm
Von der städtischen Veranstaltungsfläche Forum Museumshafen wird Freizeitlärm verursacht.
Entsprechend der Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung wird ersichtlich, dass mit dem getroffenen Emissionsansatz die Immissionsrichtwerte der Freizeitlärmrichtlinie weitgehend eingehalten werden. Lediglich an den Immissionsorten im südöstlichen Bereich des Baugebiets MU 2 werden die Immissionsrichtwerte in der Tages-Ruhezeit und im Nachtzeitraum um bis zu 2,8 dB (A) überschritten.

Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wird deutlich, dass innerhalb des Plangebiets Nr. 105 die Immissionsrichtwerte für Gewerbelärm und die Orientierungswerte für Straßen- und Schienenlärm im Tages- bzw. Nachtzeitraum für die beabsichtigten Flächennutzungen überschritten werden, sodass von Geräuschbelastungen ausgegangen werden muss. Diese können zu Beeinträchtigungen und Störungen des zukünftigen Gebietsentwicklung führen.
Zur Verminderung der entstehenden Lärmimmissionen des Verkehrs kann keine aktive Schallschutzmaßnahme entlang der Straßen und 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“ in Verbindung mit einer kontrollierten, fensterunabhängigen Lüftung auszubilden.
Gemäß textlicher Festsetzung 15. wird in Anlehnung an den Einführungserlass des Landes M-V zum BauGBÄndG 2025 gemäß Baugesetzbuch § 9, Absatz 1, Nr. 23, Buchstabe a, Doppelbuchstabe aa für die südlich der Planstraße A des urbanen Gebiets MU 2 der Beginn des Nacht-Beurteilungszeitraums auf 23.00 Uhr verschoben. Damit kann die Konfliktsituation mit den Betriebszeiten der gastronomischen Einrichtungen am Hafen behoben werden. Es liegt somit keine Überschreitung des Immissionsrichtwertes mehr vor und können schutzwürdige Nutzungen errichtet werden.
Für den Schutz vor Gewerbe- bzw. Freizeitlärm wird im Rahmen der textlichen Festsetzungen 16.2 und 16.3 die Errichtung von schutzwürdigen Bebauungen nur mit Lärmschutzmaßnahmen wie grundrissorientiertes Bauen (die Verlagerung der Schlafräume, auf die lärmabgewandte Gebäudeseite) oder dem Einsatz von Prallscheiben oder Festverglasungen bzw. besondere Fensterkonstruktionen (z.B. „Hamburger Fenster“) oder geschlossene Laubengänge möglich.
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. 8.12). 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.

8.12 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.
Eine Bebauung des im MU 2 gelegenen südlichen Teils des Flurstücks 39 der Flur 4 wird erst möglich, wenn durch den Bau der Mobilitätsstation die Stellplätze des Parkplatzes „Museumshafen Nord“ ersetzt wurden und mindestens 100 zusätzliche Stellplätze geschaffen wurden.
Für eine Bebauung von Flächen, welche nach Bahnflächen im Sinne des Bahnrechts sind, ist zuvor eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken erforderlich.

8.13 Wohnbaupotential, Soziale und kulturelle Infrastruktur

Im B-Plangebiet können je nach baulicher Ausnutzung der Wohnbaugrundstücke bis ca. 200 Wohnungen geschaffen werden. Unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Gegebenheiten wie z.B. „Straze“ und „Stra 5“ können sich die Aktivitäten aus diesen Bereichen erweitern. Beispielsweise können im MU 3 -südlich der Planstraße A- generationsübergreifende Projekte für Jugendliche und Senioren mit kulturellen Programmen realisiert werden. Aufgrund der kurzen Entfernung zum Stadtzentrum werden die bisherigen sozialen und kulturellen Angebote gut angenommen. Sie sollen weiter gefördert werden.
Eine Mindestquote von 30% der neuzuschaffenden Wohnungen kann für den bezahlbaren Wohnraum im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 7 BauGB als sozialer Wohnungsbau im gesamten B-Plangebiet angeboten werden. Diese kann für alle oder einen Teil der Wohnungen umgesetzt werden.
Soweit es sich hier um private Grundstücke handelt, ist die Realisierung solcher Baumaßnahme durch den Eigentümer*innen freiwillig und als Angebot zu betrachten. Die Förderung von bezahlbaren Wohnräumen ist das städtebaulich ein strategisches Ziel der Universitäts- und Hansestadt Greifswald in Verhandlung mit den Eigentümern, Erschließungsträgern und Wohnungsunternehmen.

8.14 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. Sie stellt somit den wesentlichen Teil bei der Ermittlung und Abwägung bezüglich umweltrelevanter Wirkungen im Bauleitplanverfahren dar.
In Vorbereitung dieser Unterlage erfolgte bereits eine umfassende Nutzungs- und Biotypenkartierung des Plangebiets, einschließlich angrenzender Umgebung sowie die Prüfung auf geschützte Arten, in Bezug auf § 44 BNatSchG. Die Untersuchungsergebnisse und der sich aus dem B-Plan ergebende Kompensationsbedarf auf der Grundlage der Eingriffsregelung wurden hier dokumentiert. Ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag wurde ebenfalls erstellt.

9. Örtliche Bauvorschriften

Um die städtebauliche Qualität im Plangebiet zu fördern, wurden bestimmte Festsetzungen zur äußeren Gestalt von baulichen Anlagen wie die Auswahl der Materialvielfalt zur Dachdeckung und Fassaden-, und Dachgestaltung festgelegt. Gebäude mit baulich historischem Hintergrund sind davon nicht betroffen. Glänzende und das Sonnenlicht reflektierende Oberflächen, die negative Auswirkungen auf das Ortsbild haben, sind ausgeschlossen. Das gilt auch für den rückwertigen Bereich unter Berücksichtigung der benachbarten Wohngebäude. Für Anlagen zur Solarenergienutzung bestehen Ausnahmen.
Zur Anpassung an den Klimawandel wird eine Fassaden- und Dachbegrünung insbesondere für die Hauptgebäude mit Wohnnutzung im B-Plan festgesetzt. Dabei ist ein Begrünungssystem zu wählen, welches das dauerhafte und vitale Wachstum von Pflanzen auch während länger anhaltender Hitze- und Trockenheitsperioden gewährleistet. Ausgenommen sind Flächen für technische Aufbauten und Technikanlagen wie Photovoltaikanlagen.
Weiterhin werden Flachdächer mit max. 5°, Pultdächer mit max. 25°Neigung und Satteldächer mit höchstens 45° Neigung in den Teilgebieten unter Berücksichtigung der städtebaulichen Situation 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 gem. § 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 würden.

Dem B-Plan adäquate Regelungen hinsichtlich der Abdeckung des Stellplatzbedarfs von Wohnungen in § 47 Niedersächsische Bauordnung (NBauO), in § 48 Abs. 1a Hamburgische Bauordnung (HBauO) und in § 49 Abs. 1 Bauordnung für Berlin (BauO Bln) in der Ebene der Landesbauordnungen getroffen. Des Weiteren enthält § 48 Abs. 2 HBauO eine Regelung zum Vorrang von notwendigen Fahrradplätzen auf dem Grundstück vor der Unterbringung von Stellplätzen.
Aufgrund der in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung zu den Angeboten in der Steinbeckervorstadt und in den stadtzentrumsnahen Bereichen soll überwiegend der Fuß- und Radverkehr im Plangebiet gefördert werden. Der motorisierte Individualverkehr soll durch Maßnahmen wie „autofreies Wohngebiet“ oder „Pkw-stellplatzfreier Wohnbereich“ reduziert werden. Eine zentrale Parkplatzanlage als Mobilitätsstation soll überwiegend der Pendler- und Besucherverkehr innerhalb des Gesamtgebiets auffangen.
Zur Ermittlung des Fahrradabstellplatzbedarfs können die in der Stellplatz- und Fahrradabstellsatzung enthaltenen Richtzahlen herangezogen werden.

10. Wesentliche Auswirkungen des B-Plans

Im Hinblick auf die gesamtstädtische Entwicklung zur Schaffung von mehr Wohnräumen und teilweise mit gemischter Gewerbenutzung sowie zur Aufwertung von vorhandenen Infrastrukturen ist die Überplanung der Teilbereiche der Steinbeckervorstadt von großer Bedeutung.
Angesichts der innenstadtnahen Lage sowie der günstigen Standortbedingungen stellt das Gebiet gute Voraussetzungen für vielfältige soziale und kulturelle Einrichtungen dar. Damit trägt die Planung zu einem guten haushälterischen Umgang mit Flächen und zur Verkehrsvermeidung bzw. zur Verbesserung des Modalsplits bei („Stadt der kurzen Wege“ mit günstigen Voraussetzungen für Fahrradnutzung und ÖPNV).

11. Flächenbilanz

Flächenart	Flächengröße (m²)	Flächenanteil (%)
Allgemeines Wohngebiet	9.250	8
Urbanes Gebiet	34.700	31
Sonstiges Sondergebiet	15.350	14
Öffentliche Straßenverkehrsfläche	6.420	6
Verkehrsfläche (Zweckbestimmung: Verkehrsberuhigte Bereiche, Fuß- und Radwege, öffentl. Parkfläche)	11.110	10
Grünflächen	21.795	20
Wasserfläche (Stadthafen)	4.410	4
Gewässerfläche (Gräben)	5.140	4,5
Versorgungsfläche	50	0,0
Schienenverkehrsfläche	3.050	2,5

Gesamt	111.260	100

12. Prüfung alternativer Planungsmöglichkeiten

Durch die bereits bestehende Erschließung können mit geringem Aufwand an der Stralsunder Straße bzw. an der Salinenstraße weitere Bauflächen erschlossen werden. Eine Nutzung innerstädtischer Flächen entspricht den Zielen einer nachhaltigen Stadtentwicklung und vermeidet Flächeninanspruchnahme im unbebauten und hydrogeologisch sensiblen Außenbereich. Durch die kulturellen und potenziellen maritimen Angebote insbesondre am Museumshafen ist das Plangebiet im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ per Fuß und Rad sehr gut erreichbar. Mit Anordnung eines zentralen Parkhauses (Mobilitätsstation) auf der Teilfläche der heutigen Parkplatzanlage (Parkplatz Museumshafen-Nord) können sich auf der restlichen Fläche Wohnungen und die gewerblichen Nutzungen entwickeln. Die Planung stellt einen weiteren Baustein der Innenentwicklung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald dar. Sie dient neben dem Schutz des Außenbereichs auch der effizienten Nutzung bestehender technischer Infrastrukturen und dem Erreichen der Ziele der Wohnungspolitik eine kompakte Bebauung in der nahen 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 Universitäts- und Hansestadt Greifswald keine sinnvolle Alternative.

13. Nachrichtliche Übernahmen und Hinweise

In die Planzeichnung (Teil A) und in den Text (Teil B) wurden nachrichtliche Übernahmen gemäß § 9 Absatz 6 BauGB 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),
- Bundeswasserstraße (gemäß §§ 31 und 34 Bundesstraßengesetzt (WaStrG)),
- Flächen für die Wasserwirtschaft (Gewässer 2. Ordnung gemäß § 48 LWaG M-V),
- Gewässerschutzstreifen (gemäß § 29 NatSchAG M-V),
- Biotopschutz (gemäß § 20 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 Hanse stadt 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,
- Bundeswasserstraße (gemäß §§ 31 und 34 Bundesstraßengesetzt (WaStrG)),
- 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 und für Schienenverkehr in der Salinenstraße),

- vorgesehene Rad- und Gehwege (in Grünflächen und westlich des gepl. Parkhauses),
- vorgesehener Kreisverkehr (Ausbau des Knotenpunkts der Stralsunder Straße – zum großen Teil auf dem Gebiet der Nachbargemeinde Neuenkirchen),
- 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
- Hafengebiet
- -Stellplatzfreie Bereiche
- 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