



**Bebauungsplan Nr. 113  
– KAW-Gelände Süd-Ost –  
der Universitäts- und Hansestadt Greifswald**

**– Begründung zum Entwurf –**

**Auf der Grundlage des § 13a BauGB  
– Bebauungspläne der Innenentwicklung –  
ohne Umweltprüfung**

IPO Freiraum und Umwelt GmbH  
IngenieurPlanung & Organisation  
Storchenwiese 7 □ 17489 Greifswald  
i. A. IPO Unternehmensgruppe GmbH

Im Auftrag der  
Sallier Bauräger GmbH & CO.KG  
Auf dem Meere 47  
21335 Lüneburg  
Tel.: 04131 / 232960

Universitäts- und Hansestadt Greifswald  
Stadtbauamt, Abt. 60.2 - Stadtentwicklung/ untere Denkmalschutzbehörde  
Ansprechpartner: Herr Jens Wilke (SB Bebauungsplanung)  
Tel.: 03834 / 8536 4236

Stand: November 2023

**Auslegungsexemplar**

**Inhaltsverzeichnis**

<b><u>Abbildungsverzeichnis</u></b>	<b>I</b>
<b><u>Tabellenverzeichnis</u></b>	<b>II</b>
<b><u>Abkürzungsverzeichnis</u></b>	<b>III</b>
<b><u>Begründungstext</u></b>	<b>IV</b>
<b>I. Planungsgegenstand und Entwicklung der Planungsüberlegungen .....</b>	<b>8</b>
<b>1. Anlass und Ziel der Planung .....</b>	<b>8</b>
<b>2. Gesetzliche Grundlagen.....</b>	<b>8</b>
<b>3. Räumlicher Geltungsbereich .....</b>	<b>9</b>
<b>4. Stadträumliche und städtebauliche Einordnung.....</b>	<b>11</b>
<b>5. Zielstellung des Bebauungsplanes .....</b>	<b>12</b>
<b>6. Übergeordnete und örtliche Planungen.....</b>	<b>13</b>
6.1. Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern.....	13
6.2. Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (RREP VP).....	14
6.3. Flächennutzungsplanung .....	15
6.4. Landschaftsplan Hansestadt Greifswald .....	19
6.5. Integriertes Stadtentwicklungskonzept Greifswald 2030plus .....	19
6.6. Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt / Fleischervorstadt.....	20
6.7. Mobilitätskonzept des städtebaulichen Rahmenplans Innenstadt / Fleischervorstadt..	21
6.8. Einzelhandelsfachplan für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald .....	24
6.9. Verbindliche Bauleitpläne .....	25
<b>7. Planungsalternativen .....</b>	<b>25</b>
<b>8. Bisherige Entwicklung im Plangebiet und Bestand.....</b>	<b>26</b>
<b>9. Ansiedlung eines Biosupermarktes im Plangebiet .....</b>	<b>26</b>
9.1. Allgemein.....	27
9.2. Auswirkungen / Umsatzumverteilungen .....	27
9.3. Einzelhandelsfachplan Greifswald 2018 .....	28
9.4. Ziele der Raumordnung .....	28
9.5. Fazit.....	29
<b>10. Ansiedlung eines Fahrradfachmarktes .....</b>	<b>29</b>
10.1. Allgemein.....	29
10.2. Bundesweite Trends im Fahrradeinzelhandel .....	30
10.3. Wettbewerbssituation des Fahrradeinzelhandels in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald .....	30

---

10.4. Landesplanerische Einordnung des Sortiments Fahrräder.....	31
10.5. Einordnung des Sortiments Fahrräder im Einzelhandelsfachplan der Universitäts- und Hansestadt Greifswald .....	31
10.6. Zusammenfassung .....	32
<b>11. Ansiedlung eines Fitnessstudios.....</b>	<b>32</b>
<b>II. Erläuterung des Bebauungsplanes.....</b>	<b>33</b>
<b>1. Bemerkungen zum Verfahren.....</b>	<b>33</b>
<b>2. Städtebauliche Konzeption.....</b>	<b>34</b>
2.1. Allgemeines Wohngebiet WA1.....	35
2.2. Allgemeines Wohngebiet WA2.....	35
2.3. Allgemeines Wohngebiet WA3.....	35
2.4. Urbanes Gebiet (MU).....	35
2.5. Sonstiges Sondergebiet SO.....	39
2.6. Stellplatzbedarf für gewerbliche Nutzung im Plangebiet.....	39
2.7. Fahrradabstellplätze .....	41
<b>3. Verkehrliche Erschließung .....</b>	<b>41</b>
3.1. Erschließung des Plangebietes.....	41
3.2. Einbahnstraßenverkehr in der Burgstraße .....	42
3.3. ÖPNV-Anbindung .....	43
<b>4. Verkehrstechnische Untersuchung.....</b>	<b>43</b>
4.1. Verkehrserhebung .....	43
4.2. Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) .....	43
4.3. Leistungsfähigkeitsbewertung.....	43
4.4. Allgemeine Verkehrsentwicklung .....	44
4.5. Zu erwartende Verkehrserzeugung durch die B-Plan-Maßnahme.....	44
4.6. Handlungsempfehlungen .....	45
4.7. Betrachtete Knotenpunkte ohne erforderlichen Handlungsbedarf .....	47
4.8. Fazit.....	47
<b>5. Planungsrechtliche Festsetzungen.....</b>	<b>49</b>
5.1. Art der baulichen Nutzung gemäß Baunutzungsverordnung (BauNVO).....	49
5.2. Maß der baulichen Nutzung .....	55
5.3. Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche.....	58
5.4. Flächen für Garagen / Carports und Stellplätze .....	59
5.5. Verkehrsflächen.....	59

---

5.6. Geh-, Fahr- und Leitungsrecht (GFL).....	60
5.7. Grünordnung .....	62
5.8. Immissionsschutz (Schallschutz / Lichtschutz).....	65
5.9. Ver- und Entsorgung.....	70
<b>6. Örtliche Bauvorschriften gemäß LBauO M-V .....</b>	<b>72</b>
6.1. Photovoltaik-Anlagen und Dachbegrünung.....	72
6.2. Gestaltung unbebauter Grundstücksflächen.....	73
6.3. Werbeanlagen .....	73
6.4. Dachgestaltung.....	73
6.5. Fassadengestaltung .....	73
6.6. Ordnungswidrigkeiten .....	74
<b>7. Nicht überbaute Flächen der bebauten Grundstücke .....</b>	<b>74</b>
<b>8. Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien.....</b>	<b>74</b>
<b>9. Umweltbetrachtung .....</b>	<b>75</b>
9.1. Biotope .....	75
9.2. Fläche.....	75
9.3. Boden .....	76
9.4. Wasser .....	76
9.5. Klima und Luft.....	77
9.6. Landschaftsbild.....	77
9.7. Mensch.....	78
<b>10. Artenschutzrechtliche Belange .....</b>	<b>78</b>
10.1. Vermeidungsmaßnahmen.....	78
10.2. Maßnahme für die dauerhafte ökologische Funktion (CEF) .....	79
10.3. Minderungsmaßnahmen .....	79
<b>11. Baugrund .....</b>	<b>79</b>
11.1. Beschreibung des Baugrunds .....	79
11.2. Hinweise zur Gründung .....	80
11.3. Bodenschutz .....	80
11.4. Bodenaushub und -Austausch.....	80
11.5. Gräben und Baugruben .....	80
<b>12. Denkmalschutz- und -pflege, Archäologie.....</b>	<b>80</b>
<b>13. Flächenbilanz.....</b>	<b>81</b>
<b>14. Voraussetzung für einen Bebauungsplan der Innenentwicklung .....</b>	<b>81</b>
<b>15. Kosten .....</b>	<b>82</b>

---

**Anlagen****IV**

- Anlage I:** Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
- Anlage II:** Verkehrstechnische Untersuchung
- Anlage III:** Lärm- und Schallschutzgutachten
- Anlage IV:** Auswirkungsanalyse für die Ansiedlung eines Alnatura-Biomarktes in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald
- Anlage V:** Gutachterliche Stellungnahme für die geplante Ansiedlung eines Fahrradfachmarktes im Bereich der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme „KAW-Gelände Süd-Ost“ der Universitäts- und Hansestadt Greifswald
- Anlage VI:** Allgemeine Baugrunduntersuchung

---

**Abbildungsverzeichnis**

<b>Nr.</b>	<b>Titel</b>	<b>Seite</b>
<b>Abb. 1</b>	Geltungsbereiche der Bebauungspläne Nr. 113 und Nr. 98 mit Überlagerung (roter Bereich).....	10
<b>Abb. 2</b>	Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 113 mit Luftbildhintergrund.....	11
<b>Abb. 3</b>	RREP VP 2010 – Ausschnitt Universitäts- und Hansestadt Greifswald.....	14
<b>Abb. 4</b>	Geltungsbereich des B-Planes Nr. 113 in den Flächen des rechtskräftigen FNP der Universitäts- und Hansestadt Greifswald.....	15
<b>Abb. 5</b>	Auszug aus der Planzeichnung zur 20. Änderung des FNP der Stadt Greifswald.....	16
<b>Abb. 6</b>	Vorschlag für die Berichtigung des Flächennutzungsplanes der Stadt Greifswald.....	18
<b>Abb. 7</b>	Mobilitätskonzept des städtebaulichen Rahmenplans Innenstadt / Fleischervorstadt der Universitäts- und Hansestadt Greifswald.....	22
<b>Abb. 8</b>	Bebauung des Gebietes um 1980.....	26
<b>Abb. 9</b>	Bebauung des Gebietes um 1995.....	26
<b>Abb. 10</b>	Fitnessstudios im Stadtgebiet der Universitäts- und Hansestadt Greifswald.....	33
<b>Abb. 11</b>	Perspektive – Gebäudefassade der Gebäudeeinheit für den Fahrradmarkt (EG) und das Fitnessstudio (OG) mit Blick aus nordwestlicher Richtung.....	36
<b>Abb. 12</b>	Erdgeschoss des geplanten Parkhauses im MU.....	37
<b>Abb. 13</b>	Systemschnitt des geplanten Parkhauses im MU.....	38
<b>Abb. 14</b>	Parkplatzgestaltung südlich der Zoohandlung „Fressnapf“ sowie vor den geplanten Läden.....	40
<b>Abb. 15</b>	Maßgebliche Außenlärmpegel nach DIN 4109-2: 2018 nachts (22 – 06 Uhr).....	68
<b>Abb. 16</b>	Maßgebliche Außenlärmpegel nach DIN 4109-2: 2018 tags (06 – 22 Uhr)..	69

## Tabellenverzeichnis

Nr.	Titel	Seite
Tab. 1	Flächenbilanz im B-Plan-Gebiet Nr. 113 „KAW-Gelände Süd-Ost“.....	81
Tab. 2	Nachweis der Erfüllung der Voraussetzung für einen Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB.....	81 - 82

## Abkürzungsverzeichnis

B-Plan	Bebauungsplan
BauGB	Baugesetzbuch
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BfN	Bundesamt für Naturschutz
BGBI	Bundesgesetzblatt
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
FNP	Flächennutzungsplan
GFL	Geh-, Fahr- und Leitungsrecht
GH	Gebäudehöhe
GR	Grundfläche
GRZ	Grundflächenzahl
GVOBI	Gesetz- und Verordnungsblatt
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
LBauO	Landesbauordnung
MU	Urbanes Gebiet
M-V	Mecklenburg-Vorpommern
RREP VP	Regionales Raumordnungsprogramm
PlanZV	Planzeichenverordnung
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs
SO	Sondergebiet
TöB	Träger öffentlicher Belange
WA	Allgemeines Wohngebiet
WE	Wohneinheiten

## I. Planungsgegenstand und Entwicklung der Planungsüberlegungen

### 1. Anlass und Ziel der Planung

Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 113 „KAW-Gelände Süd-Ost“ ist die Reaktivierung einer gegenwärtig brachliegenden Fläche und die Beseitigung eines städtebaulichen Missstandes. Ziel der Universitäts- und Hansestadt Greifswald ist es das Potential der innerstädtischen Brachfläche zu nutzen und der Fläche neue sinnvolle Nutzungen zuzuführen. Die Fläche soll in Anlehnung an die bestehenden Nachbargebiete unter teilweiser Berücksichtigung der baulichen Strukturen aufgewertet werden.

Durch die Bildung eines Stadtquartiers auf der ehemaligen Bahnanlage sollen durch den Bebauungsplan bauplanungsrechtliche Voraussetzungen zur Entwicklung von Wohnungen und Handelsdienstleistungen / Dienstleistungen mit städtebaulicher Qualität geschaffen werden.

Beabsichtigt ist die Ansiedlung einer zum Verkauf von Nahrungs- und Genussmitteln sowie Drogeriewaren dienenden Einrichtung (zum Beispiel eines Biosupermarktes), eines Fitnessstudios sowie eines Fahrradmarktes. Darüber hinaus soll die Entstehung eines Mobilitätshubs in Form eines Parkhauses sowie die im Zusammenhang mit Stellplatzflächen, Wohnbebauung und Bebauung für gewerbliche Nutzungen, Neuordnung von Zuwegungen realisiert werden.

Weiterhin wurden im Rahmen des Verfahrens die verkehrstechnischen Anbindungen, die Auswirkungen von Lärm und deren erforderlichen Maßnahmen sowie die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes vor Ort berücksichtigt.

Eine Neuplanung des Gebietes ist zwingend erforderlich, da das Gebiet derzeit einen städtebaulichen Missstand im Stadtgefüge der Universitäts- und Hansestadt Greifswald darstellt. Es entsteht ein verwahrloster Eindruck des Gebietes durch die brachliegende Fläche, die sich in optimaler Lage zum Bahnhof und der Innenstadt befindet. Zudem wird das Potenzial der Fläche gegenwärtig keineswegs ausgeschöpft.

Ziel des Bebauungsplanes ist es daher, die brachliegende Fläche wieder sinnvoll zu aktivieren, zu gestalten und deren Potenzial auszuschöpfen. Der Fläche sind somit neue Nutzungen zuzuführen und über eine städtebauliche Neuordnung das städtebauliche Erscheinungsbild zu optimieren.

### 2. Gesetzliche Grundlagen

#### **BauGB:**

Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I, S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 28. Juli 2023 (BGBl. I Nr. 221 vom 23.08.2023).

#### **BauNVO:**

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I, S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. I Nr. 176 vom 06.07.2023).

#### **LBauO M-V:**

Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Oktober 2015 (GVOBl. M-V, S. 344), berichtigt am 20. Januar 2016 (GVOBl.

M-V, S. 28), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 26. Juni 2021 (GVOBl. M-V, S. 1033).

#### **PlanZV:**

Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung - PlanZV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. I, S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I, S. 1802).

#### **Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung:**

Satzung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald über die Herstellung notwendiger Stellplätze und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie über die Erhebung von Ablösebeträgen für notwendige Stellplätze und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung) (rechtskräftig seit 19.03.2019).

#### **Satzung über die Wärmeversorgung in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald:**

Lesefassung nach 2. Änderung zur Fernwärmesatzung vom 05.10.2017

### **3. Räumlicher Geltungsbereich**

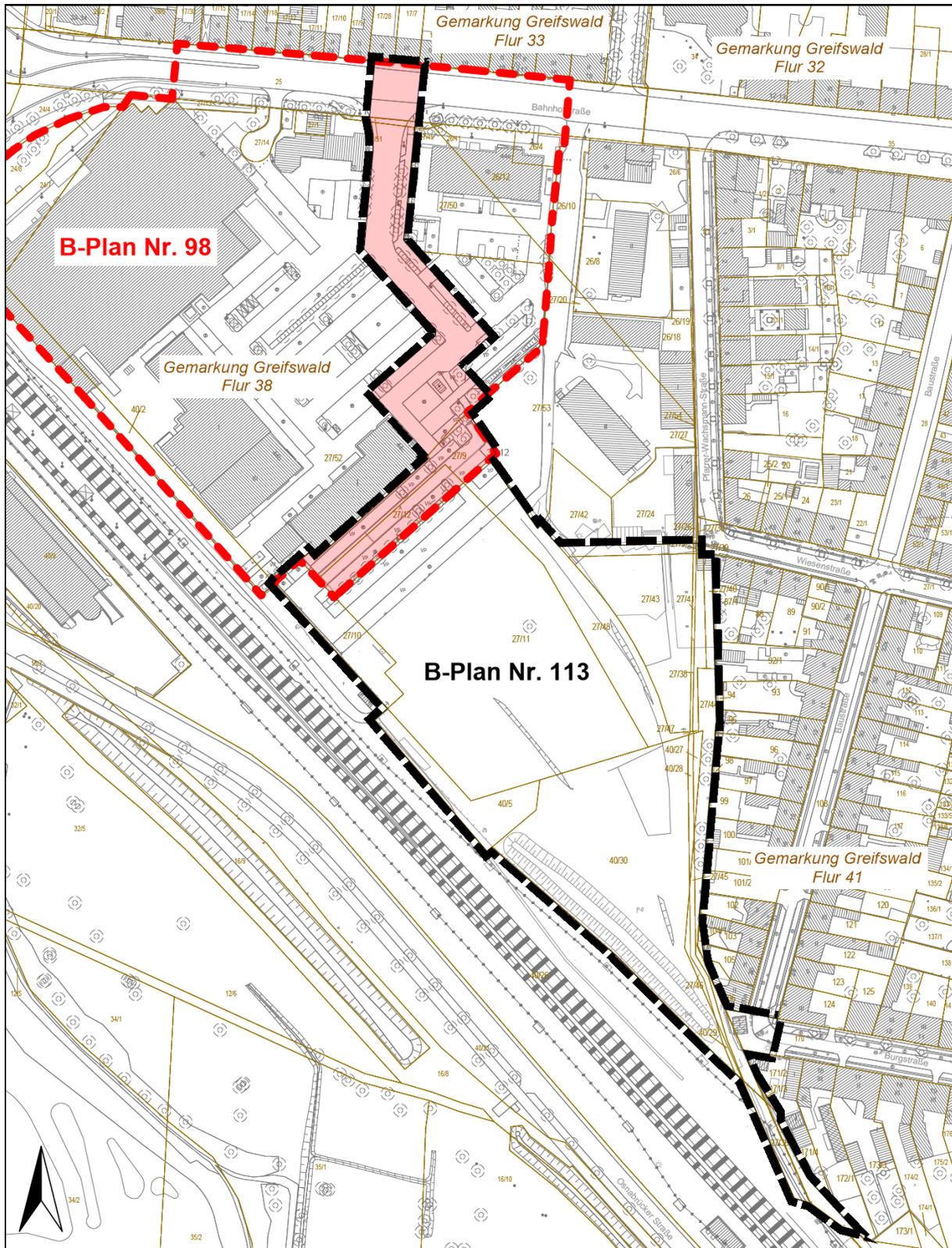
Das Plangebiet umfasst eine Fläche von rund 2,5 Hektar. Im Plangebiet liegen die Flurstücke 27/9, 27/10, 27/11, 27/12, 27/36, 27/37, 27/38, 27/39, 27/40, 27/41, 27/43, 27/44, 27/45, 27/46, 27/47, 27/48, 40/5, 40/27, 40/28, 40/29, 40/30 der Flur 38, Gemarkung Greifswald, 104/1, 171/3, 171/4 der Flur 41, Gemarkung Greifswald sowie teilweise die Flurstücke 25, 27/42, 27/51, 27/52 der Flur 38, Gemarkung Greifswald und 170 der Flur 41, Gemarkung Greifswald.

Der Geltungsbereich wird im Norden durch die nordseitige Bebauung der Bahnhofstraße begrenzt. Im Osten begrenzen den Geltungsbereich die südseitige Bebauung der Bahnhofstraße (Bahnhofstraße 44), Stellplatzflächen des Einkaufszentrums „Gleis 4“, das Grundstück des Tanzvereins „Ballhaus Goldfisch“ sowie die Bebauung und Wohngrundstücke auf der Westseite der Baustraße bis hin zur Ecke Burgstraße / Baustraße. Weiter südlich wird das Plangebiet durch die südseitige Bebauung der Burgstraße begrenzt. Im Süden schließt der Geltungsbereich an Flächen der Bahntrasse an. Im Süd-Westen wird das Plangebiet gänzlich durch die Schienentrasse begrenzt. Nordwestlich an den Geltungsbereich angrenzend befindet sich die Zoohandlung „Fressnapf“. Weiter nördlich wird die B-Plan-Grenze durch die großen Stellplatzflächen des Einkaufszentrums „Gleis 4“ sowie die Autoglas-Werkstatt „Wintec Autoglas Greifswald“ begrenzt.

Im Norden und Nord-Westen kommt es zu einer Überlagerung des Geltungsbereichs mit dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 98 „KAW-Gelände“. Der überlagernde Bereich umfasst die Flurstücke 27/9 und 27/12 sowie Teilbereiche der Flurstücke 25, 27/51 und 27/52. Das große Flurstück 27/52, auf dem sich das Einkaufszentrum „Gleis 4“ sowie die dazugehörigen Stellplatzanlagen befinden, wird mit einer Fläche von rund 2.550 m<sup>2</sup> überplant. Die Größe der gesamten Überlagerung aller Flurstücke und Flurstücksteile beläuft sich auf eine Fläche von rund 4.400 m<sup>2</sup> (siehe roter Bereich in Abbildung 1).

Auf Grund dieser Überlagerung sowie der Aufnahme der öffentlichen Verkehrsfläche „Bahnhofstraße“ (Teilflurstück 25) erstreckt sich der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 113 im Nord-Westen bis zum Gebäude der Zoohandlung „Fressnapf“ und im nördlichsten Bereich über die Stellplatzflächen des Einkaufszentrums „Gleis 4“ bis zur nordseitigen Bebauung der Bahnhofstraße. Die Überlagerung der Bebauungspläne ist erforderlich um den nordwestlichen Bereich des Plangebietes an das öffentliche Verkehrsnetz der Universitäts- und Hansestadt Greifswald anzubinden und somit die Erschließung des geplanten sonstigen Sondergebietes

SO sowie der im Urbanen Gebiet vorgesehenen gewerblichen Einrichtung über das KAW-Gelände auf Ebene des Bebauungsplanes planungsrechtlich sowie öffentlich-rechtlich sicherzustellen. Die Sicherstellung der Erschließung wird durch die Festsetzung einer öffentlichen Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“ erfolgen.

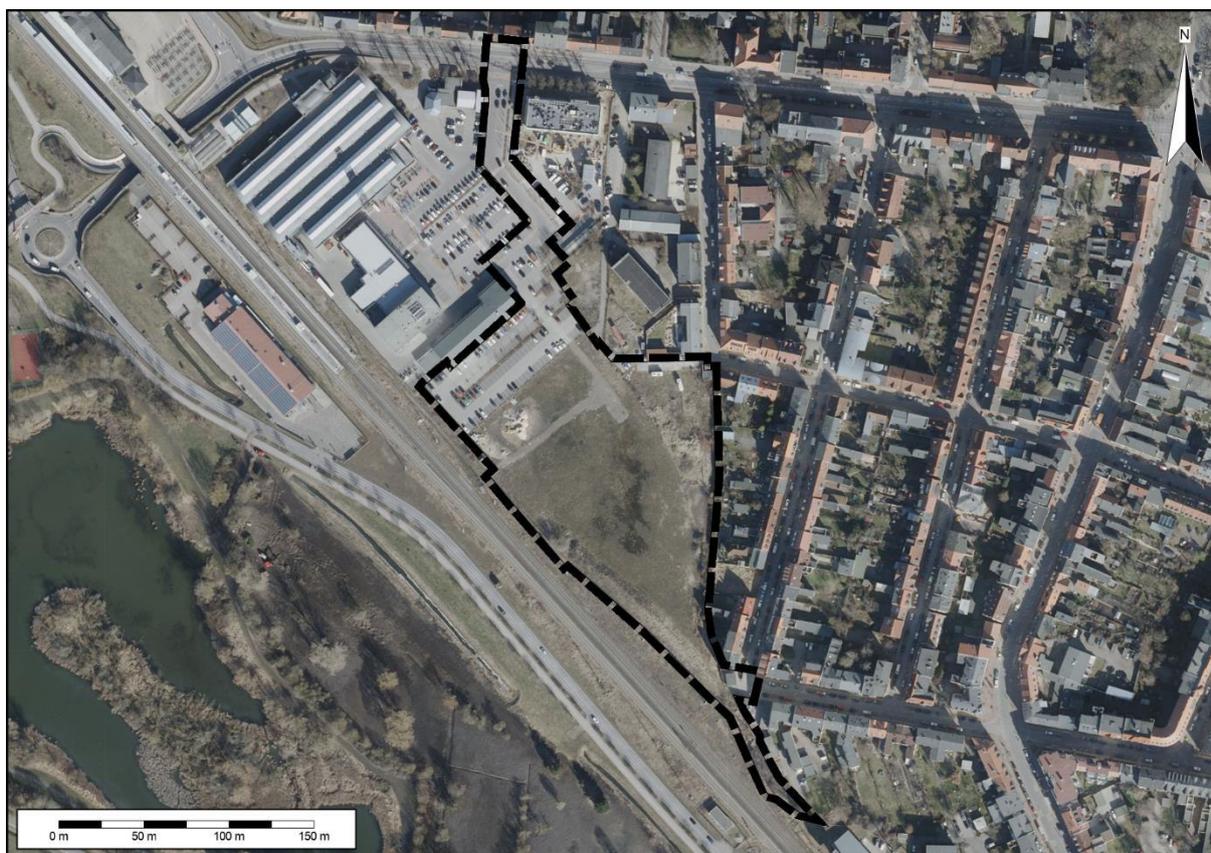


**Abbildung 1: Geltungsbereiche der Bebauungspläne Nr. 113 und Nr. 98 mit Überlagerung (roter Bereich)**  
(Quelle: IPO; Eigene Darstellung; basierend auf Stadtgrundkarte der Universitäts- und Hansestadt Greifswald vom 29.09.2022 sowie B-Plan Nr. 113 und B-Plan Nr. 98)

Als Plangrundlage dient ein Ausschnitt der digitalen Vermessung / Stadtgrundkarte der Universitäts- und Hansestadt Greifswald vom 29.09.2022 mit Darstellung des aktuellen Katasterbestandes im Höhensystem DHHN 2016 (NHN).

#### 4. Stadträumliche und städtebauliche Einordnung

Das Plangebiet befindet sich im Innenbereich des Stadtgebietes der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, im Stadtteil „Fleischervorstadt“, in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof und nahe dem Stadtzentrum. Bei dem Großteil des Plangebietes handelt es sich um eine Gewerbebrachfläche. Lediglich der nordwestliche Teilbereich des Plangebietes (Überlagerungsbereich mit Bebauungsplan Nr. 98) wird bereits als PKW-Stellplatzfläche genutzt und ist Teil der großen Stellplatzanlage des Einkaufszentrums „Gleis 4“.



**Abbildung 2: Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 113 mit Luftbildhintergrund** (Quelle: IPO, basierend auf GeoBasis-DE/M-V 2023)

In der Umgebung befinden sich östlich vom Plangebiet Blockrandbebauungen, die der Wohnnutzung dienen. Innerhalb der einzelnen Blockbebauungen, wie zum Beispiel in der östlich des Plangebietes liegenden Erich-Böhmke-Straße überwiegt die geschlossene Bauweise, die an einigen Stellen jedoch durch Baulücken unterbrochen wird. Die Innenhöfe der Blockrandbebauungen sind durch eine Vielzahl an Grünflächen, Bäumen und zahlreichen (auch größeren) Nebengebäuden geprägt (siehe Abbildung 2).

Nördlich / nordöstlich und westlich / nordwestlich vom Plangebiet befinden sich große, größtenteils längliche und breitere Gewerbebauten. Die nördlich / nordöstlich gelegenen Gewerbebauten (Bebauung östlich der Pfarrer-Wachsmann-Straße) fungieren als Wohn- und Dienstleistungsgebäude, während die Gewerbebauten im Nordwesten / Westen in einem sonstigen

Sondergebiet mit Zweckbestimmung „Einkaufszentrum“ (B-Plan Nr. 98 „KAW-Gelände“) liegen und großflächiger gestaltet sind. Innerhalb der Gebäude im sonstigen Sondergebiet „Einkaufszentrum“ ist großflächiger, neugestalteter und aufgewerteter Handel untergebracht (Einkaufszentrum „Gleis 4“). Im Süd-Westen grenzt keine Bebauung an, da dort die Bahntrasse entlang verläuft.

## 5. Zielstellung des Bebauungsplanes

Das Ziel der Planung ist es die vorhandene brachliegende Fläche in unmittelbarer Nähe des Stadtzentrums unter Zuführung neuer Nutzungen zu reaktivieren. Der verwahrloste Eindruck der Brachfläche wirkt sich negativ auf das Erscheinungsbild des Stadtteils aus. Zudem bleibt das Potenzial der Fläche ungenutzt. Diese städtebaulichen Missstände im Stadtgefüge sollen durch die Planung behoben werden. Dazu ist durch eine städtebauliche Neuordnung und die Zuführung geeigneter Nutzungen eine qualitative Aufwertung der Fläche vorgesehen.

Der Bebauungsplan sieht die Entwicklung von drei allgemeinen Wohngebieten (WA1, WA2 und WA3), eines urbanen Gebietes MU sowie eines sonstigen Sondergebietes SO mit der Zweckbestimmung „Lebensmittel aus ökologischer Produktion“ vor. Darüber hinaus weist der Bebauungsplan eine öffentliche Grünfläche aus, um die Integration eines Spielplatzangebotes sicherzustellen. Des Weiteren setzt der B-Plan eine private Grünfläche mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht fest, um eine Erweiterung des Fuß- und Radwegenetzes der Universitäts- und Hansestadt Greifswald voranzutreiben.

Ziel der Planung ist somit die Schaffung bauplanungsrechtlicher Voraussetzungen für eine Wohn- und Gewerbenutzung mit einem Parkhaus und Stellplätzen. Aufgrund der zentralen Lage wird im Bereich entlang der südwestlichen B-Plan-Grenze / Bahngleise eine gemischte Nutzung und somit eine städtebaulich sinnvolle Nachverdichtung und Innenentwicklung angestrebt. Die neu zu schaffenden Strukturen sollen sich sowohl hinsichtlich der Nutzung als auch teilweise hinsichtlich der Bebauungsstrukturen sowie der verkehrlichen, insbesondere der nicht-motorisierten (ausgenommen elektrisch angetriebene Zweiradfahrzeuge sowie besondere Fortbewegungsmittel) Anbindung an die angrenzenden Quartiere anpassen.

### Folgende wesentliche Planungsziele bilden das Grundgerüst des Bebauungsplanes:

- Reaktivierung der Brachfläche und Beseitigung eines städtebaulichen Missstandes
- Arrondierung der Ortslage
- Nutzung des Flächenpotenzials und der Lagegunst zum Hauptbahnhof und zur Innenstadt
- Schaffung eines gemischten innerstädtischen Quartiers mit integrierter Wohn- und gewerblicher Nutzung
- Schaffung von Baufeldern für ca. 50 Wohneinheiten
- Schaffung einer geeigneten Anzahl an Stellplätzen
- Schaffung zusätzlicher Stellplätze für das benachbarte Einkaufszentrum „Gleis 4“ durch Planung ausreichender Stellplatzflächen sowie eines Parkhausgebäudes
- Schaffung einer Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der Burgstraße und dem KAW-Gelände
- Schaffung einer Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der Wiesenstraße und dem KAW-Gelände sowie zwischen Pfarrer-Wachsmann-Straße und der Burgstraße zur

Weiterentwicklung des umliegenden Geh- und Radwegesystems gemäß dem Mobilitätskonzept des städtebaulichen Rahmenplans „Innenstadt / Fleischervorstadt“ der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

- Ermöglichung einer Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der Scharnhorststraße und der Burgstraße sowie zwischen der Burgstraße und dem Hauptbahnhof, ungefähr parallel zu den Bahngleisen zur Weiterentwicklung des umliegenden Geh- und Radwegesystems gemäß dem Mobilitätskonzept des städtebaulichen Rahmenplans „Innenstadt / Fleischervorstadt“ der Universitäts- und Hansestadt Greifswald
- Schaffung eines Spielplatzangebotes
- Berücksichtigung der umwelt- und naturschutzrechtlichen Belange durch Erarbeitung eines artenschutzrechtlichen Fachbeitrags sowie einer Umweltbetrachtung
- Berücksichtigung der verkehrlichen Belange durch Durchführung einer verkehrstechnischen Untersuchung und Erarbeitung eines Verkehrsgutachtens
- Sicherung des notwendigen Lärm- und Schallschutzes für die Lärminderung durch den verursachten Lärm der angrenzenden Bahntrasse
- Berücksichtigung potentieller Lärmquellen, welche durch gewerbliche Nutzungen entstehen und die benachbarte Wohnnutzung stören können sowie Umsetzung erforderlicher Maßnahmen im Bebauungsplan
- Sicherstellung eines Standortes für einen Bio-Supermarkt mit einer Verkaufsfläche von maximal 650 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche als Ergänzung zum Lebensmittelangebot des benachbarten Einkaufszentrums „Gleis 4“
- Integration eines Fitnessstudios mit 2.000 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche
- Ansiedlung eines großflächigen Fahrradfachmarktes mit einer Verkaufsfläche von 1.000 m<sup>2</sup> und einer integrierten Indoor-Teststrecke

## 6. Übergeordnete und örtliche Planungen

### **6.1. Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern**

Das Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V) enthält die Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung. Gemäß Punkt 4.1. (2) des LEP ist die Siedlungsentwicklung sowie gemäß Punkt 4.2 (1) die Wohnbauflächenentwicklung unter Berücksichtigung einer flächensparenden Bauweise auf die zentralen Orte zu konzentrieren. Das Plangebiet befindet sich innerhalb der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, die gemäß Anhang 1 des LEP als zentraler Ort gilt.

Gemäß Punkt 4.1 (1) ist die Neuausweisung von Siedlungs- und Verkehrsflächen zu reduzieren. Dabei sollen die Anforderungen an eine ressourcenschonende und nachhaltige Siedlungsentwicklung, an den Umgang mit den Auswirkungen des demografischen Wandels sowie an Strategien zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung berücksichtigt werden.

Der Bebauungsplan schafft Bauplanungsrecht für eine innerstädtische, bereits teilversiegelte Brachfläche. Durch die stadträumlich integrierte Lage werden lange Wege vermieden und die vorhandene Fläche effizient genutzt, um eine Siedlungsentwicklung an anderen, weniger integrierten Standorten zu reduzieren. Dies entspricht auch dem Punkt 4.1 (3), dass Konzepte der Nachverdichtung die Grundlage für die zukünftige Siedlungsentwicklung bilden sollen, sowie dem Punkt 4.1 (5), dass die Innenentwicklungspotenziale vorrangig zu nutzen sind.

## **6.2. Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (RREP VP)**

Das Regionale Raumentwicklungsprogramm der Planungsregion Vorpommern (RREP VP) trifft bezüglich der übergeordneten Ziele für Greifswald sowie für die Siedlungsentwicklung unter anderem folgende Aussagen:

- Gemäß Punkt 3.2.2 sind Stralsund und Greifswald gemeinsam das Oberzentrum der Planungsregion Vorpommern. Das Oberzentrum Stralsund – Greifswald versorgt die Bevölkerung seines Oberbereiches mit Leistungen des spezialisierten, höheren Bedarfs und soll Entwicklungsimpulse auf die gesamte Region ausstrahlen. Die Funktionsteilung zwischen den Städten Stralsund und Greifswald soll in Abhängigkeit von ihren jeweiligen Entwicklungspotenzialen abgestimmt werden.
- Gemäß Punkt 4.1 (3) sind die „Zentralen Orte“, zu denen Greifswald zählt, Schwerpunkte der Wohnbauflächenentwicklung, die sich funktionsgerecht entwickeln sollen.
- Gemäß Punkt 4.1 (4) hat die Ausweisung neuer Wohnbauflächen in Anbindung an bebaute Ortslagen zu erfolgen.
- Gemäß Punkt 6.4.3 (1) soll der nichtmotorisierte Verkehr als Teil des Gesamtverkehrssystems gefördert und Bauvorhaben in ihrer Wirksamkeit für den Fuß- und Radverkehr optimiert werden.



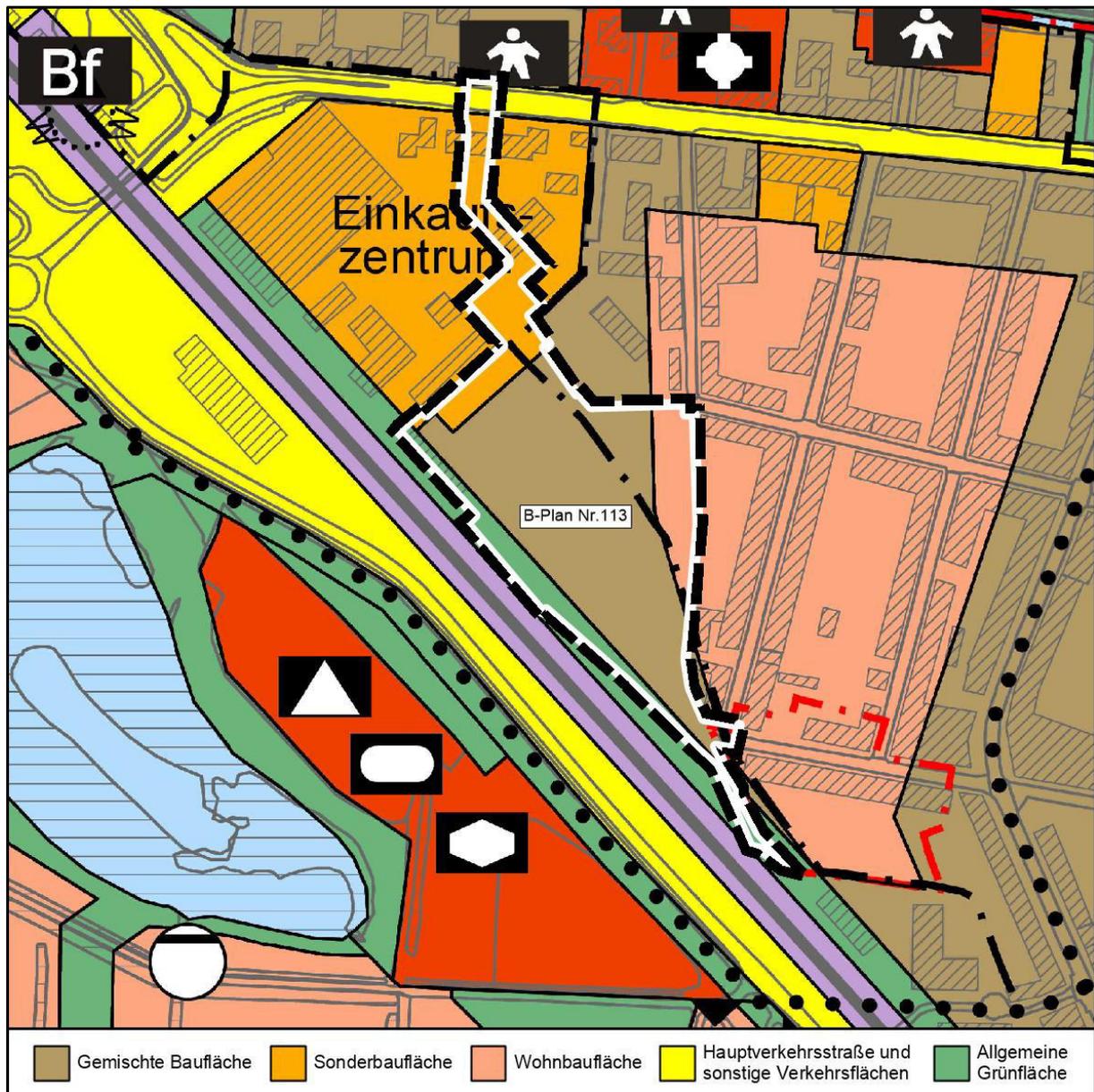
**Abbildung 3: RREP VP 2010 – Ausschnitt Universitäts- und Hansestadt Greifswald**  
(Quelle: RREP VP 2010)

Die genannten Ziele des RREP VP werden im Bebauungsplan wie folgt berücksichtigt:

- Durch die Schaffung zusätzlicher Flächen für gewerbliche Einrichtungen in zentraler Lage wird Greifswald zudem hinsichtlich des Arbeitsplatzangebots und der Versorgung in seiner Funktion als Oberzentrum und Wirtschaftsstandort gestärkt.
- Durch die Schaffung eines Wohnstandortes auf einer bisher brachliegenden Fläche wird die Universitäts- und Hansestadt Greifswald im Schwerpunkt der Wohnbauflächenentwicklung weiterentwickelt.

- Für die Schaffung von neuem Wohnraum und der Flächen für gewerbliche Einrichtungen werden durch die Aktivierung von Siedlungsflächenreserven Maßnahmen der Innenentwicklung gefördert. Es wird nicht auf Maßnahmen der Außenentwicklung zurückgegriffen.
- Zur Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs sieht der Bebauungsplan die Fortführung von Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer vor.

### 6.3. Flächennutzungsplanung



**Abbildung 4: Geltungsbereich des B-Planes Nr. 113 in den Flächen des teilweise wirksamen FNP der Universitäts- und Hansestadt Greifswald** (Quelle: Eigene Darstellung durch IPO, Hintergrund: FNP der Universitäts- und Hansestadt Greifswald vom 04.08.2015 mit Stand der Lesefassung vom 30.01.2021)

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald verfügt seit dem 24.08.1999 über einen teilweise wirksamen Flächennutzungsplan (FNP). Der FNP ist mit Berücksichtigung der Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen als geänderte Fassung vom 12.10.2015 am 27.11.2015

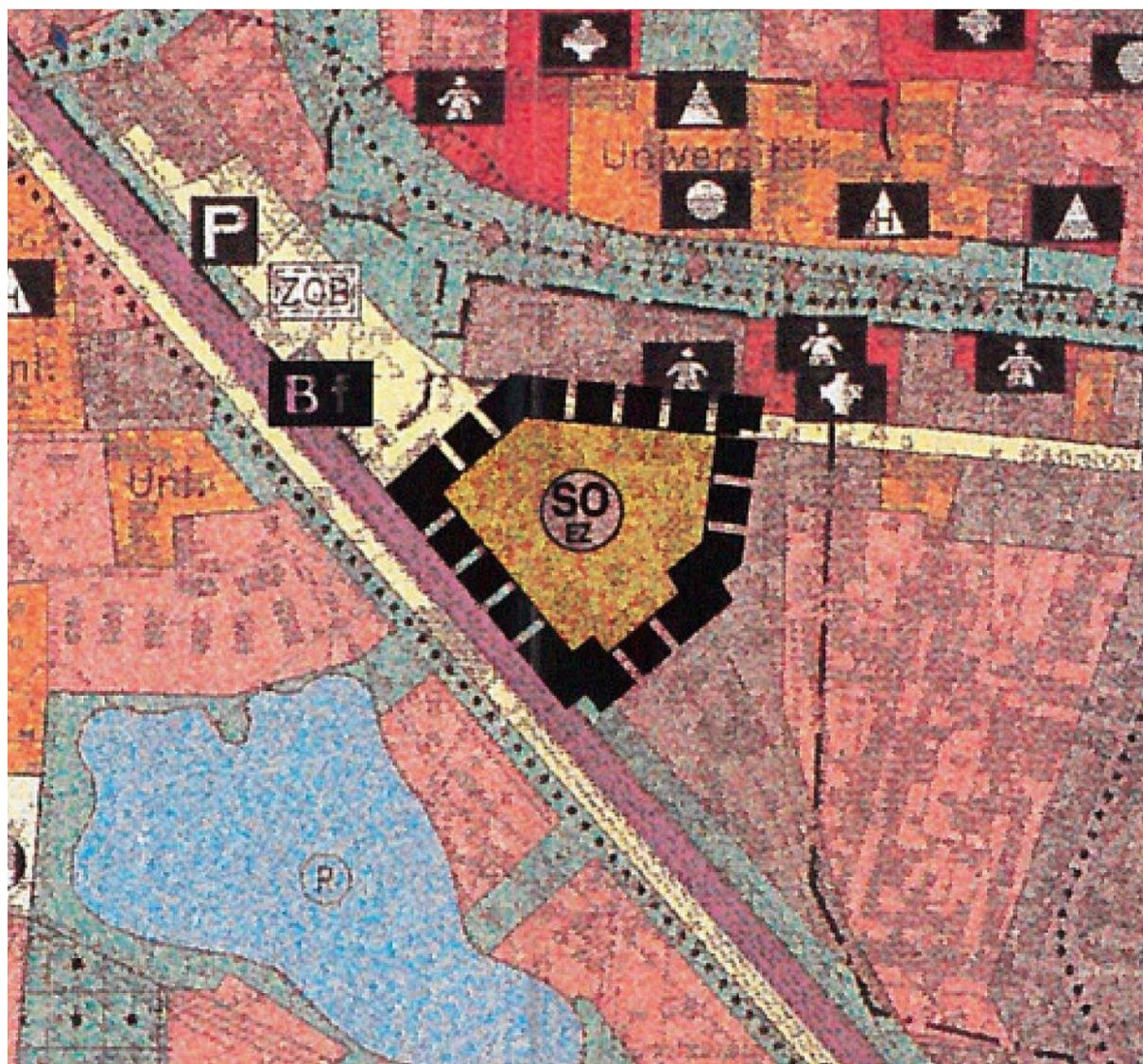
ortsüblich neu bekanntgemacht worden. Auf diese Fassung wird im Weiteren Bezug genommen. Der Flächennutzungsplan hat seit seiner Aufstellung bereits insgesamt 24 wirksam gewordene Änderungen und 2 Berichtigungen erfahren.

Der Bebauungsplan Nr. 113 wird gemäß § 13a BauGB im beschleunigten Verfahren aufgestellt. Auf Grund der Festsetzungen des B-Planes Nr. 113 ist der Flächennutzungsplan der Universitäts- und Hansestadt Greifswald gemäß § 13a Absatz (2) Nr. 2 BauGB im Wege der Berichtigung anzupassen.

### **6.3.1. Flächen des FNP innerhalb des B-Plan-Gebietes Nr. 113**

Der Geltungsbereich des B-Planes Nr. 113 liegt auf fünf unterschiedlichen im Flächennutzungsplan der Universitäts- und Hansestadt Greifswald dargestellten Flächenarten.

Das Plangebiet liegt überwiegend in einem als gemischte Baufläche (Mischgebiet) ausgewiesenen Bereich (siehe Abbildung 4). Östlich der Mischbaufläche liegt ein kleiner Teilbereich des Plangebietes in einer Wohnbaufläche. Der nördlichste Bereich des Plangebietes liegt in einer gelb hinterlegten Fläche, die im FNP als Hauptverkehrsstraße und sonstige Verkehrsflächen gekennzeichnet ist. Hierbei handelt es sich um die Hauptverkehrsstraße „Bahnhofstraße“.



**Abbildung 5: Auszug aus der Planzeichnung zur 20. Änderung des FNP der Stadt Greifswald** (Quelle: <https://www.greifswald.de/de/.galleries/Amt-60-Stadtbauamt/Baurecht/Flaechennutzungsplan/20.-Aenderung-Flaechennutzungsplan-Feststellung.pdf>)

Der Bereich des Plangebietes südlich der Bahnhofstraße liegt in einer Sonderbaufläche, auf der sich das sonstige Sondergebiet mit Zweckbestimmung „Einkaufszentrum“ (SO EZ) des B-Planes Nr. 98 befindet. Auf dieser Fläche befindet sich das Einkaufszentrum „Gleis 4“. Diese Sonderbaufläche verläuft weiter in Richtung Süden bis sie kurz nach der Zoohandlung „Fressnapf“ an der Grenze zur gemischten Baufläche endet. Hier wurde ein Bereich der ursprünglich im FNP dargestellten Mischbaufläche mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 98 „KAW-Gelände“ im Rahmen der 20. Änderung des Flächennutzungsplanes der Universitäts- und Hansestadt Greifswald vom 25.06.2016 zu einer Sonderbaufläche / einem sonstigen Sondergebiet mit Zweckbestimmung „Einkaufszentrum“ gemäß § 1 Absatz (1) Nr. 4 BauNVO geändert (siehe Abbildung 5).

Der südwestliche Randbereich sowie die südliche Spitze des Bebauungsplangebietes Nr. 113 befinden sich in einer im FNP dargestellten allgemeinen Grünfläche, die in nordwest-südöstlicher Richtung parallel zu der Fläche für die Eisenbahn (violett hinterlegte Fläche) verläuft.

### **6.3.2. Symbole des FNP innerhalb des B-Plan-Gebietes Nr. 113**

Von der südöstlichen Begrenzung des Geltungsbereiches verläuft teilweise durch das Plangebiet in Richtung Sonderbaufläche „Einkaufszentrum“ ein Gewässerschutzstreifen (schwarz punktiert-linierte Linie). Die schwarz punktiert-linierte Linie knickt im Bereich der Grenze zwischen der Mischbaufläche und der Sonderbaufläche nach Nordosten / Norden ab und verläuft weiter bis zur Bahnhofstraße, ab wo sie nach Westen abknickt und den nördlichsten Randbereich des Plangebietes erneut tangiert.

Darüber hinaus liegt ein kleiner Teil des Geltungsbereiches (Ecke Baustraße / Burgstraße) innerhalb eines im FNP dargestellten Bereiches in dem nach Landesrecht denkmalgeschützte Mehrheiten von baulich geschützten Bereichen gemäß § 5 Absatz (4) BauGB vorhanden sind (rot punktiert-liniert umrandeter Bereich).

### **6.3.3. Flächen des FNP außerhalb des B-Plan-Gebietes Nr. 113**

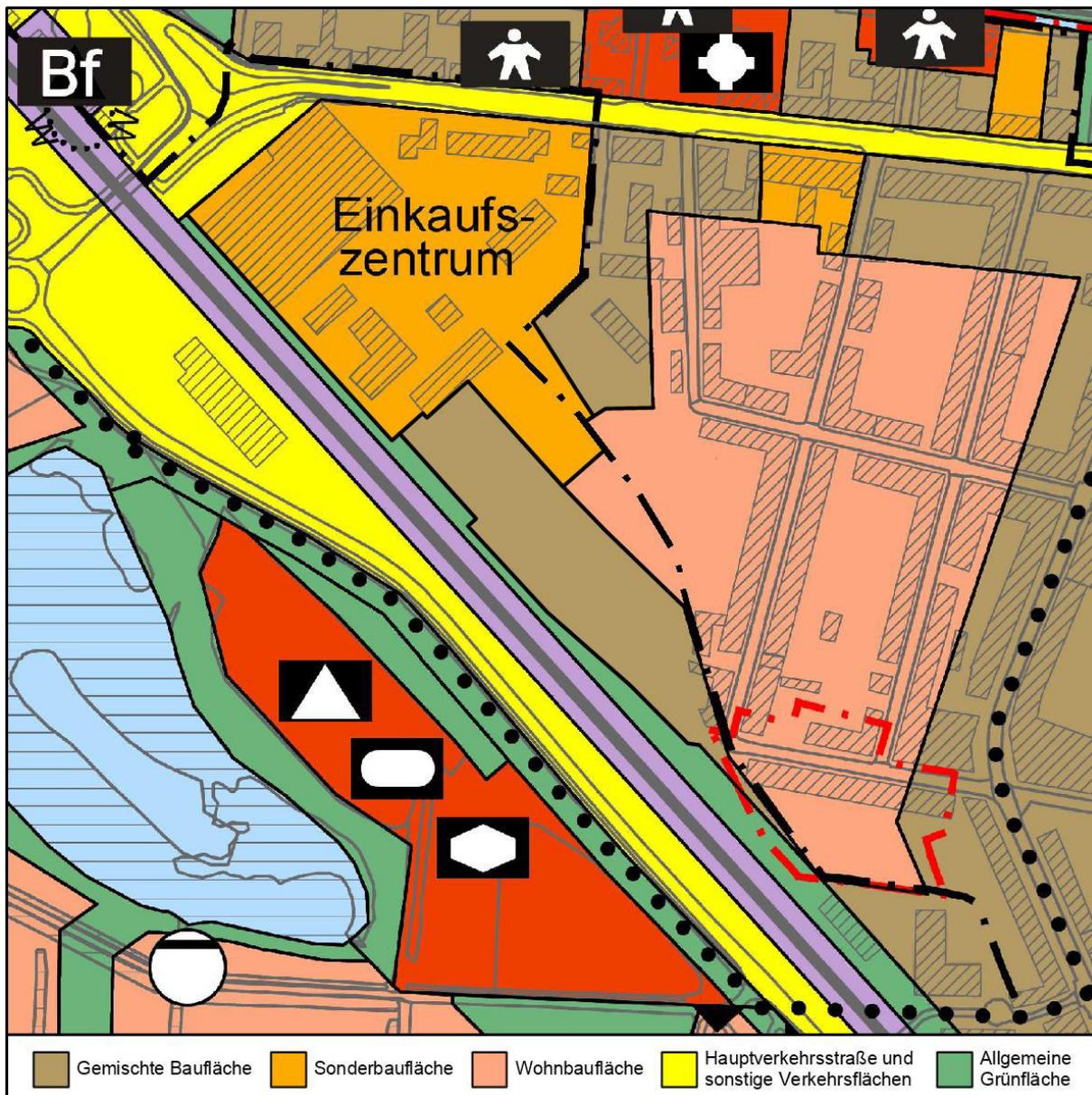
Nördlich und nordöstlich des Plangebietes befinden sich Wohn- und Mischbauflächen. Östlich befinden sich Wohnbauflächen der gründerzeitlichen Blockrandbebauung der Fleischer-vorstadt (siehe Abbildung 4). Südlich / südwestlich des Plangebietes erstreckt sich gleichlaufend zur Plangebietsgrenze die überörtliche Bahntrasse auf der im Punkt 6.3.1. bereits genannten im FNP dargestellten Fläche für die Eisenbahn. Westlich des nördlichen Bereiches des B-Plan-Gebietes befindet sich wie auch östlich davon die Sonderbaufläche des Einkaufszentrums „Gleis 4“.

### **6.3.4. Vorschlag für Berichtigung des FNP**

Die Festsetzung von urbanen Gebieten entspricht den Zielen des Flächennutzungsplanes der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, da urbane Gebiete ein Mischgebietstyp darstellen und auf im FNP dargestellten gemischten Bauflächen ausgewiesen werden dürfen. Die Festsetzung von drei allgemeinen Wohngebieten sowie eines sonstigen Sondergebietes entspricht in Anknüpfung an die Umgebung ebenfalls den Zielen des FNP, da sich östlich des Plangebietes für allgemeine Wohngebiete geeignete Wohnbauflächen und westlich sowie östlich des Geltungsbereiches für sonstige Sondergebiete geeignete Sonderbauflächen befinden.

Jedoch sieht der Bebauungsplan eine andere Flächenverteilung vor. Die vorgesehene Mischgebietsfläche wird zu Gunsten der festgesetzten allgemeinen Wohngebiete WA sowie des sonstigen Sondergebietes SO reduziert und in zwei Bereiche zerschnitten (siehe Abbildung

6). Die Sonderbaufläche im FNP nördlich des Plangebietes wird durch die Ausweisung des Sondergebietes SO im Bebauungsplan nach Südosten vergrößert.



**Abbildung 6: Vorschlag für die Berichtigung des Flächennutzungsplanes der Stadt Greifswald** (Quelle: Eigene Darstellung durch IPO, basierend auf B-Plan Nr. 113 „KAW-Gelände Süd-Ost“, Hintergrund: Auszug aus dem FNP der Universitäts- und Hansestadt Greifswald vom 27.11.2015 mit Stand der Lesefassung vom 30.01.2021)

Lediglich ein kleiner Teilbereich der Sonderbaufläche südlich der Zoohandlung „Fressnapf“ wird zu Gunsten des urbanen Gebietes MU geringfügig reduziert. Da im Flächennutzungsplan der Stadt Greifswald vom 27.11.2015 die südwestliche Bebauung des Einkaufszentrums „Gleis 4“ zum Teil in die parallel zur Bahntrasse verlaufende allgemeine Grünfläche hineinragt, wird mit diesem Vorschlag für eine Berichtigung empfohlen die Sonderbaufläche „Einkaufszentrum“ um ca. 13 m nach Südwesten zu erweitern und die Grünfläche in der Breite zu reduzieren, damit sich die gewerblichen Bauten des Einkaufszentrums vollständig auf der Sonderbaufläche befinden. Durch die Erweiterung nach Südwesten und Südosten wird sich die Sonderbaufläche um ca. 4.500 m<sup>2</sup> vergrößern. Darüber hinaus wurde in dem Vorschlag für die Berichtigung des FNP die allgemeine Grünfläche weiter südlich zu Gunsten des festzusetzenden urbanen Gebietes MU ebenfalls etwas in der Breite reduziert. Die östlich des Plangebietes

liegende Wohnbaufläche wird durch die Ausweisung der allgemeinen Wohngebiete im Bebauungsplan an Fläche gewinnen und um rund 3.300 m<sup>2</sup> erweitert werden.

#### **6.4. Landschaftsplan Hansestadt Greifswald**

Der Landschaftsplan der Universitäts- und Hansestadt Greifswald vom Dezember 1995 zeigt einerseits die naturräumliche Beschaffenheit des Plangebietes auf, andererseits werden relevante grünordnerische Maßnahmen und Maßnahmen zur Entwicklung der naturbezogenen Erholung aufgezeigt. Eine Fortschreibung des Landschaftsplanes liegt nicht vor.

Die Beschaffenheit der Landschaft im und um das Plangebiet herum wird darin wie folgt beschrieben:

- Das Plangebiet liegt im Naturraum „Grundmoräne“.
- Der Boden besteht aus staunässe- und grundwasserbestimmter Tieflehme.
- Hinsichtlich der Biotoptypen ist das Gebiet überwiegend als Industriefläche sowie als Bahnanlage kartiert.
- In der Entwicklungskonzeption Kulturlandschaft des Landschaftsplanes ist das Gebiet der Kategorie „Industrie-, Hafen- und Gewerbegebiete, landwirtschaftliche Produktionsanlagen mit Maßnahmen zur Umfeldverbesserung“ zugeordnet.

Durch die Ansiedlung der geplanten gewerblichen Einrichtungen im Plangebiet wird mit dem Bebauungsplan der im Landschaftsplan zugeordneten Kategorie teilweise entsprochen.

#### **6.5. Integriertes Stadtentwicklungskonzept Greifswald 2030plus**

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Greifswald 2030plus (ISEK) der Universitäts- und Hansestadt Greifswald aus dem Jahr 2017 beschreibt die zentralen Leitlinien der Stadtentwicklung und benennt in einem Umsetzungsprogramm entsprechende Maßnahmen und Prioritäten. Im räumlichen Leitbild ist das Plangebiet der Kategorie „Stadtquartiere in Zentren-Nähe, Mischung und Dichte“ zugeordnet. Durch die Schaffung von Wohnraum und Flächen für gewerbliche Einrichtungen entspricht die Planung dieser Leitvorstellung.

Das ISEK formuliert die planerischen Grundsätze „Schaffung / Erhalt einer urbanen Dichte und einer Stadt der kurzen Wege“ sowie „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“. Aufgrund der Reaktivierung einer innerstädtischen Brachfläche sowie der vorgesehenen Nutzungs- und Bauungsstrukturen, sowie der Ermöglichung der Umsetzung der im Mobilitätskonzept des Rahmenplans „Innenstadt / Fleischervorstadt“ vorgesehenen Wegeverbindungen kann diesen Grundsätzen ebenfalls entsprochen werden.

Die Planung trägt mit der vorgesehenen Wohnnutzung außerdem zum Handlungsfeld „Das Wohnen zeitgemäß und sozial durchmischt weiterentwickeln“ bei.

Angesichts des Bevölkerungswachstums der Universitäts- und Hansestadt Greifswald benennt das ISEK-Flächen für die Entwicklung von neuem Wohnraum. Laut dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept Greifswald 2030plus wird auf Seite 83 im Kapitel 3: Themen und Qualitäten „Wohnen und Standortqualität“ für das Gebiet B113 - südlich KAW ein Flächenpotenzial für 30 mögliche Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern gesehen. Diesem Flächenpotenzial ist neben anderen Standorten baurechtlich erste Priorität als zu sichernder entwickelnder Standort einzuräumen.

Die Ermittlung des Flächenpotentials erfolgte im Jahr 2016. Bei der Ermittlung wurde von einer zu entwickelnden Fläche von ca. 1,4 Hektar ausgegangen. Ausgenommen der Bereich des B-Plan-Gebietes, der in Form einer festzusetzenden öffentlichen Verkehrsfläche, die über die

Stellplatzflächen des Einkaufszentrums bis zur Bahnhofstraße reicht und nicht mit Wohnhäusern bebaut werden wird, umfasst der Geltungsbereich des B-Planes Nr. 113 etwa 2,5 ha. Wenn das Flächenpotential von 30 Wohneinheiten aus dem ISEK auf die tatsächliche überplanbare Fläche von 2,5 ha angepasst wird, ergibt sich ein Flächenpotential von rund 47 Wohneinheiten. Da mit dem Bebauungsplan Nr. 113 insgesamt ca. 54 Wohneinheiten (davon 50 in Mehrfamilienhäusern) geplant sind, wird sich mit der Planung der Angabe aus dem ISEK angenähert und auf Grund einer Differenz von lediglich sieben Wohneinheiten somit fast vollständig entsprochen.

#### **6.6. Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt / Fleischervorstadt**

Der Städtebauliche Rahmenplan Innenstadt / Fleischervorstadt benennt Ziele, Schwerpunkträume und Konzepte für die funktionale und gestalterische Entwicklung des Plangebietes, das neben dem Sanierungsgebiet Innenstadt / Fleischervorstadt weitere Teilgebiete der Innenstadt, der Fleischervorstadt, der Steinbeckervorstadt sowie der nördlichen und südlichen Mühlenvorstadt umfasst. Für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 113 „KAW-Gelände Süd-Ost“ werden folgende Aussagen getroffen:

- Im städtebaulichen Leitbild wird das Plangebiet (zusammen mit dem Gebiet des Bebauungsplanes Nr. 98 „KAW-Gelände“) als neues Stadtquartier berücksichtigt und dem Motto „Mehr Impulse für die westliche Innenstadt“ zugerechnet. Vorgesehen ist die Entwicklung eines neuen Wohnquartiers und Quartiers für gewerbliche Nutzungen sowie die Einordnung von Grünanlagen mit einem Spielplatzangebot zum Abbau der Defizite in der Fleischervorstadt. Beides wird im Bebauungsplan Nr. 113 „KAW-Gelände Süd-Ost“ berücksichtigt.
- Gemäß der Maßnahme „Sicherung der Nutzungsvielfalt und -mischung“ sollen in den Entwicklungsbereichen bzw. Neubaugebieten vorrangig Wohn-, Gewerbe- sowie Mischnutzungen entwickelt werden. Für das Plangebiet wird das Planungsziel „Wohnen, Grünfläche“ benannt. Dies wird durch die Ausweisung von allgemeinen Wohngebieten, eines Urbanen Gebietes mit einem Wohnnutzungsanteil von 10 – 30 % sowie die Festsetzung von Grünflächen ermöglicht.
- Das Plangebiet wird gemeinsam mit dem KAW-Gelände auch unter der Maßnahme „Entwicklung neuer Baugebiete“ mit einer der Planung entsprechenden Nutzung vorgesehen: „Das Areal zwischen Bahnhofstraße, Pfarrer-Wachsmann-Straße und den Bahnanlagen bietet für den Stadtkern und insbesondere für die Fleischervorstadt Potenziale, die einerseits zum Abbau derzeitiger Angebotsdefizite (z. B. Nahversorgung, Freiraumausstattung / Spielplätze, Bewohnerparken) und andererseits zur weiteren Profilierung (Kulturwirtschaft, neues Wohnen) der Fleischervorstadt offensiv genutzt werden sollten.“ (S.68). Es werden zudem folgende Entwicklungsziele formuliert (S.69), die in der vorliegenden Planung durch die Festsetzung von Baugrenzen und Bauweisen sowie von Verkehrs- und Grünflächen aufgegriffen werden:
  - Entwicklung eines neuen Wohnquartiers südlich des geplanten Einkaufszentrums: Empfohlen wird eine geschlossene Blockstruktur, die die Bezüge des angrenzenden offenen Blocks aufnimmt und zu den Bahnanlagen abschirmend wirkt. Für die neue Blockstruktur ist eine variable Gebäudetypologie einsetzbar;

- Mit der Planung ist ein ca. 140 m-langer zusammenhängender und geschlossener Gebäuderiegel entlang der Bahngleise geplant, der mit seiner enormen Länge und geschlossenen Bauweise eine abschirmende und somit lärmschützende Wirkung aufweisen wird.
- Einordnung einer kleinen Parkanlage mit Spielangeboten zwischen dem geplanten Einkaufszentrum und dem Wohnquartier, alternativ ist eine Bebauungslösung am Standort möglich; Entwicklung eines durchgängigen Grünzuges an den Bahnanlagen.
  - Der Bebauungsplan setzt eine öffentliche Grünfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Spielplatz“ fest. Der B-Plan setzt textlich fest, dass Spielgeräte aufzustellen sind.
- Im Kapitel zur Mobilität wird folgender Punkt zur Erschließung des Gebiets benannt:
  - Die Erschließung soll vorzugsweise über die Wiesenstraße erfolgen.
    - Die teilweise Erschließung des Plangebietes wird über die Wiesenstraße erfolgen. Ab der Wiesenstraße wird bis zu den Stellplatzflächen des Einkaufszentrums „Gleis 4“ eine öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ festgesetzt. Somit wird eine Erschließung des nördlichen Bereiches des Plangebietes für Fußgänger- und Radfahrer ermöglicht. Darüber hinaus wird der Bereich des Fuß- und Radweges mit einem Fahrrecht F zu Gunsten der Bewohner des allgemeinen Wohngebietes WA1 versehen. Durch die Festsetzung des Fahrrechts F zu Gunsten der Anlieger des WA1 wird planungsrechtlich ermöglicht, dass die Anlieger des WA1 die öffentliche Verkehrsfläche FR3 mit PKW befahren dürfen und ihre Grundstücke mit PKW erreichen können. Somit wird die Erschließung des WA1 über die Wiesenstraße mit dem motorisierten Verkehr gewährleistet.

### **6.7. Mobilitätskonzept des städtebaulichen Rahmenplans Innenstadt / Fleischervorstadt**

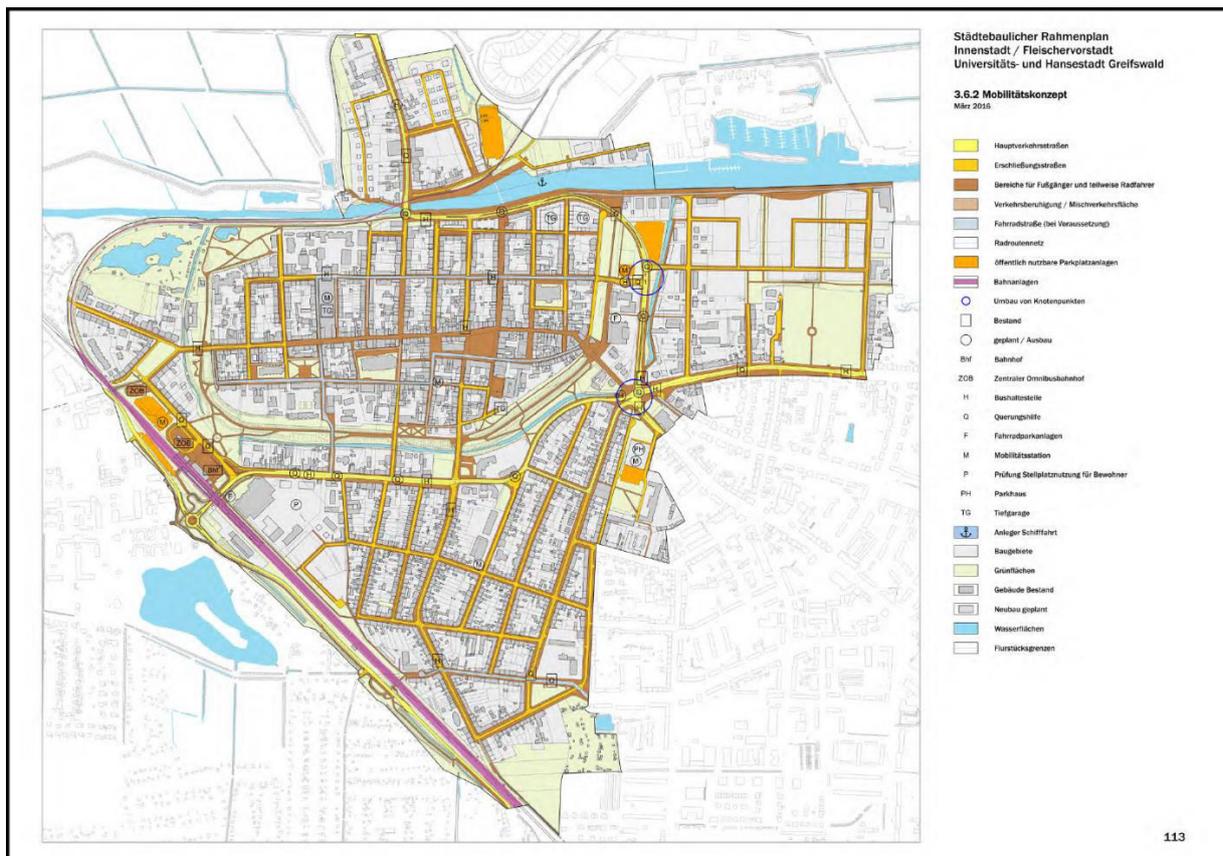
Im Mobilitätskonzept des städtebaulichen Rahmenplans Innenstadt / Fleischervorstadt (siehe Abbildung 7) sind für das Plangebiet des B-Planes Nr. 113 Fuß- und Radwegeverbindungen vorgesehen, die auf Ebene des Bebauungsplanes zum Teil berücksichtigt worden sind.

- Verbindung Wiesenstraße – KAW-Gelände:

Im Mobilitätskonzept ist in westlicher Richtung von der Wiesenstraße bis zum KAW-Gelände ein Bereich für Fußgänger und Radfahrer (braune Linie) als Wegeverbindung eingetragen.

  - Der Bebauungsplan setzt eine öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ (FR) zwischen der Wiesenstraße und dem KAW-Gelände, entlang der nördlichen sowie nordöstlichen B-Plan-Grenze fest. Die festzusetzende öffentliche Verkehrsfläche verläuft über die Flurstücke 27/37, 27/39 sowie über Teilflurstücke 27/42, 27/48 und 27/9, erstreckt sich um ca. 120 m von der Wiesenstraße in Richtung Westen / Nordwesten und schließt im nördlichen Bereich des SO an die nördliche öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“ (V) an.

Fast auf der gesamten Länge wird die Verkehrsfläche mit einer Mindestbreite von 4,00 m festgesetzt. Mit dieser Breite soll die Herstellung eines gemeinsamen Fuß- und Radweges mit einer Mindestbreite von 2,50 m sowie einem beidseitigen 0,75 m-breiten Abstand zu festen Einbauten ermöglicht werden. Lediglich auf einem Streckenabschnitt von etwa 11 m in dem Bereich, wo die Verkehrsfläche nach Nordwesten abknickt beträgt die Breite 4,00 m bis ca. 5,60 m. Ohne die Aufweitung der Verkehrsfläche würde hier eine ca. 9 m<sup>2</sup>-große dreieckige Fläche entstehen, die nicht sinnvoll genutzt werden könnte. Es wird empfohlen die dreieckige Fläche zu begrünen. Mit der Festsetzung dieser öffentlichen Verkehrsfläche „Fuß- und Radweg“ wird die Realisierung der im Mobilitätskonzept vorgesehenen Fuß- und Radwegverbindung ermöglicht.



**Abbildung 7: Mobilitätskonzept des städtebaulichen Rahmenplans Innenstadt / Fleischervorstadt der Universitäts- und Hansestadt Greifswald** (Quelle: <https://www.greifswald.de/de/.galleries/Amt-60-Stadtbauamt/Rahmenplan-Innenstadt-Fleischervorstadt/Rahmenplan-Innenstadt-Fleischervorstadt-2016.pdf>)

- Verbindung Pfarrer-Wachsmann-Straße – Burgstraße:  
Im Mobilitätskonzept ist in südlicher Richtung eine Fuß- und Radwegeverbindung als Veränderung der Pfarrer-Wachsmann-Straße bis zur Burgstraße vorgesehen.
- Der Bebauungsplan setzt entlang der östlichen B-Plan-Grenze nach Süden verlaufend eine öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ von der Ecke Wiesenstraße / Pfarrer-Wachsmann-Straße bis zur Wendeanlage der südlichen öffentlichen Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“ (V) fest. Der verkehrsberuhigte Bereich mündet in der Burgstraße, so dass durch die Festsetzung beider Verkehrs-

flächen die Schaffung der im Mobilitätskonzept eingetragenen Nordsüd-Wegeverbindung zwischen der Pfarrer-Wachsmann-Straße und der Burgstraße ermöglicht wird. Auch entlang dieser Verbindung sind die Breiten des öffentlichen Verkehrsfläche „Fuß- und Radweg“ so gewählt, dass die Umsetzung eines gemeinsamen Fuß- und Radweges mit einer Mindestbreite von 2,50 m sowie einer beidseitigen 0,75 m-breiten Abstandes gewährleistet werden kann.

- Verbindung Burgstraße – Bahnhof:

Das Mobilitätskonzept empfiehlt die Schaffung einer Wegeverbindung für Fußgänger und Radfahrer von der Burgstraße, parallel zur Bahntrasse bis zum Bahnhof.

- Da die im Mobilitätskonzept vorgesehene Wegeverbindung exakt parallel zu den Bahnschienen, außerhalb des B-Plan-Gebietes und auf dem Grundstück der deutschen Bahn verläuft, wird mit dem Bebauungsplan eine leicht abgewandelte Wegeführung ermöglicht, um die Wegeverbindung innerhalb der B-Plan-Flächen zu führen.

Als Verlängerung der Burgstraße (südliche Quartiereinfahrt) weist der B-Plan eine öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“ aus. An die öffentliche Verkehrsfläche schließt ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht (GFL) an. Das GFL verläuft entlang der südwestlichen B-Plan-Grenze in nordwestlicher Richtung. Nach etwa 210 m ermöglicht das GFL im nordwestlichen Bereich des urbanen Gebietes MU eine Anbindung an nordwestlich des B-Plan-Gebietes liegende Flächen, wo eine Anknüpfung an den im Mobilitätskonzept vorgesehenen Wegeverlauf gewährleistet werden kann. Der weitere Verlauf der Verbindung außerhalb des B-Planes kann wie im Mobilitätskonzept vorgesehen, im Bereich zwischen dem Einkaufszentrum „Gleis 4“ und den Bahngleisen fortgeführt werden, vorausgesetzt dass eine Einigung zwischen den Grundstückseigentümern hinsichtlich einer Herstellung eines Fuß- und Radweges entlang der Gleise auf dem Grundstück der Bahn erzielt werden kann.

Um die Herstellung eines gemeinsamen Fuß- und Radweges mit einer Mindestbreite von 2,50 m zuzüglich eines beidseitigen Sicherheitsabstandes von 0,75 m zur ermöglichen, beträgt die Mindestbreite des GFL in den schmalsten Bereichen 4,00 m. Als zusätzliche Maßnahme zur Sicherstellung dieser Wegeverbindung auf Ebene des Bebauungsplanes wurde in den GFL-Bereich eine vorgesehene Fuß- und Radwegeverbindung als punktierte Linie eingetragen.

- Verbindung Scharnhorststraße – Burgstraße:

Für den Fußgänger- und Radverkehr soll ausgehend von der Bahnunterführung Scharnhorststraße nordöstlich entlang der Bahnanlage eine Route angelegt werden, die ab Höhe Burgstraße in Richtung Pfarrer-Wachsmann-Straße / Innenstadt sowie in Richtung Bahnhof verzweigt ist.

- Der Bebauungsplan setzt im Bereich des Plangebietes südlich der Quartiereinfahrt von der Burgstraße eine private Grünfläche mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht fest. Als zusätzliche Maßnahme wurde der Wegeverlauf von der Quartiereinfahrt bis zur südlichsten Plangebietsgrenze mit der punktierten Linie „vorgesehene Fuß- und Radwegeverbindung“ gekennzeichnet. Durch diese Maßnahmen wird die im Mobilitätskonzept empfohlene Anbindung an die Bahnunterführung „Scharnhorststraße“ ermöglicht.

Die oben genannten Verzweigungen wurden mit den in diesem Kapitel bereits beschriebenen Maßnahmen berücksichtigt.

### **6.8. Einzelhandelsfachplan für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald**

Die Fortschreibung des Einzelhandelsfachplanes für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald vom Dezember 2018 mit Beschluss vom 21.02.2019 stellt die Greifswalder Altstadt auf Seite 123, auf der Karte 25 als zentralen Versorgungsbereich dar. Der Standort des Einkaufszentrums „Gleis 4“ wurde als Ergänzungsbereich zum zentralen Versorgungsbereich festgelegt.

Gemäß Integrationsgebot sind Einzelhandelsgroßprojekte mit zentrenrelevanten Kernsortimenten nur in Innenstädten / Ortszentren und in sonstigen Zentralen Versorgungsbereichen zulässig (Z 4.3.2 Nr. 3 LEP M-V 2016).

*„Ausnahmsweise dürfen nahversorgungsrelevante Sortimente auch außerhalb von Zentralen Versorgungsbereichen angesiedelt werden, wenn nachweislich*

- *eine integrierte Lage in den Zentralen Versorgungsbereichen aus städtebaulichen Gründen nicht umsetzbar ist,*
  - Eine integrierte Lage ist auf Grund ausgeschöpfter Flächenkapazitäten des Ergänzungsbereiches (Einkaufszentrum „Gleis 4“) nicht möglich.
- *das Vorhaben zur Sicherung der verbrauchernahen Versorgung beiträgt und*
  - Die verbrauchernahe Versorgung wird durch das Vorhaben (Ansiedlung eines Biosupermarktes und Fahrradmarktes) sichergestellt.
- *die Versorgungsbereiche nicht wesentlich beeinträchtigt werden.“*  
*(Z 4.3.2 Nr. 3 LEP M-V 2016)*
  - Durch die durch Dipl.-Geogr. Mark Hädicke (cima) erarbeitete Auswirkungsanalyse für die Ansiedlung eines Biomarktes in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald (siehe Kapitel 9) sowie die gutachterliche Stellungnahme für die geplante Ansiedlung eines Fahrradfachmarktes im Bereich der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme „KAW-Gelände Süd-Ost“ der Universitäts- und Hansestadt Greifswald (siehe Kapitel 10) wurde bestätigt, dass durch die Neuansiedlung eines Biomarktes sowie eines Fahrradfachmarktes, andere Versorgungsbereiche nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

Die Kriterien für eine ausnahmsweise zulässige Ansiedlung nahversorgungsrelevanter Sortimente werden durch die Planung erfüllt. Darüber hinaus verknüpft die Lage des Vorhabenstandortes bestehende Strukturen und bringt künftige Synergien hervor. Die auf 650 m<sup>2</sup> zu begrenzende Verkaufsfläche und das Warenangebot aus biologischem Erzeugnis sind kommunal und regional verträglich. Das neue Angebot stellt eine Ergänzung / Diversifizierung des bestehenden Angebotes des Einkaufszentrums „Gleis 4“ dar. Da ausnahmsweise und nur bezogen auf Betriebe mit dem Kernsortiment Nahrungs- und Genussmittel auch zur wohnortnahen Grundversorgung an integrierten Nahversorgungsstandorten in den Stadtteilen und Siedlungsbereichen zum Verkauf dienende Einrichtungen ermöglicht werden können sowie auf Grund der Erfüllung der o. g. Kriterien für eine ausnahmsweise zulässige Ansiedlung, wird die

geplante Ansiedlung eines Biosupermarktes bei Festsetzung einer maximalen Verkaufsfläche von 650 m<sup>2</sup> sowie der Beschränkung des Warenangebotes auf Nahrungs- und Genussmittel (mind. 90 %) sowie Drogeriewaren (max. 10 %), als verträglich eingestuft.

### **6.9. Verbindliche Bauleitpläne**

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 113 „KAW-Gelände Süd-Ost“ grenzt an und überlagert sich zum Teil mit dem Bebauungsplan Nr. 98 „KAW-Gelände“. Die zu überlagernden Bereiche betreffen den nördlichen Bereich des urbanen Gebietes MU, des sonstigen Sondergebietes SO sowie der öffentlichen Verkehrsfläche der besonderen Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“ als auch der öffentlichen Verkehrsfläche im Bereich der Bahnhofstraße. Mit den genannten Festsetzungen wird das sonstige Sondergebiet „Einkaufszentrum“ des B-Planes teilweise überplant. Der Bereich wird mit der gleichen Festsetzung überplant (öffentliche Verkehrsfläche) und bleibt somit aus Sicht des Bebauungsplanes unverändert.

Entsprechend des gewohnheitsrechtlich anerkannten Rechtssatzes, dass die spätere Norm die frühere verdrängt, gelten für den zu überlagernden Bereich des Bebauungsplanes Nr. 98 „KAW-Gelände“ die Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 113 „KAW-Gelände Süd-Ost“. Eine förmliche Aufhebung ist dafür nicht erforderlich (siehe Urteil des hessischen Verwaltungsgerichtshofs vom 08.05.2018, Az.: 4 C 1041/16 N).

In der näheren Umgebung des B-Planes Nr. 113 (ca. 500 m Umkreis) befinden sich keine weiteren verbindlichen Bauleitpläne.

## **7. Planungsalternativen**

Alternativen wurden einerseits hinsichtlich des Plangebietes als auch hinsichtlich der für die Fläche vorgesehenen Planung geprüft. Die Null-Variante, also kein Baurecht für das betroffene Gebiet zu schaffen, kommt dabei als Variante nicht in Frage, da die brachliegende Fläche aufgrund ihrer zentralen Lage einen städtebaulichen Missstand darstellt.

Hinsichtlich der Inhalte der Planung wurden unterschiedliche Varianten betrachtet. Dazu gehört unter anderem die Festsetzung von voneinander getrennten Wohngebieten und Gebieten mit gewerblicher Nutzung. Auf Grund der Empfehlung der Flächennutzungsplanung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald hier eine Mischnutzung umzusetzen (siehe eingetragene Mischbaufläche im FNP) wird unter anderem ein urbanes Gebiet MU als Mischgebietstyp festgesetzt.

Insbesondere wurden zudem Planungsalternativen hinsichtlich der Verkehrsführung betrachtet. Eine Alternative Verkehrsführung wäre die Ermöglichung des Durchgangsverkehrs für den motorisierten PKW-Verkehr von der Bahnhofstraße bis zur Burgstraße. Auf Grund der bereits hohen Verkehrsbelastung am Knotenpunkt KAW-Gelände / Bahnhofstraße wurde von der Planung einer Durchgangsstraße abgesehen, da ansonsten die erzeugten Verkehre den oben genannten Knotenpunkt überlasten und somit die Verkehrsqualität in der Bahnhofstraße verschlechtern würden. Aus diesem Grund ist die Verhinderung der Durchfahrt für den motorisierten PKW-Verkehr im zentralen Bereich des Plangebietes und somit eine beidseitige Stichstraßenerschließung des Quartiers für den motorisierten Verkehr die gewählte Alternative für das Verkehrsführungssystem.

Potenzielle Anschlussmöglichkeiten bestehen für das Plangebiet im Norden über die Bahnhofstraße und über das anschließende KAW-Gelände, im Osten über die Wiesenstraße und im Süd-Westen des Plangebietes über die Burgstraße. Eine Erschließung über die noch bestehende Baulücke in der Baustraße (Flurstücke 101/1 und 101/2) würde für eine Straße nicht in

Betracht kommen, da so eine potentielle Baulückenschließung und die Vervollständigung der bestehenden gründerzeitlichen Blockrandstruktur für die Zukunft unmöglich gemacht werden würde. Mit dieser Planung wird das Plangebiet über alle oben genannten Anschlüsse (ausgenommen über die Baulücke in der Baustraße) erschlossen werden, so dass keine weiteren Alternativen zu betrachten und zu bewerten sind.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde geprüft, ob eine Anbindung an die Straßen unmittelbar möglich ist und ob die jeweiligen Anschlussstraßen für die zusätzlichen Kapazitäten belastbar genug sind. Hierfür wurde im Rahmen des Bebauungsplanes eine Verkehrszählung und -prognose durchgeführt. Die Verkehrstechnische Untersuchung weist eine ausreichende Belastbarkeit der umliegenden Straßen mit der geplanten Erschließung und Verkehrsführung nach. Die verschiedenen Verkehrslösungen wurden außerdem über mehrere Fachdiskussionen mit Beteiligten und Akteuren erarbeitet.

## 8. Bisherige Entwicklung im Plangebiet und Bestand

Die Fläche des B-Plan-Gebietes Nr. 113 wurde zu früheren Zeiten, um das 19. Jahrhundert herum für die Errichtung von größeren Gewerbebauten genutzt. Diese wurden jedoch im Laufe des 20. Jahrhunderts nach und nach abgerissen, sodass die Fläche gegenwärtig brachliegt (siehe Abbildungen 8, 9 und 2). Im Nordwesten grenzt an und überlagert sich das Gebiet mit dem Parkplatz des Einkaufszentrums „Gleis 4“. Im Südwesten verlaufen Bahngleise. Im Osten grenzt das Plangebiet an gründerzeitliche Wohnbebauung. Durch die unbebaute Fläche des Plangebietes fehlt zwischen den Bebauungsstrukturen des B-Planes Nr. 98 und des Wohngebietes im Osten gänzlich der räumliche Zusammenhang, sodass sich ein Bruch im räumlichen Stadtgefüge ergibt. Durch die Bebauungsplanmaßnahme soll diese Lücke geschlossen und somit eine Arrondierung der Ortslage erreicht werden.



Abbildung 8: Bebauung des Gebietes um 1980  
(Quelle: GeoBasis-DE/M-V 2019)



Abbildung 9: Bebauung des Gebietes um 1995  
(Quelle: GeoBasis-DE/M-V 2019)

## 9. Ansiedlung eines Biosupermarktes im Plangebiet

Um mögliche Auswirkungen in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald durch die Ansiedlung eines Biosupermarktes im Plangebiet genau untersuchen und bewerten zu können wurde, wie unter Punkt I./6.8. bereits genannt, durch die CIMA Beratung + Management GmbH (cima) eine Auswirkungsanalyse durchgeführt und ein Kurzbericht vom 16.08.2021 von Herrn

Dipl.-Geogr. Mark Hädicke erarbeitet. Am 27.09.2022 erfolgte eine Aktualisierung der Analyse und des Berichtes.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Auswirkungsanalyse von einer maximalen Verkaufsfläche von 800 m<sup>2</sup> ausgegangen ist. Im Zuge der Planung haben sich die Absichten des Betreibers geändert, was zur Folge hat, dass die geplante Verkaufsfläche auf maximal 650 m<sup>2</sup> reduziert wurde. Ein entsprechender Hinweis zur Reduktion der Verkaufsfläche des geplanten Biomarktes ist in der gutachterlichen Stellungnahme für die geplante Ansiedlung eines Fahrradfachmarktes im Bereich der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme „KAW-Gelände Süd-Ost“ der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, die ebenfalls durch die cima erarbeitet wurde (siehe Kapitel 10), enthalten.

Es ist davon auszugehen, dass die Reduktion der Verkaufsfläche die prognostizierten nachteiligen Auswirkungen durch die Ansiedlung des Biosupermarktes mindern wird, so dass die Planung der Ansiedlung eines kleineren Marktes sich immer noch im Rahmen der in der Analyse angenommenen Ausgangsdaten befindet.

Folgende Aussagen wurden im Kurzbericht der cima zu den Auswirkungen durch die Ansiedlung eines Biosupermarktes im Plangebiet des B-Planes Nr. 113 getroffen:

### **9.1. Allgemein**

Nördlich / nordwestlich des Plangebietes befindet sich der Standort des Einkaufszentrums „Gleis 4“ sowie diverser Dienstleistungsangebote. Der Standort bietet überwiegend Angebote des täglichen und wöchentlichen Bedarfs. Auf Grund der räumlichen Nähe zur Innenstadt wird der Standort im Einzelhandelsfachplan Greifswald 2018 als „Ergänzungsbereich Gleis 4“ zum zentralen Versorgungsbereich „Hauptzentrum Innenstadt“ zugeordnet.

Der geplante Biomarkt wird als sinnvolle Ergänzung zum vorhandenen Angebotsspektrum angesehen, zumal in Greifswald bisher kein größerer filialisierter Biomarkt ansässig ist und soll dem Einkaufszentrum „Gleis 4“ zugeordnet werden. Außerdem bietet der im Einkaufszentrum ansässige EDEKA-Markt ein relativ ausgeprägtes Bio-Sortiment an, was darauf hindeutet, dass ein Bio-affines Publikum im Einzugsgebiet und somit eine entsprechende Nachfrage nach Bio-Produkten vorhanden ist.

### **9.2. Auswirkungen / Umsatzumverteilungen**

Bei der Beurteilung der Auswirkungen des Planvorhabens wurde von einem Worst-Case-Szenario ausgegangen, um bei den Berechnungen die maximal zu erwartenden Umsatzumverteilungsauswirkungen darzustellen.

Die höchsten Umsatzumverteilungen wurden für den Ergänzungsbereich „Gleis 4“ prognostiziert. Hier kann davon ausgegangen werden, dass die negativen Effekte infolge von Umsatzumverteilungen durch die positiven Effekte (Steigerung der Standortqualität durch Ansiedlung eines Biomarktes und eine qualitative Angebotsergänzung zum Einkaufszentrum „Gleis 4“) kompensiert werden. Außerhalb des Ergänzungsbereiches „Gleis 4“ sind nur geringe Umverteilungseffekte zu erwarten. Mehr als nur unwesentliche Auswirkungen sind daher nicht zu erwarten. Negative städtebauliche Folgen können im Sinne des § 11 Absatz (3) BauNVO ausgeschlossen werden.

**Zusammenfassend kann gesagt werden, dass keine wesentlichen Beeinträchtigungen der Entwicklungsfähigkeit zentraler Versorgungsbereiche und keine wesentlichen Beeinträchtigungen der wohnortnahen Versorgungsstrukturen zu erwarten sind.**

### **9.3. Einzelhandelsfachplan Greifswald 2018**

Der Einzelhandelsfachplan Greifswald 2018 formuliert die Ansiedlungsregel 1 auf Seite 148, die besagt, dass Standorte für Einzelhandelsbetriebe mit nahversorgungsrelevanten Kernsortimenten nur in zentralen Versorgungsbereichen sowie, je nach Lage und Verkaufsflächendimensionen, ausnahmsweise und nur bezogen auf Betriebe mit dem Kernsortiment Nahrungs- und Genussmittel auch zur wohnortnahen Grundversorgung an integrierten Nahversorgungsstandorten in den Stadtteilen und Siedlungsbereichen ermöglicht werden können.

Die Ansiedlung des Biomarktes steht im Einklang mit der Ansiedlungsregel 1 des Einzelhandelsfachplans Greifswald 2018, sofern anerkannt wird, dass der als Teil des Ergänzungsbereiches „Gleis 4“ betrachtet werden kann. Die derzeitige Abgrenzung des Ergänzungsbereiches orientiert sich offenkundig am vorhandenen Bestand. Entwicklungs- und Erweiterungsflächen wurden nicht berücksichtigt. Wenn dem Ergänzungsbereich Entwicklungsoptionen eingeräumt werden sollen, die im Einklang mit den Ansiedlungsregeln des Einzelhandelsfachplans stehen, so ist die Ausweisung von Erweiterungsflächen erforderlich. Der Standort für den geplanten Biomarkt steht im unmittelbaren räumlich-funktionalen Zusammenhang mit dem Ergänzungsbereich und würde selbst Teil des Einkaufszentrums „Gleis 4“ werden.

**Nach Einschätzung der *cima* steht die Ansiedlung eines Biomarktes im Einklang mit den konzeptionellen Zielvorstellungen des Einzelhandelsfachplans 2018**, da es sich um ein Vorhaben mit nahversorgungsrelevantem Kernsortiment handelt, das in unmittelbarem räumlich-funktionalem Zusammenhang mit dem Innenstadt-Ergänzungsbereich angesiedelt werden soll.

### **9.4. Ziele der Raumordnung**

#### **Konzentrationsgebot**

*„Einzelhandelsgroßprojekte und Einzelhandelsagglomerationen im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO sind nur in Zentralen Orten zulässig.“ (Z 4.3.2 Nr. 1 LEP M-V 2016)*

- Der Universitäts- und Hansestadt Greifswald ist zusammen mit der Hansestadt Stralsund eine zentralörtliche Funktion als gemeinsames Oberzentrum zugewiesen.
- Das Konzentrationsgebot kann somit als erfüllt betrachtet werden.

#### **Kongruenzgebot**

*„Einzelhandelsgroßprojekte [...] sind nur zulässig, wenn die Größe, die Art und die Zweckbestimmung des Vorhabens der Versorgungsfunktion des Zentralen Ortes entsprechen, den Verflechtungsbereich des Zentralen Ortes nicht wesentlich überschreiten und die Funktionen der Zentralen Versorgungsbereiche des Zentralen Ortes und seines Einzugsbereiches nicht wesentlich beeinträchtigt werden.“ (Z 4.3.2 Nr. 2 LEP M-V 2016)*

- Es handelt sich um einen kleinflächigen Biomarkt, der vorrangig der (Nah-)Versorgung der Bevölkerung Greifswalds und der Gemeinden des Stadt-Umland-Raums (SUR) dienen soll. Eine über des SUR hinausreichende Versorgungsfunktion ist bei einem Biomarkt mit rund 800 m<sup>1</sup> Verkaufsfläche nicht zu erwarten.
- Es sind keine wesentlichen Beeinträchtigungen der Funktions- und Entwicklungsfähigkeit der zentralen Versorgungsbereiche zu erwarten.
- Die Ansiedlung des Biomarktes steht im Einklang mit dem Kongruenzgebot.

---

<sup>1</sup> Zum Zeitpunkt der Untersuchung wurde von 800 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche ausgegangen. Zum jetzigen Zeitpunkt sind nur noch 650 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche vorgesehen.

### **Integrationsgebot**

*„Einzelhandelsgroßprojekte mit zentrenrelevanten Kernsortimenten sind nur in Innenstädten / Ortszentren und in sonstigen zentralen Versorgungsbereichen zulässig. (Z)*

*Ausnahmsweise dürfen nahversorgungsrelevante Sortimente auch außerhalb von Zentralen Versorgungsbereichen angesiedelt werden, wenn nachweislich*

- *eine integrierte Lage in den Zentralen Versorgungsbereichen aus städtebaulichen Gründen nicht umsetzbar ist,*
- *das Vorhaben zur Sicherung der verbrauchernahen Versorgung beiträgt und*
- *die Versorgungsbereiche nicht wesentlich beeinträchtigt werden.“*  
(Z 4.3.2 Nr. 3 LEP M-V 2016)

- Der „Ergänzungsbereich Gleis 4“ zielt genau auf denselben Ausnahmetatbestand wie die in der Ausnahmeregelung des Integrationsgebotes.
- Die Ansiedlung des Biomarktes trägt zweifelsfrei zu einer Sicherung der verbrauchernahen Versorgung bei.
- In der ökonomischen Wirkungsprognose wurde dargelegt, dass das Vorhaben keine wesentlichen Beeinträchtigungen zentraler Versorgungsbereiche erwarten lässt.
- Das Integrationsgebot kann somit als erfüllt betrachtet werden.

**Nach Einschätzung der cima steht die Ansiedlung eines Biomarktes im Plangebiet des B-Planes Nr. 113 im Einklang mit den maßgeblichen Zielen des LEP M-V 2016.**

### **9.5. Fazit**

**Die cima empfiehlt die Realisierung des Planvorhabens.** Das Vorhaben würde zu einer weiteren Attraktivitätssteigerung des Einkaufszentrums „Gleis 4“ als innerstädtischem Ergänzungsbereich beitragen, wovon in begrenztem Umfang auch positive Synergieeffekte für das Hauptzentrum erwartet werden können. Vor allem aber trägt das Vorhaben zu einer **qualitativen Verbesserung der Greifswalder Angebotsstrukturen** bei, wovon auch die Attraktivität der Universitäts- und Hansestadt Greifswald als Wohn- und Einkaufsstandort profitiert.

## **10. Ansiedlung eines Fahrradfachmarktes**

Um darzulegen, warum die Ansiedlung des geplanten Fahrradfachmarktes im B-Plan-Gebiet Nr. 113 eine sinnvolle Maßnahme für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald darstellt, wurde, wie unter Punkt I./6.8. bereits genannt, durch die CIMA Beratung + Management GmbH eine gutachterliche Stellungnahme für die geplante Ansiedlung eines Fahrradfachmarktes am Standort „KAW-Gelände Süd-Ost“ der Universitäts- und Hansestadt Greifswald erarbeitet.

Folgende Aussagen wurden in der o. g. gutachterlichen Stellungnahme getroffen:

### **10.1. Allgemein**

Seit längerem besteht in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald der Wunsch, einen modernen Fahrradfachmarkt mit großer Ausstellungs- und Testfläche anzusiedeln, damit die Stadt ihrer oberzentralen Versorgungsfunktion auch im Sortiment Fahrräder und Zubehör langfristig gerecht werden kann.

Gemäß dem Einzelhandelsfachplan der Universitäts- und Hansestadt Greifswald von 2018 ist das Sortiment Fahrräder und technisches Zubehör zentrenrelevant. Mit dieser Einordnung

wäre der geplante Fahrradmarkt am Standort „KAW-Gelände Süd-Ost“ nicht zulässig. Allerdings haben sich die bundesweiten Trends im Fahrradeinzelhandel sowie die Vorgaben der Landesplanung (LEP M-V) weiterentwickelt.

### **10.2. Bundesweite Trends im Fahrradeinzelhandel**

Im Sortiment Fahrräder und Zubehör ist bereits seit über zehn Jahren bundesweit ein Trend hin zu Fachmarkt-Anbietern zu beobachten. Fachgeschäfte existieren zwar noch im Bestand, Neueröffnungen gibt es hier allerdings nur noch selten oder in Nischen (z. B. Manufaktur-Fahrräder). Bestehende Fachgeschäfte finden oft keine Nachfolge und schließen, wenn der Inhaber das Rentenalter erreicht.

Neueröffnungen betreffen hingegen überwiegend filialisierte Fahrradfachmärkte mit größeren Verkaufs- und Ausstellungsflächen. Dies liegt einerseits an den gestiegenen Ansprüchen der Kundschaft. Die Kunden erwarten, im Laden eine große Auswahl von Fahrrädern zur Ansicht und zum Testen vorzufinden. Nicht zuletzt im Wettbewerb mit dem stetig wachsenden Onlinehandel ist die Produktauswahl vor Ort ein wesentlicher Faktor. Um die Fahrräder direkt vor Ort testen zu können, erwartet die Kundschaft zunehmend auch Teststrecken und -parcours, die den Flächenbedarf entsprechend erhöhen.

Und andererseits führen auch die Trends im Mobilitätsverhalten zu einem gestiegenen Flächenbedarf bei Fahrradläden: Zu der klassischen Produktpalette „konventioneller“ Fahrräder (Stadträder, Trekkingräder, Mountainbikes, Rennräder, Kinderfahrräder, Klappräder, etc.) ist mittlerweile die entsprechende Produktpalette an Elektrofahrrädern hinzugekommen. Das zunehmende Bewusstsein für eine umweltfreundliche Mobilität führt darüber hinaus zu einer steigenden Nachfrage nach Lastenfahrrädern/-elektrofahrrädern sowie (Kinder-) Fahrradhängern.

In den letzten Jahren hat die Corona-Pandemie den Trend zum Radfahren als Freizeitgestaltung nochmals befeuert, wodurch die Nachfrage sowohl nach Elektrofahrrädern als auch nach Renn- bzw. Straßensporträdern weiter gestiegen ist.

**Zusammenfassend führten und führen diese Trends also dazu, dass Fahrräder zunehmend in großformatigen Fachmärkten angeboten werden, die der Kundschaft eine ansprechende Warenpräsentation der breiten Produktpalette sowie das Testen der Fahrräder vor Ort ermöglichen.**

Der zunehmende Flächenbedarf der Fahrradmärkte führt in der Konsequenz dazu, dass Fahrradgeschäfte häufig nicht mehr in die kleinteilig strukturierten Ladenlokale passen, wie sie in vielen Innenstädten und Stadtteilzentren vorzufinden sind. Fahrradfachmärkte, die oft einen Flächenbedarf ab 700 m<sup>2</sup> bis rd. 2.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche oder mehr aufweisen, sind daher zunehmend auf Standorte abseits der gewachsenen Zentren angewiesen.

### **10.3. Wettbewerbssituation des Fahrradeinzelhandels in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald**

Im Greifswalder Stadtgebiet sind gegenwärtig sieben Fahrradgeschäfte ansässig. Hiervon befindet sich lediglich ein Geschäft in einem zentralen Versorgungsbereich, nämlich das Radcenter Fründ im Stadtteilzentrum Ostseevierteil. Die übrigen sechs Betriebe sind in Streulagen, überwiegend an Hauptstraßen/ Verkehrsachsen ansässig (z. B. Gützkower Straße, Anklamer Straße, Wolgaster Landstraße). Im zentralen Versorgungsbereich Hauptzentrum Innenstadt ist kein Fahrradgeschäft ansässig.

Am Beispiel des Fahrradgeschäfts Little John Bikes in der Gützkower Straße 81 lassen sich die oben dargestellten bundesweiten Trends auch für Greifswald nachvollziehen. In dem Objekt war zuvor ein inhabergeführtes Fahrradfachgeschäft ansässig. Da die Unternehmensnachfolge des Geschäfts ungeklärt war, übernahm das Filialunternehmen Little John Bikes den Standort und vergrößerte in diesem Zuge die Verkaufsfläche von ca. 290 m<sup>2</sup> auf rund 500 m<sup>2</sup>, um somit einen hinreichend zeitgemäßen Marktauftritt und eine angemessene Warenpräsentation zu ermöglichen.

#### **10.4. Landesplanerische Einordnung des Sortiments Fahrräder**

Das Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V) aus dem Jahr 2016 enthält eine Liste zentrenrelevanter Kernsortimente. Gemäß dem Abschnitt 4.3.2 (3) LEP M-V 2016 gelten in Mecklenburg-Vorpommern die Sortimente als zentrenrelevant sowie weitere Sortimente, die von einer Gemeinde als zentrenrelevant festgelegt werden (ortspezifische Sortimentsliste).

**In der Liste der zentrenrelevanten Sortimente des LEP M-V 2016 sind Fahrräder und Zubehör nicht aufgeführt. Das Sortiment gilt also gemäß den landesplanerischen Vorgaben nicht als zentrenrelevant.**

Insofern spiegeln sich die oben beschriebenen bundesweiten Trends im Fahrradeinzelhandel auch in den landesplanerischen Vorgaben wider. Denn im vorherigen LEP M-V aus dem Jahr 2005 war das Sortiment Fahrräder und Zubehör noch als zentrenrelevant aufgeführt.

#### **10.5. Einordnung des Sortiments Fahrräder im Einzelhandelsfachplan der Universitäts- und Hansestadt Greifswald**

Anders als in der Sortimentsliste des LEP M-V 2016 ist in der ortsspezifischen Sortimentsliste des Einzelhandelsfachplans 2016 das Sortiment Fahrräder und technisches Zubehör als zentrenrelevant definiert (siehe Einzelhandelsfachplan 2018, S. 146). Als Begründung wurde aufgeführt, dass entsprechend der stadtentwicklungspolitischen Zielvorstellungen die zentrenrelevante Einstufung [der Greifswalder Sortimentsliste 2005] fortgeführt werde. Allerdings ist festzustellen, dass die Festsetzung des Sortiments Fahrräder und technisches Zubehör als zentrenrelevant in den vergangenen fünf Jahren in der Universitäts- und Hansestadt nicht zu den gewünschten Entwicklungen geführt hat. Es ist nicht gelungen, neue Fahrradläden in den zentralen Versorgungsbereichen anzusiedeln. Mit Blick auf die beschriebenen Trends im Fahrradeinzelhandel erscheint dies auch für die kommenden Jahre wenig aussichtsreich.

Daher haben sich auch die stadtentwicklungspolitischen Zielvorstellungen seit dem Jahr 2018 weiterentwickelt. Anstatt auf – unrealistische – größere Neuansiedlungen in den Zentren zu setzen, ist es nun das primäre Ziel, überhaupt zeitgemäße Angebotsstrukturen des Fahrradeinzelhandels in Greifswald vorhalten zu können. Denn nur auf diese Weise wird Greifswald seiner oberzentralen Versorgungsfunktion im Standortwettbewerb mit anderen Städten und vor allem im Wettbewerb mit dem Onlinehandel auch zukünftig gerecht werden können.

**Aus diesem Grund beabsichtigt die Universitäts- und Hansestadt Greifswald, bei einer zukünftigen Fortschreibung des Einzelhandelsfachplans das Sortiment Fahrräder und technisches Zubehör als nicht-zentrenrelevant einzustufen. Auf diese Weise sollen fachmarktorientierte Neuansiedlungen außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche ermöglicht werden.**

### **10.6. Zusammenfassung**

Die bundesweiten Trends im Fahrrad Einzelhandel führen dazu, dass Fahrräder und Zubehör zunehmend in großformatigen Fachmärkten angeboten werden, die der Kundschaft eine ansprechende Warenpräsentation der ständig breiter werdenden Produktpalette (Elektrofahrräder, Lastenräder, Straßensporträder usw.) sowie das Testen der Fahrräder vor Ort ermöglichen.

Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit in den oft kleinteilig strukturierten Zentren ergibt sich, dass zeitgemäße Fahrradfachmärkte mit größerem Flächenbedarf zumeist auf Standorte außerhalb der zentralen Versorgungsbereiche angewiesen sind. Diese Entwicklung hat auch die Landesplanung erkannt und dementsprechend das Sortiment Fahrräder und Zubehör im LEP M-V 2016 nicht mehr als zentrenrelevant definiert.

Damit sich der Fahrrad Einzelhandel auch in Greifswald an diesen bundesweiten Trends ausrichten kann, soll das Sortiment Fahrräder und technisches Zubehör auch in der Greifswalder Sortimentsliste zukünftig als nicht-zentrenrelevant eingeordnet werden.

**Die cima befürwortet diese Entwicklung der stadtentwicklungspolitischen Zielvorstellungen der Universitäts- und Hansestadt Greifswald. Denn nur so wird es gelingen, in der Stadt zeitgemäße und wettbewerbsfähige Fachmarktformate des Fahrradhandels anzusiedeln.**

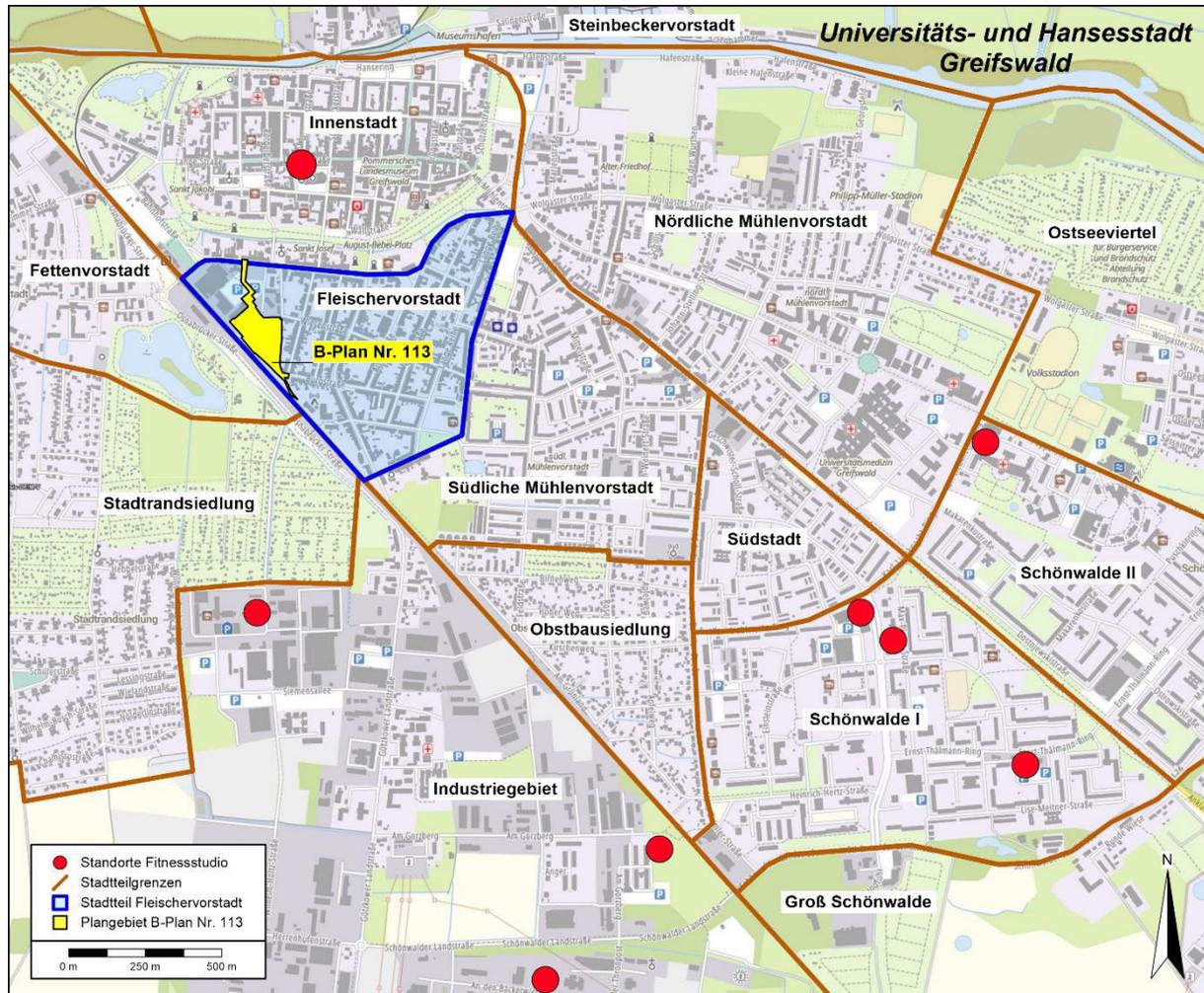
Das bedeutet, dass Greifswald nur auf diese Weise angemessene Angebotsstrukturen schaffen kann, mit denen die Stadt ihrer oberzentralen Versorgungsfunktion gerecht werden und sich im Wettbewerb mit anderen Städten sowie dem Onlinehandel leistungsfähig aufstellen kann.

### **11. Ansiedlung eines Fitnessstudios**

Im Stadtgebiet der Universitäts- und Hansestadt Greifswald befinden sich insgesamt acht Fitnessstudios. Bei genauer Betrachtung der Kartierung der Fitnessstandorte ist festzustellen, dass die Fitnessstudios relativ ungleichmäßig im Stadtgebiet verteilt sind (siehe Abbildung 10). Die meisten Studios befinden sich im südlichen und südöstlichen Randbereich der Stadt. Der Stadtteil Schönwalde I ist im Verhältnis zu seiner Größe am besten mit Fitnesscentern ausgestattet. Hier lassen sich drei Fitnessstudios vorfinden, wobei zu bemerken ist, dass es sich bei dem Fitnessstudio „Fit'N Joy – Fitness für die Frau“ in der Lomonossowallee 58 um ein reines Frauenfitnessstudio handelt. Im benachbarten Stadtteil Schönwalde II befindet sich nur ein Fitnesscenter. Im Industriegebiet der Stadt Greifswald sind drei Fitnessstudios untergebracht. Das nördlichste Fitnessstudio im Stadtgebiet liegt in der Altstadt, nördlich des Greifswalder Doms. Hier ist darauf aufmerksam zu machen, dass es sich um kein übliches Fitnessstudio handelt, sondern hier ein Elektromyostimulationstraining angeboten wird. In der Fleischervorstadt, wo sich das Plangebiet des B-Planes Nr. 113 befindet sowie in allen westlich und östlich der Fleischervorstadt liegenden Stadtteilen ist kein einziges Fitnesscenter angesiedelt. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass im gesamten nördlichen sowie innerstädtischen Bereich der Universitäts- und Hansestadt Greifswald kein einziges „normales“ Fitnessstudio vorhanden ist.

Mit der Ansiedlung eines Fitnessstudios im Plangebiet des B-Planes soll der ungleichmäßigen Verteilung dieser Art von Sporteinrichtungen im Stadtgebiet der Universitäts- und Hansestadt Greifswald entgegengewirkt werden. Darüber hinaus unterstreicht die Tatsache, dass Greifswald eine Universitätsstadt ist, das Erfordernis ausreichende Fitness- und Trainingsangebote

insbesondere für Studierende bereitzustellen. Gemäß den Angaben auf der Webseite der Universität Greifswald sind im Wintersemester 2022/23 10.356 Studierende eingeschrieben. Dies sind mehr als 15 % der gesamten Stadtbevölkerung. Mit dem anzusiedelnden Fitnessstudio im Plangebiet des B-Planes Nr. 113 sollen alle Bewohner der Stadt und insbesondere die vielen Studierenden angesprochen werden.



**Abb. 10: Fitnessstudios im Stadtgebiet der Universitäts- und Hanesstadt Greifswald** (Quelle: Eigene Darstellung durch IPO, basierend auf GeoBasis-DE/M-V 2023 sowie Kartendaten © 2023 Geobasis-DE/BKG (©2009))

## II. Erläuterung des Bebauungsplanes

### 1. Bemerkungen zum Verfahren

Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 113 „KAW-Gelände Süd-Ost“ wurde durch die Bürgerschaft der Universitäts- und Hanesstadt Greifswald am 17.07.2017 gefasst.

Der Bebauungsplan Nr. 113 „KAW-Gelände Süd-Ost“ wird gemäß § 2 Absatz 1 i. V. m. § 13a Absatz 1 Nr. 1 BauGB im beschleunigten Verfahren ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4 BauGB durchgeführt. Aus diesem Grund ist die Erarbeitung eines Umweltberichts zum Bebauungsplan sowie eine Eingriffs- und Ausgleichsregelung nicht erforderlich.

Von der frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung gemäß § 3 Absatz 1 und § 4 Absatz 1 BauGB wird gemäß § 13a Absatz 2 Nr. 1 i. V. m. § 13 Absatz 2 Nr. 1 BauGB abgesehen.

Der Aufstellungsbeschluss wurde im Greifswalder Stadtblatt am 29.09.2017 gemäß § 2 Absatz 1 i. V. m. § 13a Absatz 3 BauGB ortsüblich bekanntgemacht.

Die Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 13a Absatz 3 Nr. 2 BauGB ist am 25.02.2022 im Greifswalder Stadtblatt erfolgt.

Die Unterrichtung der Öffentlichkeit gemäß § 13a Absatz 3 Nr. 2 BauGB über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung ist im Stadtbauamt der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, in der Abteilung Stadtentwicklung / Untere Denkmalschutzbehörde innerhalb eines Monats, beginnend mit Ablauf des Erscheinungstages der Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit, durchgeführt worden. Die Gelegenheit zur Äußerung zur Planung wurde gewährleistet.

Zum Bebauungsplan wurden die erforderlichen Fachgutachten (Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (AFB), Lärm- und Schallschutzgutachten, Verkehrstechnische Untersuchung (VTU), Auswirkungsanalyse für die Ansiedlung eines Biomarktes und eines großflächigen Fahrradmarktes) erstellt.

Dem Bebauungsplan wurde gemäß § 2a BauGB eine Begründung beigelegt.

Das Planungsziel kann nicht gänzlich aus dem Flächennutzungsplan der Universitäts- und Hansestadt Greifswald entwickelt werden. Aus diesem Grund wird der Flächennutzungsplan der Universitäts- und Hansestadt Greifswald gemäß § 13a Absatz 2 Nr. 2 BauGB im Zuge einer Berichtigung angepasst.

Die Plangebietsfläche beträgt ca. 25.000 m<sup>2</sup>. Die Grundfläche (Anteil des Plangebiets i. S. des § 19, Absatz 2 BauNVO, der mit baulichen Anlagen überdeckt werden darf) beträgt rund 19.000 m<sup>2</sup> und liegt damit unterhalb der für Bebauungspläne der Innenentwicklung maximal zulässigen Grundfläche von 20.000 m<sup>2</sup>. Im Kapitel „II. / 14. Voraussetzung für einen Bebauungsplan der Innenentwicklung“ wurde ein Nachweis zu der überbaubaren Grundfläche in tabellarischer Form eingearbeitet.

Es bestehen weder Vorhaben, die eine Umweltverträglichkeitsprüfung begründen, noch Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Absatz 6 Nr. 7 BauGB genannten Schutzgüter. Ausschlussgründe nach § 13a BauGB werden nicht gesehen.

## **2. Städtebauliche Konzeption**

Das Plangebiet befindet sich im Zentrum der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, in unmittelbarer Nähe der Altstadt sowie des Hauptbahnhofs. Da sich diese Lage sowohl für eine gewerbliche als auch für eine Wohnnutzung anbietet, wird ein urbanes Gebiet MU als Mischgebietstyp sowie drei allgemeine Wohngebiete festgesetzt. Ergänzend wird ein sonstiges Sondergebiet zur Unterbringung eines Biosupermarktes vorgesehen. Das städtebauliche Konzept sieht eine Bebauung vor, die mit dem Plangebiet an die gewerblichen Baustrukturen im Nordwesten anknüpft. Dabei wird durch die Strukturierung die Lage an der Bahnanlage berücksichtigt. Es ist geplant einen ca. 140 m-langen geschlossenen Gebäuderiegel mit gewerblicher Nutzung und einer Wohnnutzung entlang der Bahnanlage zu errichten und somit in Verbindung mit einer Lärmschutzwand ausreichenden Lärmschutz für die allgemeinen Wohngebiete auf Grund des von der Bahntrasse ausgehenden Schienenlärms zu gewährleisten. Im östlichen / nordöstlichen Bereich ist eine aufgelockerte Bebauung in offener Bauweise geplant.

### **2.1. Allgemeines Wohngebiet WA1**

Zur Erweiterung der bestehenden Wohnbebauung östlich des allgemeinen Wohngebietes WA1 werden hier zwei Baufelder festgesetzt. Die Baufelder ermöglichen eine Bebauung an der öffentlichen Verkehrsfläche FR3 sowie eine Bebauung im hinteren Bereich (in zweiter Reihe) um mit der Bebauung eine Anlehnung an die prägende Hinterhofbebauung der benachbarten gründerzeitlichen Struktur zu ermöglichen. Da sich in unmittelbarer Nähe zum WA1, in der Wiesenstraße Gebäude mit bis zu ca. 10 m Traufhöhe und 13 – 14 m Firsthöhe befinden wird die maximal zulässige Gebäudehöhe im WA1 mit 13,50 m und die Anzahl der zulässigen Vollgeschosse mit II – IV Vollgeschossen festgesetzt. Ab der Ecke Wiesenstraße / Pfarrer-Wachsmann-Straße weiter Richtung Westen lockert sich die Bebauung etwas auf (siehe Gebäude östlich an der Pfarrer-Wachsmann-Straße), weswegen sich die geplante aufgelockerte Bebauung im WA1 städtebaulich sinnvoll in die Umgebung einfügen wird.

Im allgemeinen Wohngebiet WA1 sind maximal vier Einzelhäuser mit jeweils einer Wohneinheit vorgesehen.

### **2.2. Allgemeines Wohngebiet WA2**

Südwestlich anschließend an das WA1 befindet sich das allgemeine Wohngebiet WA2. Im WA2 ist ein Wohngebäude mit III Vollgeschossen geplant. Der Bebauungsplan setzt für das WA2 eine maximal zulässige Gebäudehöhe von 10,50 m und II – III zulässige Vollgeschosse fest. Durch die niedrigere Gebäudehöhe sowie geringere Anzahl der maximal zulässigen Anzahl an Vollgeschossen als im benachbarten WA1 und WA3 kann eine nachteilige Beeinträchtigung des nördlich / nordöstlich liegenden Wohngebietes (WA1) durch unzureichende Belichtung und Besonnung ausgeschlossen werden. Darüber hinaus kann durch die Wahl einer niedrigeren Geschossigkeit und Gebäudehöhe ein abgestufter und somit harmonischer Übergang zu dem benachbarten sonstigen Sondergebiet SO erreicht werden, wo sich an das Wohnquartier anschließend ein eingeschossiger Biosupermarkt mit einer Gebäudehöhe von ca. 6 – 7 m ansiedeln kann. Bei maximaler Ausnutzung der Festsetzung des B-Planes könnte die Verkaufsstätte mit einer Gebäudehöhe von 9,50 m errichtet werden. In diesem Falle wäre ein abgestufter Übergang von den allgemeinen Wohngebieten zum sonstigen Sondergebiet SO immer noch gegeben.

### **2.3. Allgemeines Wohngebiet WA3**

Im WA3 sind Wohngebäude als Mehrfamilienhäuser geplant. In Anlehnung an die Gebäudehöhe im östlich benachbarten gründerzeitlichen Quartier werden hier, genau wie im WA1 13,50 m als maximal zulässige Gebäudehöhe und II – IV Vollgeschosse als zulässiges Höchstmaß festgesetzt.

### **2.4. Urbanes Gebiet (MU)**

Entlang der südwestlichen Grenze des Plangebietes, parallel zur Bahntrasse ausgerichtet, wird ein urbanes Gebiet MU festgesetzt. Das im urbanen Gebiet vorgesehene Gebäude mit gewerblicher Nutzung sowie einer Wohnnutzung bildet einen Übergang zu den größeren gewerblichen Strukturen nordwestlich des MU. Hier ist ein ca. 140 m-langer Gebäuderiegel mit gewerblicher Nutzung und südlich anschließender Wohnnutzung in abweichender Bauweise, bestehend aus einem großflächigen Fahrradmarkt im Erdgeschoss und einem Fitnessstudio im Obergeschoss, aus einem südöstlich anschließenden Parkhaus sowie weiter südöstlich aus einem anschließenden Wohngebäude, vorgesehen. Trotz abweichender Bauweise und einer Baulänge von mehr als 50,00 m gelten hier die Grenzabstände der offenen Bauweise und

dass die Länge des Gebäudes mindestens 140,00 m zu betragen. Trotz abweichender Bauweise bilden die Gebäudeteile für den Fahrradmarkt und das Fitnessstudio, das Parkhaus sowie das Wohngebäude drei voneinander unterscheidbare Gebäudeeinheiten ab.

Der Fahrradladen und das Fitnesscenter sollen in einer ca. 63 m-langen Gebäudeeinheit mit einer Gebäudehöhe von ca. 13,00 m untergebracht werden. Um ein vitales und geöffnetes Erscheinungsbild zu erzeugen sowie, um in dem im Erdgeschoss untergebrachten Fahrradgeschäft Schaufenster-Vitrinen anzuordnen, soll das Gebäude mit ausreichend dimensionierten Fenstern versehen werden (siehe Abbildung 11).



**Abbildung 11: Perspektive – Gebäudefassade der Gebäudeeinheit für den Fahrradmarkt (EG) und das Fitnessstudio (OG) mit Blick aus nordwestlicher Richtung** (Quelle: GOLDBECK Nordost GmbH)

Südöstlich an das Parkhaus anschließend soll ein Wohngebäude entstehen. Auf Grund der Annahme in der verkehrstechnischen Untersuchung (VTU) von der maximal möglichen Anzahl an zu schaffenden Wohneinheiten (WE) im B-Plangebiet darf die maximal zu schaffende Anzahl an Wohneinheiten im WA1 vier Wohneinheiten und in den allgemeinen Wohngebieten WA2, WA3 sowie im urbanen Gebiet MU insgesamt 46 Wohneinheiten nicht überschreiten. Die Aufteilung auf zwei Anzahlen ist durch die vorgesehenen Eigentumsverhältnisse über die geplanten Grundstücke begründet.

Zur Sicherstellung und somit zur Verhinderung, dass die Verkehrsbelastung der umliegenden Straßen durch eine höhere Anzahl an Wohneinheiten die Prognose in der VTU übersteigt, setzt der B-Plan die Beschränkung von 50 WE im gesamten Plangebiet mit der Aufteilung der 50 Wohneinheiten auf die o. g. Baugebiete textlich fest. Um zu verhindern, dass in der Umsetzung der Wohneinheiten ein Bauherr beispielsweise alle 46 Wohneinheiten im WA2, WA3 oder im MU realisiert und in Folge in den anderen Baugebieten keine Wohneinheiten mehr geschaffen werden dürfen und diese somit unbebaut bleiben, setzt der B-Plan textlich eine zu schaffende Mindestanzahl an WE in den jeweiligen Baugebieten fest. Im urbanen Gebiet müssen mindestens acht Wohneinheiten entstehen, da diese Anzahl an WE ungefähr das nachfolgend beschriebene Mindestmaß eines städtebaulich verträglichen Nutzungsverhältnisses für das MU im Plangebiet darstellt. Für die Ermittlung des der Mindestanzahlen an zu schaffenden Wohneinheiten in den allgemeinen Wohngebieten WA2 und WA3 wurden die Baugebiets-

größe, die zulässige GRZ sowie die maximal zulässige Anzahl an Vollgeschossen als Grundlage herangezogen. Während im kleineren WA2 mindestens 12 WE geschaffen werden müssen, wird für das WA3 eine Mindestanzahl von 18 WE festgesetzt.

Zur Sicherstellung eines städtebaulich verträglichen Nutzungsverhältnisses setzt der Bebauungsplan fest, dass der Anteil an Wohnen im MU zwischen 10 % und 30 % der gesamten im urbanen Gebiet zu schaffenden Nutzfläche aller Gebäude betragen muss. Um die Errichtung eines geschlossenen Gebäuderiegels entlang der Bahngleise bauplanungsrechtlich zu ermöglichen setzt der B-Plan im urbanen Gebiet ein zusammenhängendes Baufeld mit einer Länge von ca. m und einer Breite von etwa 35 m fest.

Durch die Festsetzung der Baugrenzen im MU sowie in den anderen, an den Erschließungsstraßen liegenden Baugebieten wird gewährleistet, dass ein abwechslungsreicher städtischer Raum entstehen kann. Eine geschwungene Verkehrsführung durch das Gebiet, die durch die festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“ und „Fuß- und Radweg“ (FR1) erreicht wird, ergänzt diesen Abwechslungsreichtum des Quartiers zusätzlich. Um gestalterische Vielfalt ins Quartier zu bringen, sollen unterschiedliche Gebäudegrößen umgesetzt werden.

Um eine effektive Abschirmung vom Schienenlärm zu ermöglichen, wird für das MU eine maximale Gebäudehöhe von 17,50 m und die zulässige Anzahl an Vollgeschossen (VG) von II – IV VG als Mindest- und Höchstmaß festgesetzt.

#### 2.4.1. Parkhaus im MU

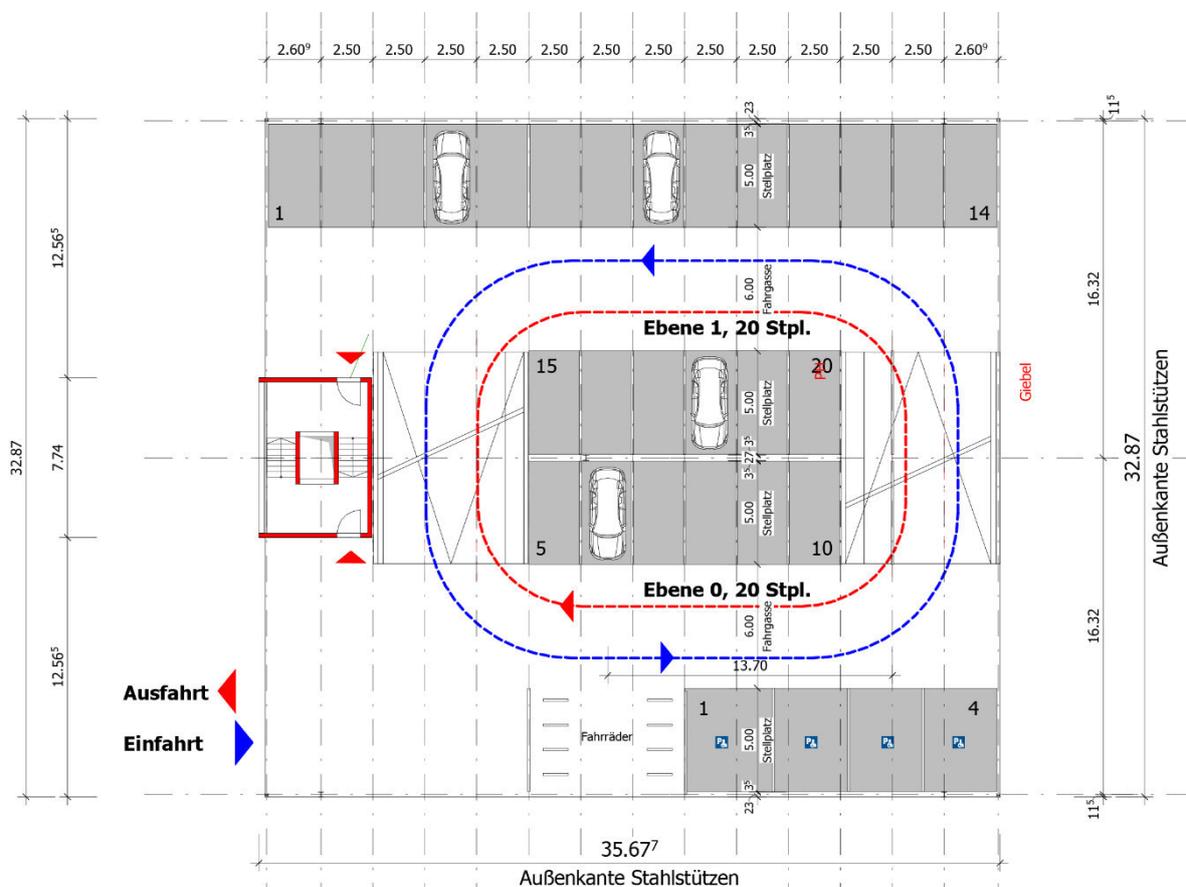


Abbildung 12: Erdgeschoss des geplanten Parkhauses im MU (Quelle: GOLDBECK Nordost GmbH)

Das geplante Parkhaus soll ungefähr zentral im urbanen Gebiet MU, südlich anschließend an den Fahrradmarkt und das Fitnessstudio, angeordnet werden. Es ist geplant das Parkhaus von der Bahnhofstraße ausgehend und weiter über das von Nordwesten kommende Geh-, Fahr- und Leitungsrecht GFL1 mit dem PKW zu erschließen. Auf Grund der Planung einer Trennung der motorisierten gewerblichen Verkehre von den motorisierten Bewohnerverkehren sowie der vorgesehenen reinen gewerblichen Parkhausnutzung ist die Erschließung des Parkhausgebäudes aus Richtung Burgstraße über die öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“ verboten. Der Bebauungsplan setzt das Verbot textlich fest.

Das geplante Parkhaus soll mit **150 Stellplätzen** (davon 4 Behindertenstellplätze im Erdgeschoss (EG)) auf acht im Versatz zueinander angeordneten Parkebenen verteilt sowie mit 16 Fahrradabstellplätzen im EG umgesetzt werden. Die Oberkante des Erschließungskerns für die Fußgänger ist mit 15,36 m Höhe geplant (siehe Abbildung 13).

Durch die Wahl eines Parkhauses an Stelle von ebenerdigen Stellplätzen, die eine sehr flächenintensive Stellplatznutzung darstellen, kann diese Nutzungsart in einer wesentlich kompakteren Form umgesetzt werden, was dem Grundsatz „*sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden*“ gemäß § 1a Absatz (2) BauGB entspricht.

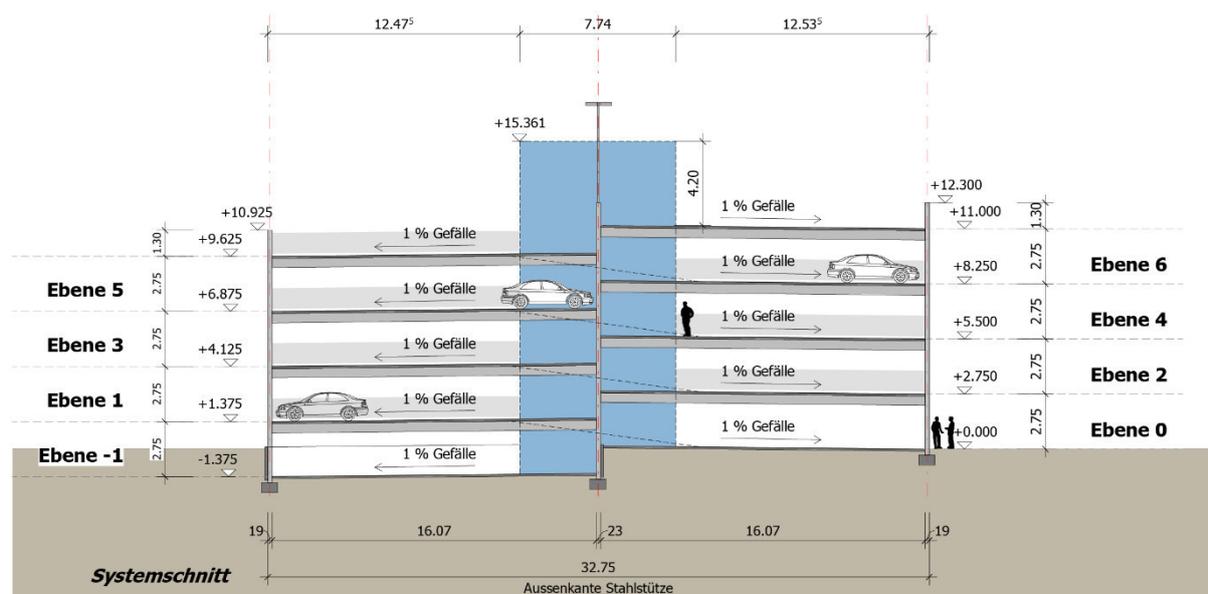


Abbildung 13: Systemschnitt des geplanten Parkhauses im MU (Quelle: GOLDBECK Nordost GmbH)

#### **2.4.2. Wohnen im MU / Stellplätze für Wohnnutzung im Plangebiet**

Wie bereits unter Punkt II. / 2.4. genannt, soll im südlichen Bereich des urbanen Gebietes MU ein Wohngebäude i. V. m. den Gebäudeeinheiten für die gewerblichen Nutzungen in abweichender Bauweise gebaut werden. Die Wohngebäudeeinheit des Gebäuderiegels soll mit drei Vollgeschossen und einer Höhe von ca. 11,00 m errichtet werden. Für einen effizienten Schallschutz soll die Wohngebäudeeinheit möglichst nah an der Schiene, also ungefähr entlang der südwestlichen Baugrenze, im südlichen Bereich des MU angeordnet werden.

Gemäß Anlage 1 zur Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald vom 19.03.2019 mit Beschluss vom 21.02.2019 müssen für Wohnungen über 35 m<sup>2</sup> Wohnfläche 1 Stellplatz je Wohnung geschaffen werden.

Da Wohnungen mit über 35 m<sup>2</sup> Wohnfläche und insgesamt im WA2, WA3 und MU bis zu 46 Wohneinheiten geplant sind, ist die Schaffung von **46 Stellplätzen** erforderlich. Die benötigten Stellplätze für die Bewohner werden nordöstlich des Wohngebäudes, im Bereich zwischen dem Wohnhaus und der öffentlichen Verkehrsfläche „Verkehrsberuhigter Bereich“ in Form eines Sammelparkplatzes untergebracht werden. Die benötigten Stellplätze für das allgemeine Wohngebiet WA1 sind auf den eigenen Grundstücken in Form von Garagen / überdachten oder ebenerdigen Stellplätzen herzustellen.

Die genaue Aufteilung der insgesamt 46 geplanten Wohneinheiten auf die Baugebiete MU, WA2 und WA3 ist noch nicht abschließend festgelegt und wird im Rahmen der Gebäudeplanung definiert werden.

### **2.4.3. Elektromobilität**

Auf Grund des immer stärker werdenden Trends zur Nutzung elektrisch angetriebener Fahrzeuge sowie zur Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität, soll der Bewohnerparkplatz im MU mit einer geeigneten Anzahl an Ladestationen für Elektrofahrzeuge ausgestattet werden. Darüber hinaus ist durch das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) der Bundesregierung gesetzlich festgelegt, dass beim Neubau von Wohngebäuden mit mehr als fünf Stellplätzen künftig jeder Stellplatz mit Schutzrohren für Elektrokabel ausgestattet werden muss. Aus diesem Grund wird der Parkplatz mit der entsprechenden Infrastruktur ausgestattet werden, um in Zukunft einen Ausbau zu einem reinen Elektrofahrzeug-Parkplatz zu ermöglichen.

### **2.5. Sonstiges Sondergebiet SO**

Für den nördlichsten Bereich des Plangebietes wird ein sonstiges Sondergebiet SO festgesetzt. Das sonstige Sondergebiet ist für die Unterbringung einer zum Verkauf von Nahrungs- und Genussmitteln sowie Drogeriewaren dienenden Einrichtung mit einer Verkaufsfläche von maximal 650 m<sup>2</sup> vorgesehen. Das Warensortiment soll dabei als ergänzendes Lebensmittelangebot zum „Gleis 4“ fungieren. Mindestens 90 % des Sortiments müssen Lebensmittel und maximal 10 % dürfen Drogeriewaren darstellen. Für diese Einrichtung ist ein Biomarkt vorgesehen. Das Gebäude der Verkaufseinrichtung wird so positioniert und ausgerichtet, dass die Eingangsseite zu den Stellplatzanlagen des Einkaufszentrums „Gleis 4“ ausgerichtet sein wird, damit die Sichtbeziehung aus Richtung des Einkaufszentrums gegeben ist.

### **2.6. Stellplatzbedarf für gewerbliche Nutzung im Plangebiet**

Die erforderlichen Stellplätze für die gewerblichen Nutzung im SO (Biosupermarkt) sowie im urbanen Gebiet MU (Fahrradmarkt und Fitnessstudio) werden im geplanten Parkhaus (150 Stellplätze) geschaffen. Zur Schaffung bequemer Parkmöglichkeiten unmittelbar vor den Haupteingängen der o. g. Läden / Einrichtungen sowie um unnötige Abrissarbeiten zu vermeiden sollen die bestehen Stellplatzanlagen südöstlich der Zoohandlung „Fressnapf“ zum Teil erhalten werden. Es werden lediglich Stellplätze zu Gunsten der anzulegenden Erschließungsstraßen und Zuwegungen zu den Gebäuden entfallen. Darüber hinaus werden einige Stellplätze zurückgebaut, um eine attraktive und einladende Freiraumgestaltung der Stellplatzanlagen umzusetzen.

Ziel ist es die Parkplätze mit Grünelementen (Baumpflanzungen, Grünflächen) über die Vorgaben der Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung hinaus zu gestalten und herzurichten. Somit kann ein vitales und durchgrüntes Erscheinungsbild vor den Läden geschaffen und der klassische unattraktive Anblick eines reinen „Blech-Parkplatzes“ beseitigt werden. Mit Umsetzung dieser Maßnahmen sollen Parkplätze mit städtebaulicher Qualität entstehen. Im Rahmen



und Fahrradabstellplatzsatzung prognostizierten Stellplatzbedarfs, insbesondere in Spitzenzeiten, zu verhindern und somit einen Reservepuffer zu gewährleisten. Darüber hinaus dient die Überkapazität des geplanten Parkhauses der Ermöglichung der Integration eines Car- und Bike-Sharing-Angebotes in das Parkhausgebäude und somit der Entwicklung des Parkhauses zu einem bedeutenden Mobilitätshub der Fleischervorstadt. Die Integration eines Car-Sharing-Angebotes wurde in der verkehrstechnischen Untersuchung hinsichtlich der zusätzlichen Verkehrsbelastung auf betroffene Knotenpunkte im Verkehrssystem der Stadt Greifswald berücksichtigt. Des Weiteren kann durch die zusätzlichen Stellplätze im Parkhaus der Parkplatz des Einkaufszentrums „Gleis 4“, der zu Spitzenstunden stark ausgelastet ist, entlastet werden.

### **2.7. Fahrradabstellplätze**

Um den Fahrradabstellplatzbedarf zu decken sind ausreichend dimensionierte Fahrradabstellplatzanlagen im Plangebiet vorgesehen.

Gemäß Anlage 1 zur Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung benötigt der Biomarkt einen Fahrradabstellplatz je 45 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche und somit **15 Fahrradabstellplätze**. Der geplante Fahrradmarkt braucht mit 1.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche **23 Fahrradabstellplätze**. Das geplante Fitnessstudio benötigt gemäß Anlage 1 zur Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung 0,25 Fahrradabstellplätze je Kleiderablage. Bei der Annahme von maximal 125 Kleiderablagen wird das Fitnessstudio einen Fahrradabstellplatzbedarf von **32 Fahrradabstellplätzen** erzeugen.

Zusammenfassend ergibt sich ein Fahrradabstellplatzbedarf für die geplanten gewerblichen Einrichtungen von insgesamt **70 Fahrradabstellplätzen**. In dem geplanten Parkhaus sind 16 Fahrradabstellplätze vorgesehen. Die übrigen 54 Abstellplätze sollen entlang der Erschließungsstraßen sowie unmittelbar vor den Läden angeordnet werden. Somit werden mit dieser Planung ausreichende Fahrradabstellplätze für die gewerblichen Nutzungen geschaffen.

Der Stellplatzschlüssel gibt vor, dass für die Wohnnutzung je 35 m<sup>2</sup> Wohnfläche ein Fahrradabstellplatz herzurichten ist. Um gemäß des Stellplatzschlüssels der Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellplätzen für die geplanten Wohngebäude zu schaffen, wird eine der zu schaffenden Wohnfläche entsprechende Anzahl an Fahrradabstellplätzen möglichst wohnungsnah, entlang der Zuwegung zum Wohnhaus oder in unmittelbarer Nähe des Gebäudes hergestellt werden.

## **3. Verkehrliche Erschließung**

### **3.1. Erschließung des Plangebietes**

Die Erschließung des Bebauungsplangebietes soll künftig über drei Zufahrten erfolgen. Im Norden erfolgt die Erschließung des sonstigen Sondergebietes SO sowie der gewerblichen Nutzung im urbanen Gebiet MU über die Bahnhofstraße und anschließend über das Gelände des Einkaufszentrums „Gleis 4“. Hierfür setzt der B-Plan ausgehend von der Bahnhofstraße eine öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“ über die Stellplatzflächen des Einkaufszentrums fest. Im Süden wird durch eine neu geplante Verkehrsfläche, die ebenfalls als öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung: „Verkehrsberuhigter Bereich“ ausgewiesen wird, eine Zufahrt zu den Wohngebäuden in den allgemeinen Wohngebieten WA2 und WA3 sowie im urbanen Gebiet MU aus der Burgstraße geschaffen. Des Weiteren wird eine Zufahrt zu den Gebäuden im WA1 von der Wiesenstraße über die öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ (FR3), die mit einem Fahrrecht F zu Gunsten der Bewohner des WA1 versehen wurde, angelegt. Die Erschließung des südlichen Baufeldes des WA1 soll

ebenfalls über die Wiesenstraße, das mit dem Fahrrecht F versehene FR3 und anschließend über das eigene private Grundstück erfolgen. Durch die Festsetzung eines Fahrrechts F zu Gunsten der Anlieger des WA1 wird ermöglicht, dass die Anlieger des WA1 die öffentliche Verkehrsfläche FR3 auf Höhe WA1 mit PKW befahren und somit ihre Grundstücke mit PKW erreichen können.

Zur vorgesehenen verkehrlichen Erschließung wurde eine verkehrstechnische Untersuchung (VTU) erarbeitet. Im Kapitel II./4. werden die Ergebnisse der VTU näher erläutert.

Die ausgewiesenen Verkehrsflächen erschließen im Zusammenwirken mit den, mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht sowie Fahrrecht belasteten Bereichen die Grundstücke des Plangebietes. Die weitere innere Erschließung erfolgt auf den Privatflächen. Wie bereits in dem Kapitel zum Mobilitätskonzept des Rahmenplans „Innenstadt / Fleischervorstadt“ näher erläutert, wurden durchgängige örtliche Fuß- und Radwegeverbindungen in Nord-Süd-, Ost-West- sowie in Südost-Nord-West-Richtungen berücksichtigt, die sich gemäß dem Mobilitätskonzept außerhalb des B-Plan-Gebietes fortsetzen können. Des Weiteren wird durch eine Abzweigung von der südlichen öffentlichen Verkehrsfläche „Verkehrsberuhigter Bereich“ eine öffentliche Zuwegung zum geplanten Spielplatz im Bereich zwischen den allgemeinen Wohngebieten WA2 und WA3 sichergestellt.

Im Sinne der Verkehrsberuhigung sowie, um bereits stark belastete Knotenpunkte des Greifswalder Verkehrsnetzes nicht zu stark durch Folgen der Umsetzung der B-Plan-Maßnahme zu belasten, ist eine Durchquerung des gesamten Quartiers für den motorisierten Verkehr (ausgenommen elektrisch angetriebene Zweiradfahrzeuge sowie besondere Fortbewegungsmittel) nicht möglich. Dies wird durch die Unterbrechung der öffentlichen Verkehrsfläche „Verkehrsberuhigter Bereich“ mit einer ca. 30 m-langen öffentlichen Verkehrsfläche „Fuß- und Radweg“ FR1 auf Ebene des B-Planes sichergestellt. Lediglich Fußgänger, Radfahrer und Rettungsfahrzeuge dürfen die Fläche FR1 durchqueren.

Mit der Festsetzung von zwei GFL-Bereichen mit unterschiedlichen Rechten wird bauleitplanerisch eine Durchquerung des Plangebietes für den motorisierten Verkehr verhindert. Aus Sicht des B-Planes wird somit eine Durchquerung des Plangebietes mit motorisierten Fahrzeugen (ausgenommen elektrisch angetriebene Zweiradfahrzeuge sowie besondere Fortbewegungsmittel) vollständig ausgeschlossen (ausgenommen Rettungsfahrzeuge).

### **3.2. Einbahnstraßenverkehr in der Burgstraße**

Die zur Erschließung des Plangebietes dienende Burgstraße stellt eine Straße mit einem Zweibahnstraßenverkehrssystem dar. Auf Grund der geplanten Quartiersein- und Ausfahrt an der Ecke Burgstraße / Baustraße hätte zur aktuellen Verkehrssituation der Verkehr die Möglichkeit nach dem Rausfahren aus dem Plangebiet entweder nach Norden in die Baustraße abzubiegen oder geradeaus in Richtung Osten über die Burgstraße zu fahren.

Auf Grund des Einbahnstraßenverkehrssystems in der Baustraße, wird in der Burgstraße derzeit der Verkehr in östlicher Richtung zwischen der Baustraße und der Erich-Böhmke-Straße lediglich durch die Bewohner dieses Abschnitts der Burgstraße erzeugt. Auf Grund einer nicht ausreichenden Fahrbahnbreite in der Burgstraße sowie der Tatsache, dass durch die Umsetzung der B-Plan-Maßnahme sich der Begegnungsverkehr in der Burgstraße erhöhen wird, wird empfohlen, die Burgstraße auf dem Streckenabschnitt zwischen der Baustraße und der Erich-Böhmke-Straße als Einbahnstraße mit östlicher Fahrtrichtung auszuweisen. Dies würde in Anlehnung an das Einbahnstraßensystem in der Baustraße und Erich-Böhmke-Straße eine sinnvolle Maßnahme der Verkehrsführung darstellen. Ein Hinweis dazu wurde in den B-Plan unter „IV. Hinweise“ eingearbeitet.

### **3.3. ÖPNV-Anbindung**

Die ÖPNV-Anbindung des Plangebietes wird an der Kreuzung Bahnhofstraße / Baustraße über Busverbindungen sichergestellt. Weiterhin liegt nordwestlich des B-Plan-Gebietes der Hauptbahnhof der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, der in 500 – 700 m zu erreichen ist. Das Plangebiet ist somit durch eine gute innerörtliche sowie überregionale verkehrliche Anbindung gekennzeichnet.

## **4. Verkehrstechnische Untersuchung**

Zur Klärung der verkehrlichen Auswirkungen infolge der Integration der geplanten Nutzungen wurde eine verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt und darauf aufbauend ein Verkehrsgutachten erarbeitet. Die verkehrstechnische Untersuchung ist zu wesentlichen nachfolgenden Ergebnissen gekommen:

### **4.1. Verkehrserhebung**

Die im Oktober 2020 durchgeführten und zum Teil wiederholten Verkehrserhebungen bestätigten am KP1 Bahnhofstraße/Zufahrt KAW-Gelände die zeitliche Lage der Nachmittagsspitzenstunde von 16:15-17:15 Uhr (1.723 Kfz/h). Zudem wurde für den Vormittag eine Spitzenbelastung von 07:15-08:15 Uhr (1.380 Kfz/h) erfasst. Am benachbarten Knoten KP2 Bahnhofstraße/Rubenowstraße/Pfarrer-Wachsmann-Straße ist die Vormittagsspitzenstunde um eine Viertelstunde nach vorne verschoben (07:00-08:00 Uhr, 1.417 Kfz/h). Die Nachmittagsspitzenstunde tritt eine Stunde früher auf (15:15-16:15 Uhr, 1.581 Kfz/h). Am KP3 Bahnhofstraße/Fleischerstraße/Goethestraße/Gützkower Straße treten am Vormittag zwischen 07:15-08:15 und 09:00-10:00 Uhr größere Verkehrsbelastungen auf, wobei die spätere Zeit mit 1.510 Kfz/h geringfügig höher belastet ist. Am Nachmittag tritt die Spitzenstundenbelastung analog zum KP2 von 15:15-16:15 Uhr (1.881 Kfz/h) auf. Am KP4 Gützkower Straße/Wiesenstraße findet die vormittägliche Spitze von 07:00-08:00 Uhr (511 Kfz/h ohne Radverkehr) statt. Am Nachmittag von 16:00-17:00 Uhr (609 Kfz/h ohne Radverkehr). Der KP5 Gützkower Straße/ Burgstraße weist von der zeitlichen Lage die gleichen Spitzenstunden auf (Vormittag: 355 Kfz/h, Nachmittag: 523 Kfz/h jeweils ohne Radverkehr).

### **4.2. Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV)**

Im hochgerechneten DTV 2020 sind auf der Bahnhofstraße zwischen 15.989 Kfz/24h in der Zufahrt zum KP3 (Übergang in Richtung Goethestraße) und 18.305 Kfz/24h im westlichen Teil zwischen Kreisverkehrsplatz Osnabrücker Straße und der LSA zum Bahnhof ermittelt worden. Der DTV in der Zufahrt KAW-Gelände liegt bei 4.788 Kfz/ 24h, in der Rubenowstraße bei 2.611 Kfz/24h, in der Pfarrer-Wachsmann-Straße bei 391 Kfz/24h, in der Fleischerstraße bei 5.094 Kfz/24h und in der Goethestraße bei 13.581 Kfz/24h. In der Gützkower Straße variiert der erhobene und hochgerechnete DTV von 3.832 Kfz/24h bis 5.768 Kfz/24h. In der Wiesenstraße liegt er bei 645 Kfz/24h westlich und 1.539 Kfz/24h östlich der Gützkower Straße. In der Burgstraße treten im DTV 366 Kfz/24h westlich und 398 Kfz/24h östlich der Gützkower Straße auf.

### **4.3. Leistungsfähigkeitsbewertung**

Die Leistungsfähigkeitsbewertung des Analysefalls zeigt auf, dass an der Signalanlage Bahnhofstraße/KAW-Gelände am Vormittag die Qualitätsstufe QSV C erreicht wird. Am Nachmittag wird mit dem aus der Steuerungslogik adaptierten Signalzeitenplan die Qualitätsstufe QSV D erzielt, wobei der maßgebende Verkehrsstrom der Rechtseinbieger vom KAW-Gelände ist,

während alle anderen Signalgruppen die QSV C oder besser erreichen. Der in den Signaltechnischen Unterlagen hinterlegte Signalzeitenplan ist allerdings nicht leistungsfähig. An den versetzten und vorfahrtszeichengeregelten Einmündungen Rubenowstraße und Pfarrer-Wachsmann-Straße wird an der Einmündung Rubenowstraße vor- und nachmittags die QSV D erzielt, wobei der Linkseinbieger maßgebend ist. An der Einmündung Pfarrer-Wachsmann-Straße wird am Vormittag die QSV B und am Nachmittag die QSV C erreicht. An der LSA des KP3 Bahnhofstraße/Goethestraße/Fleischerstraße/Gützkower Straße wird mit dem in den signaltechnischen Unterlagen hinterlegtem Signalzeitenplan am Vormittag die QSV D und am Nachmittag nur die QSV E erreicht. Eine Modifikation des Signalzeitenplans zeigte auf, dass damit auch am Nachmittag die QSV D möglich ist. Die vorfahrtszeichengeregelte Kreuzung Gützkower Straße/Wiesenstraße erzielt in beiden Spitzenstunden die QSV B, während die Kreuzung Gützkower Straße/Burgstraße die QSV A zu beiden Zeiten erhält.

#### **4.4. Allgemeine Verkehrsentwicklung**

Infolge der allgemeinen Verkehrsentwicklung wird im Rahmen der durchgeführten Trendprognose auf Basis der Verkehrsdaten der letzten Jahre der Dauerzählstelle Reinberg auf der B105 eine Verkehrszunahme von 3-4% im Pkw und Lkw-Verkehr erwartet. Für die Bahnhofstraße bedeutet dies bereits eine Verkehrszunahme von einer Bandbreite von 590 Kfz/24h bis 850 Kfz/24h ohne die Realisierung der geplanten Nutzungen. Auf der Gützkower Straße ist mit allgemeinen Zunahmen von 140 Kfz/24h bis 215 Kfz/24h zu rechnen. In den anderen betrachteten Straßen steigen die Verkehrsmengen entsprechend. Diese Zunahmen wirken sich bereits in einem ersten Schritt auf die Verkehrsqualität der untersuchten Knotenpunkte aus und führen zu erhöhten mittleren Wartezeiten.

#### **4.5. Zu erwartende Verkehrserzeugung durch die B-Plan-Maßnahme**

Es wird erwartet, dass von den im B-Plan Nr. 113 vorgesehenen Nutzungen, einen Biomarkt, ein Fitnesscenter, ein Fahrradmarkt, eine Carsharing-Station und Wohngebäude mit 50 Wohneinheiten eine Verkehrserzeugung von 756-1.986 Pkw-Fahrten/24h und 10-23 Lkw-Fahrten/24h ausgehen. Im Mittel bedeutet dies eine Verkehrszunahme von 1.374 Pkw-Fahrten/24h und 16 Lkw-Fahrten/24h. Diese verteilen sich ca. hälftig auf den Quell- und Zielverkehr, sodass jeweils 688 Pkw-Fahrten und 11 Lkw-Fahrten pro Tag zu berücksichtigen sind. Für die maßgebliche Spitzenstundenbelastung wird eine Zunahme von 84 Pkw-Fahrten/h im Quell- und 80 Pkw-Fahrten/h im Zielverkehr erwartet. Zudem entsteht sowohl im Quell- als auch im Zielverkehr jeweils 3 Fahrten/h.

Mit der geteilten Erschließung, bei der der Gewerbeverkehr von Biomarkt, Carsharing-Station, Fahrradmarkt und Fitnesscenter über das KAW-Gelände und der Bewohnerverkehr der Wohngebäude über die Burg-, Bau- und Wiesenstraße abgewickelt wird, ergibt sich auf der Zufahrt zum KAW-Gelände im Mittel eine Erhöhung von ca. 1.280 Kfz pro Tag bzw. 151 Kfz/h in der maßgeblichen Spitzenstunde. In der Burgstraße nimmt der Verkehr um 80 Kfz/24h bzw. 11 Kfz/h zu. In der Baustraße erhöht sich die Verkehrsbelastung infolge des zu erwartenden Quellverkehrs der Wohngebäude um 58 Kfz/24h bzw. 11 Kfz/h. Auf der Bahnhofstraße rangieren die Verkehrszunahmen durch die Erzeugung des Bebauungsplans Nr. 113 zwischen 540 Kfz/24h und 825 Kfz/24h. Für die Spitzenstundenbelastung ist eine Erhöhung zwischen 70-96 Kfz/h auf der Bahnhofstraße zu erwarten. Auf der Gützkower Straße ergeben sich induzierte Verkehrsmengen von 180-258 Kfz/24h bzw. zwischen 22-33 Kfz/h.

Der DTV des Prognoseplanfalls 2030 steigt damit auf der Bahnhofstraße auf Werte zwischen 17.180 Kfz/24h und 19.520 Kfz/24h. Dies entspricht einer Gesamterhöhung von 1.190-1.215 Kfz/24h. Der DTV in der Zufahrt KAW-Gelände steigt auf 6.244 Kfz/ 24h

(+1.456 Kfz/24h), in der Rubenowstraße auf 2.707 Kfz/24h (+96 Kfz/24h), in der Pfarrer-Wachsmann-Straße auf 438 Kfz/24h (+47 Kfz/24h), in der Fleischerstraße auf 5.380 Kfz/24h (+286 Kfz/24h) und in der Goethestraße auf 14.542 Kfz/24h (+961 Kfz/24h). In der Gützkower Straße variiert der DTV des Prognoseplanfalls von 4.152 Kfz/24h bis 6.238 Kfz/24h. Dies entspricht Zunahmen von 320-470 Kfz/24h. In der Wiesenstraße steigt er auf 732 Kfz/24h (+87 Kfz/24h) westlich und 1.620 Kfz/24h (+81 Kfz/24h) östlich der Gützkower Straße. In der Burgstraße ergibt sich im DTV des Prognoseplanfalls eine Steigerung auf 433 Kfz/24h (+67 Kfz/24h) westlich und 417 Kfz/24h (+19 Kfz/24h) östlich der Gützkower Straße.

Die Knotenpunktbelastungen in der maßgeblichen stündlichen Verkehrsbelastung steigt am Knoten KP1 Bahnhofstraße/KAW-Gelände auf 1.990 Kfz/h (+230 Kfz/h). Am KP2 Bahnhofstraße/Rubenowstraße/Pfarrer-Wachsmann-Straße liegt sie im Prognoseplanfall 2030 bei 1.735 Kfz/h (+165 Kfz/h) an der Einmündung Rubenowstraße sowie bei 1.600 Kfz/h (+160 Kfz/h) am Teilknoten Pfarrer-Wachsmann-Straße. Am lichtsignalisierten Knoten KP3 Bahnhofstraße/Fleischerstraße/Goethestraße/Gützkower Straße erhöht sich die Gesamtbelastung auf 2.054 Kfz/h (+174 Kfz/h). An den Kreuzungen KP4 Gützkower Straße/Wiesenstraße und KP5 Gützkower Straße ist eine Gesamtbelastung von ca. 990 Kfz/h (+80 Kfz/h) bzw. 785 Kfz/h (+60 Kfz/h) zu erwarten.

#### **4.6. Handlungsempfehlungen**

Zur Verbesserung der Verkehrstauglichkeit sowie zur Minimierung nachteiliger Auswirkungen auf das Verkehrssystem der Universitäts- und Hansestadt Greifswald in Folge der Umsetzung der B-Plan-Maßnahme wurden im Rahmen des Verkehrsgutachtens folgende Handlungsempfehlungen formuliert.

##### **4.6.1. Modifizierung des Lichtsignalprogramms – Knotenpunkt Bahnhofstraße / Zufahrt KAW-Gelände**

Die durchgeführten Leistungsfähigkeitsprüfungen zum Prognoseplanfall zeigen auf, dass am lichtsignalisierten Knotenpunkt KP1 Bahnhofstraße/Zufahrt KAW-Gelände Handlungsbedarf entsteht, die Freigabezeitverteilung anzupassen. Anderenfalls erhöhen sich am östlichen Teilknoten die mittleren Wartezeiten auf der westlichen Zufahrt Bahnhofstraße und beim Linkseinbieger vom KAW-Gelände in einem Maß, das zu einer Verschlechterung auf die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) E führt und der Knoten damit nicht mehr als leistungsfähig gilt. Mit einer Modifizierung des Signalprogramms können die Freigabezeiten so umverteilt werden, dass die mittleren Wartezeiten der beiden betroffenen Signalgruppen reduziert werden können und die QSV D erzielen. Die Gesamtbewertung des Knoten reduziert sich damit auf die QSV D, womit der Knoten wiederum als leistungsfähig gilt. Die Zunahmen bei den mittleren Wartezeiten sind nach Modifikation der Signalsteuerung im Vergleich zum Prognoseplanfall im einstelligen Bereich am östlichen Teilknoten. Am westlichen Teilknoten ergeben sich einerseits Verringerungen von ca. -10s auf der Bahnhofstraße in Fahrtrichtung Osten und eine Erhöhung von gut +13s beim Linkseinbieger vom Bahnhof.

##### **4.6.2. Markierungsänderung und Einbahnstraßensystem auf Parkplatz des „Gleis 4“**

Hinsichtlich der Stauräume zeigt sich, dass der Linksabbiegestreifen von der östlichen Bahnhofstraße auf das KAW-Gelände etwas unzureichend ist. Hier sollte eine Markierungsänderung mit dem nachfolgenden Linksabbiegestreifen zur Rubenowstraße in Erwägung gezogen werden. Auch der Aufstellraum auf dem KAW-Gelände ist begrenzt. Die erforderliche Stauräumlänge reicht über die erste Fahrgasse zu den Stellplätzen hinaus. Es wird deswegen an-

geregelt, auf dem Parkplatzgelände ein Einbahnstraßensystem zu etablieren, das die Verkehrsabläufe ordnet und bewirkt, dass sich die Verkehre nur noch aus einer Richtung der Ausfahrt vom KAW-Gelände annähern. Die Bedingungen im Fußverkehr sind bei der modifizierten Signalsteuerung auf der Furt parallel zur Bahnhofstraße (F2) mit einer maximalen Wartezeit von 54s (QSV C) als gut einzustufen. Die Furt über die Bahnhofstraße rangiert mit 81s (QSV E) gerade noch in einem vertretbaren Rahmen. Im Vergleich zum aus der Logik abgetragenen Signalzeitenplan sind die ermittelten Wartezeiten maximal 2 Sekunden höher und sind damit kaum wahrnehmbar.

#### **4.6.3. Rechtseinbiegegebot**

Die Qualitätsbewertung am KP2 TK1 Bahnhofstraße/Rubenowstraße zeigt bereits für den Prognosenullfall auf, dass die mittlere Wartezeit des Linkseinbiegers der Rubenowstraße den Grenzwert von 45s zur QSV E überschreitet und damit nicht leistungsfähig wäre. Im Prognoseplanfall verschlechtert sich die Situation für den Linkseinbieger weiter. Mit Blick auf die geringe Nachfrage bei den Linkseinbiegern (19 Kfz/h) wird angeregt, über ein Rechtseinbiegegebot nachzudenken und das Linkeinbiegen zu unterbinden. Als Alternative steht der Fahrweg Domstraße – Fleischerstraße zur Verfügung. Der Rechtseinbieger ist mit einer mittleren Wartezeit von ca. 11s mit der QSV B zu bewerten. Der Linksabbieger in die Rubenowstraße liegt mit knapp unter 10s noch im Bereich der QSV A. Die anderen Fahrbeziehungen der bevorrechtigten Bahnhofstraße erzielen mittlere Wartezeiten im unteren einstelligen Bereich und damit eine sehr gute QSV A. Die erforderlichen Stauraumlängen sind an diesem Teilknoten unauffällig. Eine Reduktion der Länge des Linksabbiegestreifens in die Rubenowstraße ist möglich.

#### **4.6.4. Modifizierung des Lichtsignalprogramms – Knotenpunkt Bahnhofstraße/ Fleischerstraße / Goethestraße / Gützkower Straße**

Am lichtsignalisierten Knoten KP3 Bahnhofstraße/Fleischerstraße/Goethestraße/Gützkower Straße zeigte sich hinsichtlich der mittleren Wartezeiten bereits im Analysefall Handlungsbedarf, die Freigabezeiten neu zu verteilen, da ansonsten nur die QSV E erzielt werden würde. Mit den zunehmenden Verkehrsmengen der allgemeinen Verkehrsentwicklung und den induzierten Verkehren aus dem hier betrachteten B-Plan Nr. 113 vergrößert sich die Dringlichkeit eine Anpassung der Signalsteuerung vorzunehmen. Mit der Modifizierung der Signalsteuerung unter Beibehaltung der Knotengeometrie lässt sich die Gesamtbewertung auf die QSV D steigern. Maßgebende Verkehrsströme sind dabei die Signalgruppen K1 geradeaus, K6 und K8, die mit mittleren Wartezeiten um die 50-60s die Einstufung bedingen. Alle anderen Signalgruppen erzielen mit geringeren mittleren Wartezeiten die QSV C (K2, K3 geradeaus, K7 und K5), die QSV B (K3 Rechtsabbieger, K4) oder sogar die QSV A (K1 Rechtsabbieger). Die vorzufindenden Bedingungen im Fußverkehr sind mit maximalen Wartezeiten von 63s bei F2 (QSV D), 76s bei F3 (QSV E), 71s bei F4 (QSV E) und 83s bei F1 (QSV E) gerade noch so in einem für höchstbelastete Knotenpunkte vertretbaren Rahmen.

Mit der von der Stadt geplanten Umgestaltung des KP3 Bahnhofstraße/Fleischerstraße/Goethestraße/Gützkower Straße ergibt sich die Anforderung die Signalsteuerung noch einmal zu modifizieren, da mit Wegfall des Rechtsabbiegestreifens in der Goethestraße die mittlere Wartezeit dieser Zufahrt so stark ansteigt, dass nur noch die QSV E zu vergeben ist. Die erneute Modifikation ermöglicht es mit einer weiteren Umverteilung der Freigabezeiten weiterhin die QSV D als Gesamtbewertung zu erzielen. Maßgebend sind dabei nahezu alle Kfz-Fahrbeziehungen mit Wartezeiten zwischen 50s und 69s. Einzig die Signalgruppe K4 kann mit ca. 34s

Wartezeit die QSV B und der Rechtsabbieger der Bahnhofstraße (K1, K1R) mit weiterhin ca. 18s die QSV A halten. Die Reserve, weitere negative Auswirkungen in der Verkehrsbelastung aufzunehmen, wäre damit nahezu aufgebraucht. Die Qualität im Kfz-Verkehr ist damit zwar noch als ausreichend einzustufen, aber die Beeinträchtigungen und Verlustzeiten sind deutlich spürbar. Die maximalen Wartezeiten der Furten (Fußverkehr) verändern sich infolge der Umgestaltung ein wenig zum Positiven und gehen leicht zurück. Sie betragen 60s bei F2 (QSV D), 76s bei F3 (QSV E), 70s bei F4 (QSV E) und 82s bei F1 (QSV E). Dies entspricht Rückgängen von 0-3s, die ebenfalls kaum wahrnehmbar, aber dennoch als positiven Nebeneffekt einzustufen sind. Grundsätzlich wäre eine Verringerung der maximalen Wartezeiten im Fußverkehr auch bei Beibehaltung der Knotengeometrie möglich, die dann aber ebenfalls zu Lasten des Kfz-Verkehrs gehen.

#### **4.7. Betrachtete Knotenpunkte ohne erforderlichen Handlungsbedarf**

Die Verkehrsqualität am KP4 Gützkower Straße/Wiesenstraße bleibt in der Gesamtbewertung mit der QSV B im Vergleich zum Analyse- und Prognosenullfall unverändert. Maßgebender Strom ist weiterhin der Linkseinbieger aus der westlichen Wiesenstraße. Die mittlere Wartezeit dieses Verkehrstromes steigt zunächst um ca. 3s infolge der allgemeinen Verkehrsentwicklung und um weitere 2s, hervorgerufen durch den B-Plan Nr. 113, auf 16,0s an. Alle anderen Fahrbeziehungen verbleiben mit mittleren Wartezeiten unter 10s bei der QSV A. Die Erhöhungen betragen pro Fallstufe maximal 1-2s und sind vernachlässigbar gering. Es besteht an diesem Knotenpunkt kein Handlungsbedarf.

Am KP5 Gützkower Straße/Burgstraße ergibt sich ebenfalls keine Änderung der Qualitätsstufe in der Gesamtbewertung. Der Knoten wird weiterhin mit der QSV A bewertet. Die Erhöhungen in der mittleren Wartezeit sind noch einmal geringer als am KP4 und rangieren bei 0,5s im Vergleich Analysefall - Prognosenullfall und maximal 1s bei der Gegenüberstellung von Prognosenull- und -planfall. Diese Zunahmen sind kaum wahrnehmbar. Es sind damit an diesem Knoten keine relevanten Auswirkungen auf den Verkehr festzustellen.

#### **4.8. Fazit**

Im Ergebnis der Leistungsfähigkeitsbetrachtung lässt sich zusammenfassen, dass die untersuchten Knotenpunkte an der Gützkower Straße durch die geringere Vorbelastung der Gützkower Straße aber auch der kreuzenden Straßen keine Auffälligkeiten aufweisen und die Abwicklung der zusätzlichen Verkehre aus allgemeiner Verkehrsentwicklung des Nullfalls und den zu erwartenden Verkehren aus Realisierung der geplanten Nutzungen im Planfall unproblematisch ist und keine nennenswerten Auswirkungen auf die Verkehrsqualität ausübt. Im Gegensatz dazu werden infolge der starken Vorbelastung der Bahnhofstraße an allen untersuchten Knoten entlang der Bahnhofstraße Defizite festgestellt, die normalerweise Handlungsbedarf nach sich ziehen. Diese sind aber bereits im Prognosenullfall festzustellen, womit die zusätzliche Verkehrserzeugung aus dem geplanten B-Plan Nr. 113 nicht als hauptverantwortlich einzustufen ist. Die erforderlich werdenden Anpassungsmaßnahmen müssten deswegen normalerweise auch dann getroffen werden, wenn der B-Plan Nr. 113 nicht umgesetzt werden würde.

Die Untersuchung kommt dabei zu dem Ergebnis, dass auch im Prognoseplanfall Potential besteht, die festgestellten Defizite zu beseitigen. An den lichtsignalisierten Knotenpunkten sind die Eingriffe mit Änderungen in der Freigabezeitverteilung relativ einfach und kurzfristig umzusetzen. Zur Schaffung ausreichender Stauräume wird zudem eine Anpassung bei der Markierung der hintereinanderliegenden Linksabbiegestreifen zum KAW-Gelände und in die Ru-

benowstraße empfohlen. Auch diese lässt sich mit dem Einsatz einer Wasserfräse zur Demarkierung und der Wiedermarkierung der Sperrfläche im Rahmen von Markierungsarbeiten ohne größeren Aufwand umsetzen.

Auf dem KAW-Gelände ist für ein geregeltes Aufstellen in der Knotenzufahrt zur Bahnhofstraße die Einrichtung eines Einbahnstraßensystems in Erwägung zu ziehen. Dieses kann mit dem Aufstellen von Verkehrszeichen und dem Aufbringen von Pfeilmarkierungen ebenfalls ohne größeren Aufwand umgesetzt werden.

Die erhöhten Wartezeiten beim Linkseinbiegenden aus der Rubenowstraße lassen sich nicht ohne Weiteres senken. Hier besteht die Möglichkeit entweder dieses Defizit in der Erwartung hinzunehmen, dass die Verkehrsteilnehmer, die an der Rubenowstraße linkseinbiegen möchten, von sich aus auf eine andere Route ausweichen und sich die Nachfrage und die mittlere Wartezeit von allein in den Bereich der QSV D regulieren oder es ist über die Einrichtung eines Rechtseinbiegegebotes nachzudenken, was das Linkseinbiegen untersagt. Die Linkseinbieger werden dann gewissenmaßen in die Pflicht genommen auf den Fahrweg Domstraße – Fleischerstraße auszuweichen, während sie vorher die Wahl hatten. Insbesondere für die verkehrsschwache Zeit übt der Erlass des Rechtseinbiegegebots Einschränkungen aus, die außerhalb der Spitzenstunde wiederum nicht nötig gewesen wären. Es wird deswegen empfohlen, zunächst auf das Rechtseinbiegegebot zu verzichten.

Obwohl die starke Vorbelastung der Bahnhofstraße die geplante Umsetzung des Bebauungsplanes Nr.113 mit der damit verbundenen Verkehrszunahme auf den ersten Blick als grenzwertig erscheinen lassen, ist abschließend zusammenzufassen, dass die nach technischem Regelwerk geforderten Standards mit den erläuterten Anpassungsmaßnahmen eingehalten werden können. Insoweit die aus städtebaulicher Sicht wertvolle und innenstadtnahe letzte brachliegende Fläche nördlich der Gleisanlagen und südlich der Bahnhofstraße sinnvoll genutzt werden soll, ist es unumgänglich sich auf die festgestellten Auswirkungen auf den Verkehrsablauf einzulassen.

Mit Einbeziehung des kürzlich von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erarbeiteten und veröffentlichten Regelwerkes, die E Klima 2022, die ein Umdenken in der Verkehrsplanung zum Schutz des Klimas anstrebt, entsteht ein neuer Rahmen, der es ermöglicht, die ermittelten Defizite hinzunehmen und den festgestellten Handlungsbedarf, zur Steigerung des Verkehrsablaufes im Kfz-Verkehr auszusetzen und stattdessen Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes aus Fuß-, Rad- und ÖPNV umzusetzen, mit denen ein Umdenken in der Verkehrsmittelwahl erfolgt und langfristig weniger Kfz-Verkehr auftritt. Dabei wird das Angebot einer schlechten Verkehrsqualität als Push-Maßnahme angesehen, die tolerierbar ist, wenn entweder die Belastungen im Kfz-Verkehr mittelfristig sinken, wodurch es in Konsequenz eigenständig zu einer Leistungsfähigkeitssteigerung bzw. einem Sinken der mittleren Wartezeiten kommt oder andererseits verkehrspolitisch gewollt ist, dass die absichtliche Erzeugung hoher mittlerer Wartezeiten eine weiteren Verkehrszunahme vorbeugt, da das Befahren der Straßen als nicht mehr zumutbar anzusehen ist. Dies gilt häufig für Innenstadtlagen, die möglichst vom Verkehr befreit werden sollen. Langfristig sollte deswegen im Rahmen der Mobilitätswende und des Klimaschutzes verkehrspolitisch dafür gesorgt werden, dass die bisher ansteigende Entwicklung der Verkehrsbelastung begrenzt und einen rückläufigen Trend annimmt.

Die im B-Plan Nr. 113 geplanten Nutzungen aus Wohnen, Sport bzw. Freizeit und Einkaufen tragen mit der Lage dazu bei, dass das langfristige verkehrspolitische Ziel, eine Stadt der kur-

zen Wege zu realisieren, in Greifswald wieder ein Stück nähergekommen ist. Die neue Wohnbebauung hat unmittelbaren Anschluss zur Innenstadt und dem Einkaufszentrum „Gleis 4“, sodass Einkaufsmöglichkeiten, Freizeitaktivitäten und Arbeitsplätze in fußläufiger Entfernung erreichbar sind. Vom Biomarkt und dem geplanten Fitnesscenter profitieren zudem gleichzeitig umliegende Wohnquartiere und Kunden des „Gleis 4“, die ohnehin das KAW-Gelände bereits angefahren haben, indem sie dementsprechend ihre Wege kombinieren können und die Anzahl der Kfz-Fahrten zur Befriedigung der täglichen Bedürfnisse begrenzen.

Umliegende Wohnnutzungen, aber auch Studenten des in unmittelbarer Nähe befindlichen Greifswalder Campus können z. B. die neue Freizeitnutzung zu Fuß oder mit dem Rad erreichen, um nach Vorlesungs- bzw. Arbeitsende sportlich aktiv zu werden. Es ist anzunehmen, dass mit der getroffenen Nutzungswahl im Freizeit- und Einkaufssektor langfristig die ein oder andere Kfz-Fahrt eingespart werden kann.

Der geplante Fahrradmarkt trägt mit dem Angebot modernster Fahrräder und der integrierten Werkstatt zur Wartung und Reparatur der Räder dazu bei, den Radverkehrsanteil in Greifswald zu steigern. Die Carsharing-Station leistet einen Beitrag dazu, den Umfang Pkw-Besitzes zu reduzieren und unterstützt damit, dass weniger Kfz im öffentlichen Raum abgestellt werden müssen. Die freiwerdenden Flächen können anderweitig genutzt werden, um die Verkehrswende voranzutreiben oder den Straßenraum aufzuwerten. Die gewählten Nutzungsformen können deswegen aus verkehrlicher Sicht als Kompromiss angesehen werden, einerseits die Verkehrsbelastung möglichst zu begrenzen und dabei andererseits gleichzeitig die brachliegende Fläche soweit sinnvoll zu nutzen, dass unter günstigen Umständen auch Fahrten eingespart werden können, die bei einer anderen Lage notwendig geworden wären.

Wie zuletzt auch schon bei der Realisierung des „Gleis 4“ wird empfohlen, die Verkehrssituation langfristig im Auge zu behalten und die notwendigen Änderungen der Parameter in der verkehrsabhängigen Steuerung der Lichtsignalanlagen kurz- bzw. mittelfristig anzupassen.

## **5. Planungsrechtliche Festsetzungen**

Aufgabe des Bebauungsplanes ist es, die bauliche und sonstige Nutzung sowie die Sicherung der Erschließung der Grundstücke im Hinblick auf eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung nach Maßgabe des Baugesetzbuches vorzubereiten und zu leiten.

### **5.1. Art der baulichen Nutzung gemäß Baunutzungsverordnung (BauNVO)**

#### **5.1.1. Urbanes Gebiet MU**

Das Plangebiet wird zu ca. 40 % (ca. 1 ha) als urbanes Gebiet MU gemäß § 6a BauNVO festgesetzt. Der Bereich des urbanen Gebietes erstreckt sich über ca. 250 m parallel zur Eisenbahntrasse, entlang der Grenze der südwestlichen Grenze des Geltungsbereiches von der Burgstraße bis zur nordwestlichen Grenze des Plangebietes südlich der Zoohandlung „Fressnapf“. Durch die Festsetzung als MU soll die Nutzungsmischung gefördert werden. Künftig sollen dauerhaftes Wohnen, kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Nutzungen neben den gewerblichen Nutzungen möglich sein.

Im Bebauungsplangebiet Nr. 113 soll die Entwicklung von Wohnbauflächen ermöglicht werden. Durch die Anknüpfung an die gewerblichen Nutzungen im Norden / Nordwesten eignen sich die Flächen gut für Gewerbenutzungen. Daher empfiehlt sich, dass die Fläche des Plangebietes gemischt genutzt werden kann. Um für die künftigen tatsächlichen Nutzungen einen gewissen Spielraum offen zu lassen, wurde das urbane Gebiet als Festsetzung gewählt. Die

Festsetzung als urbanes Gebiet gewährleistet planungsrechtlich eine Mischnutzung aus Wohnen und Gewerbe, ohne dass das Verhältnis der beiden Nutzungen 1:1 zueinander ausgewogen sein muss. Diese Festsetzung sorgt planungsrechtlich außerdem dafür, dass sich die künftige Nutzung anhand der benötigten Nutzungen im Stadtgebiet orientieren kann. Damit wird der Entwicklung zu einer Brachfläche entgegengesteuert, da planungsrechtlich für die Nutzungsentwicklung ein Spielraum gewährleistet wird. Um sicherzustellen, dass die Mischung trotz der Flexibilität in einem städtebaulich verträglichen Verhältnis realisiert wird, setzt der Bebauungsplan fest, dass die Wohnnutzung mindestens 10 % und maximal 30 % der Nutzfläche aller zu errichtenden Gebäude im MU darstellen muss.

Zulässig sind im urbanen Gebiet MU gemäß § 6a Absatz (2) BauNVO:

- **Wohngebäude** werden zugelassen, um wie oben bereits beschrieben eine Mischnutzung aus Wohnen und gewerblicher Nutzung im Plangebiet sicherzustellen und somit eine der innerstädtischen Lage gerechte gemischte Nutzung zu ermöglichen. Somit wird der Empfehlung des Flächennutzungsplanes der Universitäts- und Hansestadt Greifswald gefolgt. Darüber hinaus ist die Schaffung von Wohnraum eines der primären Planungsziele.
- **Geschäfts- und Bürogebäude** werden zugelassen, da die Räume derartiger Gebäude in der Regel gewerblich genutzt werden. Somit werden Geschäfts- und Bürogebäude zugelassen, um die Mischnutzung bezüglich der Ansiedlung gewerblicher Einrichtungen zu fördern. Darüber hinaus erfolgt die Zulässigkeit von Geschäfts- und Bürogebäuden in Anlehnung an das benachbarte Einkaufszentrum „Gleis 4“ sowie auf Grund der innerstädtischen Lage, die durch eine Vielzahl an Geschäfts- und Bürogebäuden geprägt ist.
- **Einzelhandelsbetriebe** werden zugelassen, da die Ansiedlung Fahrrad Einzelhandels eines der primären Planungsziele darstellt. Die gutachterliche Stellungnahme für die Ansiedlung eines Fahrradfachmarktes am Standort „KAW-Gelände Süd-Ost“ der Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat dargelegt, dass dies eine sinnvolle Maßnahme für die Universitäts- und Hansestadt darstellt. Außerdem erfolgt die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben in Anlehnung an das benachbarte Einkaufszentrum mit ihrem prägenden Einzelhandelsangebot und somit mit dem Ziel der Erweiterung des Handelsstandortes / des Versorgungsstandortes „Gleis 4“.
- **Sonstige Gewerbebetriebe** werden aus den gleichen Gründen zugelassen, wie Einzelhandelsbetriebe und Geschäfts- und Bürogebäude. Die Zulässigkeit erfolgt in Anlehnung an das Einkaufszentrum „Gleis 4“, in Anpassung an die innerstädtische Lage mit gemischter Nutzung und somit zur Förderung der Mischnutzung.
- **Anlagen für kirchliche Zwecke** werden zugelassen, um die Integration einer kleinen Gebetsstätte im Quartier zu ermöglichen.
- **Anlagen für kulturelle Zwecke** werden zugelassen, um kulturelle Angebote im urbanen Gebiet zu ermöglichen und somit die Kommunikation zwischen den Menschen und das gemeinsame Miteinander zu fördern.

- **Anlagen für soziale Zwecke** werden zugelassen, da im MU ein Wohngebäude geplant ist und davon auszugehen ist, dass in einigen Haushalten Kinder leben werden und mit dem B-Plan die Möglichkeit gewährleistet werden soll, dass im urbanen Gebiet eine kleine quartierseigene Kinderbetreuungseinrichtung entstehen kann. Die Ansiedlung einer für die Tagesbetreuung zuständigen Tagesmutter, die in geeigneten Räumen eines der Häuser Kinder betreut, wäre gut vorstellbar.
- **Anlagen für gesundheitliche und sportliche Zwecke** werden zugelassen, da Gesundheit der Bevölkerung oberste Priorität hat und sportliche Aktivitäten die Gesundheit der Menschen fördern. Darüber hinaus ist die Ansiedlung eines Fitnessstudios im MU eines der primären Planungsziele. Ein Fitnessstudio dient somit sowie gesundheitlichen als sportlichen Zwecken. Somit werden die o. g. Anlagen im Sinne eines gesunden Lebensstils und einer gesunden und fitten Quartiersbevölkerung als auch der Bevölkerung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald zugelassen.

Zulässig sind im urbanen Gebiet MU gemäß § 13 BauNVO i. V. m. § 6a BauNVO:

- **Gebäude und Räume für freie Berufe** können als sonstige Gewerbebetriebe betrachtet werden, da freiberufliche Tätige als Gewerbetreibende ihres eigenen Betriebes bzw. als freiberufliche Angestellte eines gewerblichen Betriebes angesehen werden können. Deswegen werden Gebäude und Räume für freie Berufe aus den gleichen Gründen wie sonstige Gewerbebetriebe zugelassen.

Nicht zulässig sind im urbanen Gebiet MU gemäß § 6a Absatz (2) BauNVO i. V. m. § 1 Absatz (5) BauNVO:

- **Schank- und Speisewirtschaften und Betriebe des Beherbergungsgewerbes** werden auf Grund einer starken Verkehrsanziehung als unzulässig festgelegt. Darüber hinaus sieht die Planung die Ansiedlung von Schank- und Speisewirtschaften und Betrieben des Beherbergungsgewerbes nicht vor.
- **Anlagen für Verwaltung** werden ausgeschlossen, um eine Umstrukturierung des Gebietes zu Lasten der Wohn- sowie der Versorgungsfunktion auszuschließen.

Nicht zulässig sind im urbanen Gebiet MU gemäß § 6a Absatz (3) BauNVO i. V. m. § 1 Absatz (5) BauNVO:

- **Vergnügungsstätten** werden im Hinblick auf die potentiell nachteiligen städtebaulichen Auswirkungen von Spielhallen, Wettbüros und anderen Vergnügungsstätten in Form von Trading-down-Effekten ausgeschlossen.
- **Tankstellen** werden im Sinne der Vermeidung von zusätzlichem Zielverkehr in das Plangebiet ausgeschlossen, da Tankstellen eine stark verkehrsanziehend wirken. Der Ausschluss von Tankstellen erfolgt mit dem Ziel, die städtebauliche und die Wohnumfeld-Qualität in diesem Bereich sicherzustellen.

Nicht zulässig sind im urbanen Gebiet MU gemäß § 13a BauNVO i. V. m. § 6a Absatz (2) BauNVO i. V. m. § 1 Absatz (5) BauNVO:

- **Ferienwohnungen** können als Betriebe des Beherbergungsgewerbes betrachtet werden und werden aus dem Grund der stark verkehrsanziehenden Wirkung ausgeschlossen.

### **5.1.2. Allgemeine Wohngebiete WA**

Im östlichen Teil des Geltungsbereiches werden drei Bereiche des Plangebietes als allgemeine Wohngebiete WA1, WA2 und WA3 festgesetzt, um an die östlich angrenzende Wohnbebauung anzuknüpfen und die Entwicklung von Wohnbauflächen zu stärken. Die allgemeinen Wohngebiete WA umfassen eine Fläche von ca. 0,5 ha und stellen somit ca. 20 % der Gesamtfläche des Plangebietes dar.

In den allgemeinen Wohngebieten wird der Nutzungskatalog des § 4 BauNVO mit städtebaulich bedingten Änderungen festgesetzt.

#### Zulässig sind in den allgemeinen Wohngebieten WA gemäß § 4 Absatz (2) BauGB:

- **Wohngebäude** werden zugelassen, da die Schaffung von Wohnraum im östlichen Bereich des Plangebietes eines der primären Planungsziele darstellt. Teilbereiche der allgemeinen Wohngebiete WA1 und WA3 liegen auf im FNP dargestellten Wohnbauflächen. Östlich des Plangebietes befinden sich die im FNP dargestellten Wohnbauflächen des benachbarten gründerzeitlichen Viertels. Somit empfiehlt der Flächennutzungsplan der Universitäts- und Hansestadt Greifswald hier in erster Linie die Wohnnutzung zu fördern. Darüber hinaus soll in Nachbarschaft zu dem vorgesehenen urbanen Gebiet in den allgemeinen Wohngebieten WA die Wohnnutzung fokussiert werden.
- **Nicht störende Handwerksbetriebe** werden zugelassen, da diese keine stark verkehrsanziehende Wirkung aufweisen und die Wohnnutzung nicht stören würden.
- **Anlagen für kirchliche Zwecke** werden zugelassen, um die Integration einer kleinen Gebetsstätte im Quartier zu ermöglichen.
- **Anlagen für kulturelle Zwecke** werden zugelassen, um kulturelle Angebote in den allgemeinen Wohngebieten zu ermöglichen und somit die Kommunikation zwischen den Menschen und das gemeinsame Miteinander zu fördern.
- **Anlagen für soziale Zwecke** werden zugelassen, da davon auszugehen ist, dass in einigen Haushalten Kinder leben werden und mit dem B-Plan die Möglichkeit gewährleistet werden soll, dass in den allgemeinen Wohngebieten eine kleine quartierseigene Kinderbetreuungseinrichtung entstehen kann. Die Ansiedlung einer für die Tagesbetreuung zuständigen Tagesmutter, die in geeigneten Räumen eines der Häuser Kinder betreut, wäre gut vorstellbar.
- **Anlagen für gesundheitliche und sportliche Zwecke** werden zugelassen, da die Gesundheit der Bevölkerung oberste Priorität hat und sportliche Aktivitäten die Gesundheit der Menschen fördern. Somit werden die o. g. Anlagen im Sinne eines gesunden Lebensstils und einer gesunden und fitten Quartiersbevölkerung zugelassen.

Nicht zulässig sind in den allgemeinen Wohngebieten gemäß § 4 Absatz (2) BauNVO i. V. m. § 1 Absatz 5 BauNVO:

- **Die der Versorgung des Gebiets dienenden Läden sowie Schank- und Speisewirtschaften** werden auf Grund ihrer stark verkehrsanziehenden Wirkung ausgeschlossen. Es ist Ziel der Planung bauliche Anlagen mit einer stark verkehrsanziehenden Nutzung über die Bahnhofstraße zu erschließen. Aus diesem Grund soll zum Beispiel der geplante Biomarkt, der einen der Versorgung des Gebiets dienenden Laden darstellt, im nördlich im Plangebiet liegenden sonstigen Sondergebiet SO untergebracht werden. Da die allgemeinen Wohngebiete WA2 und WA3 über die Burgstraße erschlossen werden und im Rahmen der Verkehrsplanung nicht vorgesehen wurde derartige Nutzungen über die Burgstraße erschließen zu lassen, wäre die Zulässigkeit der o. g. Läden sowie Schank- und Speisewirtschaften nicht konform mit dem Verkehrsgutachten. Im allgemeinen Wohngebiet WA1 werden die o. g. Nutzungen auf Grund der Erschließung des WA1 über eine mit einem Fahrrecht versehe öffentliche Verkehrsfläche „Fuß- und Radweg“ ausgeschlossen. Die Erschließung des WA1 für den motorisierten Verkehr über einen Fuß- und Radweg wird nur als zumutbar eingestuft, solange sich die Anzahl der PKW-Fahrten auf dem Fuß- und Rad in einem für die Verkehrsteilnehmer verträglichen Maß befindet. Durch zu hohe PKW-Verkehrsströme, die durch die o. g. Nutzungsformen erzeugt werden könnten, würde es auf dem Fuß- und Radweg zu Konflikten zwischen dem PKW-Verkehr und den Fußgängern und Radfahrern kommen. Aufgrund des benachbarten Einkaufszentrums „Gleis 4“ mit seinen zahlreichen Angeboten an Versorgungsläden sowie des geplanten Biosupermarktes im SO ist die Nahversorgung des Quartiers bereits sichergestellt, so dass die Ansiedlung weiterer der Versorgung des Gebiets dienenden Läden nicht notwendig ist. Speisewirtschaften sind im Einkaufszentrum ebenfalls bereits vorhanden.

Nicht zulässig sind in den allgemeinen Wohngebieten WA gemäß § 4 Absatz (3) BauNVO i. V. m. § 1 Absatz (5) BauNVO:

- **Betriebe des Beherbergungsgewerbes** werden im Sinne der Verkehrs- und Lärmvermeidung nicht zugelassen und somit wegen ihrer stark verkehrsanziehenden Wirkung ausgeschlossen.
- **Sonstige nicht störende Gewerbebetriebe** werden ausgeschlossen, um eine Umstrukturierung zu Lasten der primären Wohnfunktion zu vermeiden. Darüber hinaus können Gewerbebetriebe zusätzlichen Verkehr erzeugen, was auf Grund des Verkehrslärms sowie der erhöhten Verkehrsintensität die Lebens- und Wohnqualität in den allgemeinen Wohngebieten senken würde. Außerdem sind ist die Ansiedlung von sonstigen nicht störenden Gewerbebetrieben in den allgemeinen Wohngebieten nicht Bestandteil der Planung und wird auch nicht vorgesehen. Das dauerhafte Wohnen steht in diesem Bereich im Fokus der Planung und dient als Ergänzung an das östlich angrenzende bestehende Wohngebiet. Ziel ist es, eine Verdichtung bezüglich der Wohnnutzung zu ermöglichen.
- **Anlagen für Verwaltung** werden ausgeschlossen, um eine Umstrukturierung des Gebietes zu Lasten der Wohnfunktion auszuschließen.

- **Gartenbaubetriebe** sind nicht zulässig, weil sie in der Regel eine vergleichsweise große Betriebsfläche benötigen und in nutzungsstruktureller und städtebaulicher Hinsicht nicht den Planungszielen entsprechen und sich nicht gut in die Umgebung einfügen würden.
- **Tankstellen** werden aus den gleichen Gründen ausgeschlossen wie im MU. Tankstellen die zum Teil im 24-Stunden-Betrieb arbeiten, würden weiteren Zielverkehr in das Plangebiet erzeugen. Der Ausschluss von Tankstellen erfolgt mit dem Ziel, die städtebauliche und die Wohnumfeld-Qualität in diesem Bereich sicherzustellen.

Nicht zulässig sind in den allgemeinen Wohngebieten WA gemäß §§ 13 und 13a BauNVO i. V. m. § 4 Absatz (2) BauNVO i. V. m. § 1 Absatz (5) BauNVO

- **Räume für freie Berufe** können als sonstige nicht störende Gewerbebetriebe betrachtet werden und werden aus den gleichen Gründen wie sonstige nicht störende Gewerbebetriebe ausgeschlossen.
- **Ferienwohnungen** können als Betriebe des Beherbergungsgewerbes betrachtet werden und werden deswegen auf Grund der stark verkehrserzeugenden Wirkung ausgeschlossen.

### **5.1.3. Sonstiges Sondergebiet SO „Lebensmittel aus ökologischer Produktion“**

Im nördlichen Bereich des Plangebietes wird ein sonstiges Sondergebiet SO festgesetzt. Das SO erhält die Zweckbestimmung „Lebensmittel aus ökologischer Produktion“ und dient der Versorgung mit nahversorgungsrelevantem Sortiment sowie der teilweisen Unterbringung des eigenen Stellplatzbedarfs als auch des teilweisen Stellplatzbedarfs der gewerblichen Einrichtungen im urbanen Gebiet MU und des Einkaufszentrums "Gleis 4".

Zulässig sind im sonstigen Sondergebiet SO gemäß § 11 BauNVO:

- **Eine zum Verkauf von Nahrungs- und Genussmitteln sowie Drogeriewaren dienende Einrichtung mit einer maximalen Verkaufsfläche von 650 m<sup>2</sup>** wird zugelassen, da die Ansiedlung einer derartigen Verkaufsstätte (Biosupermarkt) mit der festgesetzten maximal zulässigen Verkaufsfläche eines der primären Planungsziele darstellt. Die Ansiedlung der oben beschriebenen Verkaufsstätte soll als Ergänzung zum Lebensmittelangebot des Einkaufszentrums „Gleis 4“ dienen und somit das Angebotsspektrum, insbesondere das Spektrum des Angebotes von Biolebensmittel am Standort des Ergänzungsbereiches erweitern.
- **Ebenerdige Stellplätze für die Nutzer der gewerblichen Einrichtungen im sonstigen Sondergebiet SO, im urbanen Gebiet MU und des Einkaufszentrums "Gleis 4"** werden explizit zugelassen, da vorgesehen wird die bestehenden und die neu herzustellenden Stellplatzanlagen innerhalb des SO nicht nur den Kunden des Biomarktes, sondern auch den Nutzern der gewerblichen Einrichtungen im MU als auch den des Einkaufszentrums zugänglich zu machen.

Im benachbarten B-Plan Nr. 98 „KAW-Gelände“ wurde festgesetzt, dass aperiodische Randsortimente maximal 10 % des Warensortiments darstellen dürfen. In Anlehnung an die Beschränkung des Warensortiments für das Einkaufszentrum „Gleis 4“ durch den B-Plan Nr. 98 wird nach Umkehrschluss festgesetzt, dass mindestens 90 % des Sortiments der Verkaufsstätte im SO Lebensmittel darstellen müssen.

Der Bereich des sonstigen Sondergebietes SO zwischen den öffentlichen Verkehrsflächen „Verkehrsberuhigter Bereich“, „Fuß- und Radweg“ FR3 sowie den allgemeinen Wohngebieten WA1 und WA2, der für das Grundstück der Verkaufseinrichtung vorgesehen ist, umfasst eine Fläche von ca. 2.200 m<sup>2</sup>. Um mit dem Bebauungsplan planungsrechtlich sicherzustellen, dass sich im SO maximal eine Verkaufseinrichtung ansiedelt, setzt der B-Plan fest, dass pro Betrieb mindestens 2.000 m<sup>2</sup> Mindestgrundstücksgröße nachzuweisen sind. Da die übrigen Bereiche des SO weiter nördlich und nordöstlich Flächengrößen von ca. ≤ 600 m<sup>2</sup> aufweisen, kann die durch diese Maßnahme verhindert werden, dass sich mehr als eine Verkaufseinrichtung im SO ansiedeln wird.

Durch die gewählte Lage des Baufeldes für die zum Verkauf von Nahrungs- und Genussmittel sowie Drogeriewaren dienende Einrichtung sowie durch die Art der Nutzung kann, wie auch im nördlichen Bereich des MU, wo sich der Fahrradmarkt und das Fitnessstudio ansiedeln werden, hier ein Nutzungszusammenhang mit dem Bebauungsplan Nr. 98 hergestellt werden.

## **5.2. Maß der baulichen Nutzung**

Der Bebauungsplan setzt gemäß § 9 Absatz (1) Nr. 1 BauGB i. V. m. § 16 BauNVO das Maß der baulichen Nutzung fest. Die Bestimmung des zulässigen Nutzungsmaßes erfolgt durch die Festsetzung der Grundflächen (GRZ) gemäß § 16 Absatz (2) Nr. 1 i. V. m. § 19 Absatz (1) BauNVO, der Zahl der Vollgeschosse gemäß § 16 Absatz (2) Nr. 3 i. V. m. § 20 Absatz (1) BauNVO sowie der Höhe baulicher Anlagen gemäß § 16 Absatz (2) Nr. 4 i. V. m. § 18 BauNVO.

### **5.2.1. Grundflächen/Grundflächenzahl**

Im urbanen Gebiet MU wird die GRZ gemäß § 17 Absatz (1) BauNVO mit 0,8 festgesetzt. In den allgemeinen Wohngebieten liegt die festgesetzte GRZ bei 0,4. Im sonstigen Sondergebiet SO wird die GRZ mit 0,8 festgesetzt. Aufgrund der innerstädtischen Lage orientieren sich die festgesetzten Grundflächenzahlen in allen Baugebieten an den vorgegebenen maximalen Orientierungswerten gemäß § 17 der Baunutzungsverordnung.

In den allgemeinen Wohngebieten WA wird eine Überschreitung der zulässigen Grundfläche durch die Grundfläche von Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten und Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO um bis zu 50 von 100 zugelassen. Die sich aus der GRZ rechnerisch ergebene zulässige Überschreitung durch die nach § 19 Absatz (4) BauNVO zulässigen baulichen Anlagen läge mit 50 von Hundert bei einer GRZ von 0,6 in den allgemeinen Wohngebieten. Dies dient dazu in Anlehnung an die umgebende Wohnbebauung neben dem Hauptwohngebäude weitere baulich nutzbare Flächen zu gewährleisten und so einen größeren Spielraum für die bauliche Gestaltung des Wohnumfeldes zu ermöglichen.

### **5.2.2. Zahl der Vollgeschosse**

Die Zahl der Vollgeschosse wird durch die Festsetzung von Mindest- und Höchstmaßen begrenzt. Die Festsetzung eines Höchstmaßes dient in Verbindung mit den Festsetzungen zur Höhe baulicher Anlagen der dreidimensionalen Verträglichkeit mit den umliegenden Bauten.

Die Festsetzung eines Mindestmaßes trägt zur flächensparenden Nutzung einer innerstädtischen Fläche bei. Die Festsetzungen orientieren sich dementsprechend an den Bestandsgebäuden und der Umgebung sowie auch an der unmittelbaren Lage entlang der Bahnanlage und der Möglichkeit, einen Schallschutzriegel zu schaffen. Entsprechend werden sowohl im MU als auch in den allgemeinen Wohngebieten WA1 und WA3 II bis IV Vollgeschosse als Mindest- und Höchstmaß festgesetzt. Um die Wohngrundstücke des WA1 durch Verschattung und massive Gebäudewirkung nicht nachteilig zu beeinträchtigen und ein harmonisches Stadtbild entstehen zu lassen, werden im WA2 nur II bis III Vollgeschosse als Mindest- und Höchstmaß festgesetzt. Obwohl im sonstigen Sondergebiet SO ein Biosupermarkt mit lediglich einem Vollgeschoss geplant, soll auf Grund der innerstädtischen Lage mit dem B-Plan ein Gebäude mit bis zu II Vollgeschossen ermöglicht werden.

### **5.2.3. Höhe baulicher Anlagen**

Die Gebäudehöhe, als das senkrecht an der Außenwand gemessene Maß, bemisst sich von der Oberkante der Fahrbahnachse der ausgebauten Erschließungsstraße rechtwinklig zur Mitte des jeweiligen Baugrundstückes. Als Oberkante gilt bei Flachdächern das Maß zwischen dem Bezugspunkt und der obersten Außenkante der Dachhaut. Als Oberkante bei Schrägdächern gilt das Maß zwischen dem Bezugspunkt und dem Dachfirst.

Um einen gewissen architektonischen Spielraum über die maximal zulässige Höhe baulicher Anlagen hinaus zu ermöglichen, darf die festgesetzte maximale Höhe baulicher Anlagen bei Flachdächern durch Attiken um bis zu 0,60 m und bei begehbaren Flachdächern im Sinne der Sicherheit durch die Höhe von Umwehrungen um bis zu 1,20 m überschritten werden.

Die maximale Gebäudehöhe im SO darf eine Höhe von 9,50 m nicht überschreiten. Die Festsetzung dieser Höhe orientiert sich an den benachbarten Gebäuden des Bebauungsplanes Nr. 98, die zwischen 8,60 m und 9,20 m hoch sind und soll wie unter Punkt 5.2.2. genannt die Entstehung von zwei Vollgeschossen unter Berücksichtigung großer Deckenhöhen bei derartigen Verkaufsstätten ermöglichen.

Im WA1 und WA3 wird die maximale Gebäudehöhe mit 13,50 m festgesetzt. Wird von einer Geschosshöhe von 3,00 m ausgegangen, bleibt bei einer maximal viergeschossigen Bebauung noch Raum zur Ausgestaltung des Daches und oder zur Erhöhung des Erdgeschosses. Die festgesetzte maximal zulässige Gebäudehöhe orientiert sich an den benachbarten Wohngebäuden des östlich angrenzenden gründerzeitlichen Viertels. Hier lassen sich eine Vielzahl an Gebäuden mit einer Traufhöhe von ca. 10 m und einer Firsthöhe von bis zu ca. 14 m vorfinden.

Im WA 2 wird eine maximale Gebäudehöhe von maximal 10,50 m festgesetzt. Bei maximal III Vollgeschossen bleibt auch hier noch Spielraum zur Ausgestaltung des Daches oder Erhöhung des Erdgeschosses. Wie unter Punkt 5.2.2. beschrieben sollen mit dieser Festsetzung nachteilige Beeinträchtigungen des nördlich gelegenen WA1 verhindert werden. Darüber hinaus kann so ein stufenweiser Übergang bezüglich der Gebäudehöhe zu dem benachbarten SO geschaffen werden.

Im MU wird die maximale Gebäudehöhe mit 17,50 m festgesetzt. Es wird damit eine höhere Bebauung als die durchschnittliche maximale Gebäudehöhe der Bestandsbebauung in der Umgebung (ca. 14 m) ermöglicht. Dies ermöglicht zum einen die Abschirmung des Plangebietes sowie der dahinter liegenden Bereiche von der lärmintensiven Bahnanlage und zum anderen die effiziente Nutzung einer innerstädtischen Fläche. Darüber hinaus berücksichtigt die Festsetzung, dass in gewerblich genutzten Gebäuden ggf. höhere Geschosshöhen realisiert

werden als im Wohnungsbau, was am Beispiel der geplanten Gebäudeeinheit für den Fahrradmarkt und das Fitnessstudio bereits visuell veranschaulicht wurde.

Von der festgesetzten Gebäudehöhenbegrenzung sind technische Anlagen sowie untergeordnete Bauteile ausgenommen. Durch die o. g. Anlagen und Bauteile ist eine Überschreitung der maximalen Höhe baulicher Anlagen (HBA) bis 2,00 m zulässig. Die Festsetzung wird getroffen, um für die Installation von Dachaufbauten und technischen Geräte auf den Dächern ausreichend Spielraum zu gewährleisten sowie die geplante Dachbegrünung mit aufgeständerten PV-Modulen auf den Dächern zu ermöglichen.

#### **5.2.4. Breite und Tiefe der Baugrundstücke**

Zur teilweisen Steuerung der zu entstehenden Gebäudearchitektur der Wohngebäude im Plangebiet und somit, um zu verhindern, dass Wohngebäude mit für eine Wohnnutzung nicht verträglichen Abmessungen entstehen (z. B. auf Grund zu massiver Wirkung), wird festgesetzt, dass die Tiefe der Baugrundstücke für die Wohngebäude bzw. Wohngebäudeeinheiten in allen Baugebieten 12,50 m nicht überschreiten darf. Darüber hinaus kann durch diese Maßnahme eine höhere Qualität der Wohnungen erzielt werden, da so mehr potentielle Fensterflächen im Verhältnis zum Gebäudevolumen entstehen können.

Die maximal zulässige Tiefe der gewerblichen Baugrundstücke im Plangebiet wird textlich nicht festgesetzt, da großflächige Gewerbeeinheiten mit großer Tiefe geplant sind, die Baugrenzen bereits ungefähr auf die geplanten Gebäude abgestimmt sind und somit die Gebäudetiefe der gewerblich genutzten Gebäude durch die Baugrenzen beschränkt wird. Bei der Festlegung der Baugrenzen wurde lediglich ein kleiner Puffer eingeplant, um etwas Flexibilität bei der Errichtung der baulichen Anlagen zu gewährleisten.

Aus den gleichen Gründen, aus denen die Festsetzung der maximal zulässigen Gebäudetiefe der Baugrundstücke textlich beschränkt wird, setzt der B-Plan fest, dass die Breite der Baugrundstücke in den allgemeinen Wohngebieten WA 25,00 m nicht überschreiten darf. Die Breite der Baugrundstücke im urbanen Gebiet MU wird mit einem Höchstmaß nicht beschränkt, da im MU ein Gebäude mit großer Länge (ca. 140 m) als Schallschutzriegel auf Grund der lärmintensiven Bahntrasse geplant ist. Hier wird die maximal zulässige Länge durch die Baugrenzen bestimmt. Um mit dem B-Plan ausreichenden Schallschutz sicherzustellen, setzt der B-Plan fest, dass der geschlossene Gebäuderiegel (Baugrundstück des Hauptgebäudes) im MU eine Breite von mindestens 140,00 m aufzuweisen hat.

#### **5.2.5. Anzahl der Wohneinheiten**

Im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung (VTU) wurde von maximal 50 Wohneinheiten im gesamten B-Plangebiet ausgegangen. Da eine höhere zu schaffende Anzahl an Wohneinheiten im B-Plan-Gebiet die Verkehrsknotenpunkte nordöstlich, östlich und südöstlich des B-Planes über die Prognosen der VTU hinaus belasten würde, setzt der B-Plan fest, dass im gesamten Plangebiet die Schaffung von insgesamt maximal 50 Wohneinheiten zulässig ist und teilt die Anzahl 50, wie unter 2.4. bereits beschrieben, auf maximal vier WE für das WA 1 und maximal 46 WE auf alle anderen Baugebiete, in denen eine Wohnnutzung zulässig ist, auf. Zur Verhinderung, dass in einem oder mehreren Baugebieten keine Wohneinheiten entstehen dürfen auf Grund bereits ausgeschöpfter Reserven hinsichtlich der maximal zulässigen Anzahl an WE, werden für das WA2, WA3 und MU Mindestanzahlen an zu schaffenden Wohneinheiten festgesetzt.

Da im WA1 zwei Grundstücke (siehe vorgesehene Parzellierung in der Planzeichnung) und zwei Baufelder, die sich über beide Grundstücke erstrecken, vorgesehen sind und die maximal zulässige Anzahl von vier Wohneinheiten nicht überschritten werden darf, setzt der B-Plan fest, dass die geplanten Einzelhäuser jeweils maximal eine Wohneinheit beherbergen dürfen. So kann sichergestellt werden, dass je Baufeld und Grundstück ein Einzelhaus errichtet werden kann.

### **5.3. Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche**

#### **5.3.1. Bauweise**

Gemäß § 9 Absatz (1) Nr. 2 BauGB i. V. m. § 22 Absatz (1) und § 22 Absatz (4) BauNVO kann die Bauweise im Bebauungsplan als offene oder abweichende Bauweise festgesetzt werden.

In MU wird eine abweichende Bauweise gemäß § 22 Absatz (3) BauNVO festgesetzt. Die abweichende Bauweise a wird in der Form festgelegt, dass auch für Baulängen von mehr als 50,00 m die Grenzabstände der offenen Bauweise gelten und dass die Länge des Gebäudes mindestens 140,00 m zu betragen hat. Die Festsetzung der abweichenden Bauweise im MU dient der Errichtung eines ca. 140 m-langen Baukörpers, der als Schallschutzriegel dienen soll. Die offene Bauweise wird ausgeschlossen, um sicherzustellen, dass ein ausreichend langer Baukörper im Sinne des Schallschutzes errichtet wird. In den allgemeinen Wohngebieten wird für die geplante Wohnbebauung gemäß § 22 Absatz (2) BauNVO eine offene Bauweise festgesetzt. Wohngebäude in offener Bauweise bieten mehr Fensterfläche und sind somit wesentlich attraktiver für eine Wohnnutzung. Im SO wird die offene Bauweise zugelassen, da hier ein Gebäude mit einer Länge von weniger als 50 m geplant ist und das Baufeld auf Grund seiner Länge die Errichtung eines Gebäudes mit mehr als 50 m Länge nicht zulässt.

#### **5.3.2. Überbaubare Grundstücksfläche**

Gemäß § 9 Absatz (1) Nr. 2 BauGB i. V. m. § 23 Absatz (1) Satz 1 BauNVO können die überbaubaren und nicht überbaubaren Grundstücksflächen sowie die Stellung der baulichen Anlagen über Baugrenzen, Baulinien und / oder Bebauungstiefen bestimmt werden.

Es werden Baugrenzen im B-Plan durch eine genaue Bemaßung festgesetzt. Diese orientieren sich an folgenden Punkten:

- Errichtung eines oder mehrerer Gebäude im MU entlang der Bahngleise mit einer innerstädtischen Dichte, unter Berücksichtigung des Schallschutzes, um eine teilweise Abschirmung des Plangebietes und insbesondere der östlich gelegenen allgemeinen Wohngebiete von den Bahngleisen zu ermöglichen. Der B-Plan bietet die Möglichkeit einen Baukörper mit bis zu ca. 150 m Länge zu errichten.
- In Anlehnung an den östlichen Rand des Baufeldes im MU, erfolgt die Festlegung der Baugrenzen in den anschließenden allgemeinen Wohngebieten. Die Baugrenzen in den allgemeinen Wohngebieten WA2 und WA3 ermöglichen zusammen mit den Baugrenzen im MU die Schaffung eines abwechslungsreichen städtischen Raumes.

- Eine aufgelockerte Bebauungsstruktur im nordöstlichen Bereich des Plangebietes, im allgemeinen Wohngebiet WA1 unter Berücksichtigung von Baufenstern, die im Übergang vom angrenzenden sonstigen Sondergebiet SO zum benachbarten Wohngebiet auch größere Baukörper an dem Fuß- und Radweg FR3 ermöglichen.
- Die Baugrenzen im SO bilden ungefähr den geplanten Baukörper ab und bieten etwas Spielraumpuffer bei der Errichtung des geplanten Biosupermarktes.
- Berücksichtigung der Grundstücksgrenzen sowie der erforderlichen Mindestabstandsflächen von 3,00 m laut LBauO M-V der Gebäude zur Grundstücksgrenze.
- Einhaltung von mindestens 1,00 m zur öffentlichen Verkehrsfläche FR3 und somit Sicherstellung eines städtebaulich verträglichen Mindestabstandes.
- Gewährleistung des teilweisen Erhalts der bestehenden Stellplatzanlage südöstlich der Zoonhandlung „Fressnapf“.

Geringfügige Überschreitungen der Baugrenzen durch Balkone, Terrassenflächen, Dachüberstände und Eingangsüberdachungen werden zugelassen, um Spielräume für die Ausgestaltung der Gebäude zu eröffnen. Die durch die Baugrenzen vorgesehene städtebauliche Struktur wird dadurch nicht beeinträchtigt.

#### **5.4. Flächen für Garagen / Carports und Stellplätze**

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald verfügt über eine Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung vom 19.03.2019 mit Beschluss vom 21.02.2019. Der Inhalt dieser Satzung ist bei der Gestaltung der Anlagen für den ruhenden Verkehr zu beachten. Gemäß § 5 der Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung sind die notwendigen Stellplätze auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung auf einem geeigneten Grundstück herzustellen.

Die Bereitstellung von Garagen / Carports und Stellplätzen mit ihren Zufahrten ist gemäß § 9 Absatz (1) Nr. 4 BauGB innerhalb und außerhalb der Baugrenzen zulässig. Die Festsetzung ermöglicht eine flexible Ausgestaltung der Grundstücke entsprechend der entstehenden Nutzungen und Gebäudeformen. Gemäß § 6 Absatz (8) Nr. 1 Landebauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V) dürfen Garagen eine Länge von 9,00 m und eine bauliche Höhe von 3,00 m nicht überschreiten.

#### **5.5. Verkehrsflächen**

Der Bebauungsplan setzt insgesamt fünf öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung fest. Zwei der öffentlichen Verkehrsflächen erhalten im Sinne der Verkehrsberuhigung die besondere Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“ und dienen der Erschließung des Plangebietes von der Bahnhofstraße im Norden sowie von der Burgstraße im Süden. Die Festlegung als verkehrsberuhigte Zone erfolgt unter anderem im Norden auf Grund der Führung der Verkehrsfläche über den Parkplatz des Einkaufszentrums „Gleis 4“ und im Süden auf Grund der geplanten Wohnnutzung, um hier durch die Verkehrsberuhigung mehr Wohnqualität zu schaffen. Darüber hinaus werden im Süden und im Norden an die öffentlichen Verkehrsflächen mit der „Verkehrsberuhigter Bereich“ anschließend jeweils eine öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt, im Norden der Bereich der Bahnhofstraße und im Süden der Bereich der Burgstraße.

Drei der festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen erhalten die besondere Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ (FR) und dienen der Erweiterung des Greifswalder Fuß- und Radwegenetzes und somit der Förderung einer CO<sub>2</sub>-losen und damit umweltfreundlichen Mobilität.

- Das FR1 dient der Verhinderung des motorisierten Durchquerungsverkehr durch das Plangebiet und somit einer Sackgassenerschließung für den motorisierten Verkehr (ausgenommen elektrisch angetriebene Zweiradfahrzeuge sowie besondere Fortbewegungsmittel).
- Das FR2 dient als Zuwegung zur öffentlichen Grünfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Spielplatz“ sowie der Schaffung der im Mobilitätskonzept vorgesehenen Verbindung zwischen der Pfarrer-Wachsmann-Straße und der Burgstraße.
- Das FR3 dient als Verbindung gemäß dem Mobilitätskonzept zwischen der Wiesenstraße und dem KAW-Gelände

Die öffentlichen Verkehrsflächen „Fuß- und Radweg“ sind alle mit einer Mindestbreite von 4,00 m eingetragen, um die Herstellung eines gemeinsamen Fuß- und Radweges mit einer Mindestbreite von 2,50 m zzgl. 0,75 m Abstand zu festen Einbauten zu gewährleisten.

#### **5.6. Geh-, Fahr- und Leitungsrecht (GFL)**

Über die Festsetzung von Geh-, Fahr- und Leitungsrechten werden die erforderlichen Leitungen, Erschließungswege und Geh- und Radwege künftig planungsrechtlich gesichert. Die Flächen, die mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht (GFL), Fahrrecht (F) oder Leitungsrecht (L) gemäß § 9 Absatz (1) Nr. 21 BauGB versehen werden, sind von etwaigen Bebauungen und Bepflanzungen freizuhalten, Die GFL-Bereiche gewährleisten für die entsprechenden Begünstigten das Recht die ausgewiesenen GFL-Flächen zu befahren und zu passieren. Ferner besteht für die Erschließungs- und Versorgungsträger das Recht entsprechende Leitungen zu verlegen und zu unterhalten. Die GFL-Bereiche dienen u. a. der Ermöglichung der im Mobilitätskonzept vorgesehenen Verbindungen. Des Weiteren wird ein Fahrrecht festgesetzt, um den Begünstigten zu ermöglichen ihre eigenen Grundstücke mit einem PKW zu erschließen.

Darüber hinaus werden im Bebauungsplan Leitungsrechte L festgelegt. Diese dienen nur der Leitungsverlegung und -unterhaltung und geben somit nur den Versorgungsträgern und nur zu Gunsten des Betriebs der Leitungen das Recht die Bereiche zu begehen und ggf. zu befahren.

**GFL1:** Die mit dem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht GFL1 besetzten Flächen dienen derverkehrlichen Erschließung des urbanen Gebiets MU, des sonstigen Sondergebietes SO sowie der Flächen im Bebauungsplan Nr. 98 "KAW-Gelände" der Universitäts- und Hansestadt Greifswald nach Maßgabe der baulichen Nutzung und der örtlichen Hauptgeh- und Hauptradwegeverbindung zu Gunsten der Öffentlichkeit durch Fußverkehr, besondere Fortbewegungsmittel sowie motorisierten und nicht-motorisierten Zweiradverkehr (ausgenommen Motorräder und Mopeds). Die Flächen des GFL1 umfassen weiterhin das Recht zu Gunsten der Versorgungsträger Leitungen zu verlegen und zu unterhalten. Des Weiteren umfassen die Flächen des GFL1 ein Nutzungsrecht für die Feuerwehr und Rettungsdienste.

Das GFL1 wird festgesetzt, um

- die Erschließung des geplanten Parkhauses für die Nutzer des SO, der gewerblichen Einrichtungen im MU sowie des Einkaufszentrums „Gleis“ aus Richtung Bahnhofstraße sicherzustellen,
- die im Mobilitätskonzept vorgesehenen Wegeverbindung entlang der Bahngleise und bis zur Scharnhorststraße zu ermöglichen sowie,
- um die erforderlichen Leitungskorridore für die medientechnische Erschließung des Plangebietes freizuhalten.

Um zu verhindern, dass das geplante Parkhaus als öffentliches Parkhaus für Jedermann genutzt wird, wurde, wie oben bereits genannt, die Formulierung

„... nach Maßgabe der baulichen Nutzung...“

eingearbeitet. So kann verhindert werden, dass zusätzliche Verkehre erzeugt werden, die nicht Bestandteil der Annahmen und Prognosen der verkehrstechnischen Untersuchung sind.

**GFL2:** Die mit dem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht GFL2 besetzten Flächen dienen der örtlichen Hauptgeh- und Hauptradwegeverbindung zu Gunsten der Öffentlichkeit durch Fußverkehr, besondere Fortbewegungsmittel sowie motorisierten und nicht motorisierten Zweiradverkehr (ausgenommen Motorräder und Mopeds). Die Flächen des GFL2 umfassen weiterhin das Recht zu Gunsten der Versorgungsträger Leitungen zu verlegen und zu unterhalten. Des Weiteren umfassen die Flächen des GFL2 ein Nutzungsrecht für die Feuerwehr und Rettungsdienste.

Das GFL2 wird festgesetzt, um

- die im Mobilitätskonzept vorgesehenen Wegeverbindung entlang der Bahngleise und bis zur Scharnhorststraße zu ermöglichen sowie,
- um die erforderlichen Leitungskorridore für die medientechnische Erschließung des Plangebietes freizuhalten.

Der Verzicht auf ein zusammenhängendes GFL und die Festsetzung von zwei GFL-Bereichen (GFL1 und GFL2) wurde mit dem Ziel eingearbeitet, um die Durchquerung des Plangebietes mit motorisierten Fahrzeugen (ausgenommen elektrisch angetriebene Zweiradfahrzeuge sowie besondere Fortbewegungsmittel) vollständig auszuschließen.

**F:** Das F beinhaltet ein Fahrrecht zugunsten der Bewohner des allgemeinen Wohngebietes WA1 und wird festgesetzt, um die Erschließung des WA1 mit motorisierten Fahrzeugen zu gewährleisten.

**L1, L2:** Das L1 und L2 beinhalten ein Leitungsrecht zugunsten der Versorgungsträger und werden festgesetzt, um auf Höhe des FR1 einen Leitungskorridor mit einer Breite von 7,00 m zu gewährleisten.

**L3:** Das L3 beinhaltet ein Leitungsrecht zugunsten der Versorgungsträger und wird festgesetzt, um einen ausreichend breiten Leitungskorridor zwischen den allgemeinen Wohngebieten WA2 und WA3 zu gewährleisten.

**L4, L5, L6:** Die Leitungsrechte L4 – L6 beinhalten jeweils ein Leitungsrecht zugunsten der Versorgungsträger und werden festgesetzt, um den Betrieb der bestehenden Regenwasserleitung, die im Punkt „4.11.1. Leitungsbestand und Erschließung“ genannt wird, planungsrechtlich sicherzustellen.

## **5.7. Grünordnung**

### **5.7.1. Grünflächen / Baum- und Strauchanpflanzungen im Bereich der Stellplätze**

Im Plangebiet werden Grünflächen gemäß § 9 Absatz (1) Nr. 15 BauGB festgesetzt. Bei der Grünfläche zwischen dem FR2 und dem allgemeinen Wohngebiet WA3 handelt es sich um eine öffentliche Grünfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Spielplatz“ für die Etablierung eines Spielplatzangebotes für Menschen mit einem Alter von 3 – 12 Lebensjahren. Die Grünfläche im südlichen Bereich des Plangebietes wird als private Grünfläche festgesetzt und dient in Verbindung mit dem festgesetzten GFL sowie der Eintragung einer vorgesehenen Fuß- und Radwegeverbindung als punktierte Linie der Ermöglichung einer Grünverbindung für Fußgänger und Radfahrer entlang der Bahntrasse bis zur Bahnunterführung „Scharnhorststraße“. Darüber hinaus dient die private Grünfläche der Umsetzung der durch den B-Plan festgesetzten CEF-Maßnahme. Die CEF-Maßnahme soll innerhalb der privaten Grünfläche, in den freien Bereichen westlich des GFL umgesetzt werden.

Zur Reduktion des Versiegelungsgrades sowie zur Schaffung attraktiver Stellplatzanlagen mit freiraumgestalterischer Qualität als auch im Sinne der Umsetzung der Vorgaben der Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald werden im Bereich der bestehenden Stellplatzanlagen südöstlich der Zoohandlung „Fressnapf“ und vor den geplanten Läden im SO und MU insgesamt 13 kleine, mittelgroße und größere Grünflächen festgesetzt (siehe Abbildung 14).

Von den vier bestehenden Stellplatzreihen südöstlich der Zoohandlung wurden in der ersten Reihe drei Grünflächen zwischen den Stellplätzen und zwei Grünflächen an den Rändern der Stellplatzanlage festgesetzt. Da die Fahrgasse zwischen der ersten und der zweiten Stellplatzreihe eine Breite von lediglich ca. 5 m aufweist und die öffentliche Verkehrsfläche „Verkehrsberuhigter Bereich“ mit einer Breite von 7,00 m und das anschließende GFL1 mit einer Breite von 6,30 m festgesetzt werden, ist der Erhalt der zweiten Stellplatzreihe nicht möglich. Dies wurde dafür genutzt, um, die Flächen zwischen den geplanten Straßen und des bestehenden Grünstreifens zwischen der zweiten und dritten Stellplatzreihe als Grünfläche festzulegen und mit der bestehenden Grünfläche zusammenzuführen. Durch diese Maßnahme konnten in diesem Bereich zwei größere Grünflächen mit einer Breite von ca. 4,8 m und ca. 5,6 m festgelegt werden. Die dritte und vierte Stellplatzreihe wurden durch flächengliedernde Grünflächen unterteilt. Durch vereinzelte Baumpflanzungen entsteht eine raumgliedernde Wirkung. An den Rändern der Stellplatzanlagen, unmittelbar anschließend an die geplanten Straßen wurden keine Baumpflanzungen festgesetzt, um die erforderlichen Sichtdreiecke der Straßen / Ausfahrten zu gewährleisten. Um an den Rändern dennoch eine raumgliedernde Wirkung zu erreichen wurden hier Strauchanpflanzungen eingetragen. Damit die Anpflanzungen hier die Sicht der Verkehrsteilnehmer nicht behindern, dürfen die Sträucher maximal 80 cm hoch sein bzw. werden. Bei Überschreitung der maximal zulässigen Höhe der Sträucher sind Schnitтарbeiten durchzuführen. Insgesamt werden acht Strauchanpflanzungen festgesetzt.

Im urbanen Gebiet wurden nordwestlich des Baufeldes keine Grünflächen eingetragen (ausgenommen an den Rändern der Stellplatzanlage), da zum jetzigen Stand der Planung der

Eingang / die Eingänge in das geplante gewerbliche Gebäude nicht abschließend festgelegt ist / sind.

Zusammenfassend wurden im Bereich der bestehenden Stellplatzanlagen Grünflächen mit einer Gesamtflächengröße von rund 630 m<sup>2</sup> festgesetzt.

### **5.7.2. Baumpflanzungen**

Im Sinne eines durchgrünten Quartiers sowie um ein vitales und einladendes Ortsbild und somit ein Quartier mit Qualität zu schaffen werden Baumpflanzungen in Form einer Allee entlang der südlichen Erschließungsstraße festgesetzt. Weitere Baumpflanzungen werden, wie im Kapitel II. / 5.7.1. bereits genannt im Bereich der teilweise zu erhaltenden Stellplatzanlagen nordwestlich der Baufelder im MU und SO sowie südöstlich der Zoohandlung „Fressnapf“ festgesetzt. Wie unter Punkt „2.6. Stellplatzbedarf für gewerbliche Nutzung im Plangebiet“ bereits näher erläutert wurde, dienen die Baumpflanzungen in diesem Bereich der Schaffung von durchgrünten Parkplätzen mit freiraumgestalterischer Qualität und der Beseitigung eines Missstandes in Form eines reinen „Blechparkplatzes“.

Die o. g. Stellplatzanlagen wurden lediglich zum Teil gemäß der Stellplatzsatzung hergestellt. Gemäß § 4 Absatz 4 der Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald sind Stellplatzanlagen mit 150 - 400 m<sup>2</sup> Stellplatz- und Fahrgassenfläche durch geeignete Hecken oder Sträucher im unmittelbar angrenzenden Bereich zu bepflanzen und dauerhaft zu unterhalten. Gemäß § 4 Absatz 5 der Stellplatzsatzung sind Stellplatzanlagen mit mehr als 400 m<sup>2</sup> Stellplatz- und Fahrgassenfläche durch raumgliedernde Baumpflanzungen zwischen den Stellplätzen zu unterteilen. Für diese Stellplatzanlagen ist für je 6 ebenerdige Stellplätze ein geeigneter standortgerechter Baum mit einer unbefestigten Baumscheibe von mindestens 5 - 7 m<sup>2</sup> zu pflanzen und dauernd zu unterhalten. Für jede Baumpflanzung gemäß der Stellplatzsatzung sind mindestens 12 m<sup>3</sup> Wurzelraum vorzusehen.

Auf Luftbildern ist zu erkennen, dass die gemäß Stellplatzsatzung vorgegebenen Baumpflanzungen je sechs ebenerdige Stellplätze lediglich im nördlichen Bereich in Form von zwei Grünflächen die jeweils beidseitig der Erschließungsstraße fünf Stellplätze einrahmen. In den anderen Bereichen wurde dieser Punkt der Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung nicht berücksichtigt. Aus diesem Grund stellt die Sanierung der Stellplatzanlagen hinsichtlich der Freiraumgestaltung eine erforderliche Maßnahme dar.

Um etwas Spielraum bei der Anordnung von Stellplätzen sowie der Freiraumgestaltung zu gewährleisten sind Abweichungen von den in der Planzeichnung eingetragenen Pflanzstandorten der anzupflanzenden Bäume je Baum um bis zu 3,00 m zulässig.

Die anzupflanzenden Bäume sind dauerhaft zu erhalten und bei Abgang zu ersetzen. Der B-Plan setzt insgesamt 21 Baumanpflanzungen fest.

### **5.7.3. Baumqualität**

Die anzupflanzenden Bäume sind mit einer Qualität von 3x verpflanzt (v.), mit Drahtballen (mDB), mit einem Stammumfang von 16 – 18 cm, bei Obstbäumen mit einem Stammumfang von 10 – 12 cm, mit einem Dreibock zu pflanzen. Die Pflanzungen haben fachgerecht zu erfolgen. Innerhalb der ersten fünf Jahre nach der Anpflanzung sind die Bäume zu wässern. Der Dreibock ist fünf Jahre nach der Anpflanzung zu entfernen. Innerhalb der ersten 10 Jahre sind 2 – 3 Erziehungsschnitte durchzuführen. Die Baumscheiben sind vor Verdichtung zu sichern und die Bäume vor Beschädigung zu schützen.

#### **5.7.4. Pflanzlisten**

Um mit dem B-Plan zu verhindern, dass Baum- und Straucharten aus anderen Herkünften bzw. Baum- und Straucharten, die in der Region nicht heimisch sind und / oder nicht geeignet sind sich dem hiesigen Klima anzupassen, gepflanzt werden, setzt der B-Plan die nachfolgenden Pflanzlisten fest.

Für die Pflanzgebote (im B-Plan festgesetzte Baumanpflanzungen) sind standortgerechte Bäume aus gebietseigenen Herkünften, entsprechend nachfolgender Pflanzliste zu pflanzen.

##### Baumarten

Acer campestre	- Feld-Ahorn	Quercus robur	- Stiel-Eiche
Acer platanoides	- Spitz-Ahorn	Salix alba	- Silber-Weide
Acer pseudoplatanus	- Berg-Ahorn	Salix capraea	- Sal-Weide
Aesculus hippocastanum	- Roß-Kastanie	Salix viminalis	- Korb-Weide
Alnus glutinosa	- Schwarzerle	Prunus avium	- Vogel-Kirsche
Betula pendula	- Hänge-Birke	Tilia platyphyllos	- Sommerlinde
Carpinus betulus	- Hainbuche	Ulmus laevis	- Flattulme
Fagus sylvatica	- Rotbuche	Tilia cordata	- Winterlinde

Für zusätzliche Gestaltungsanpflanzungen sind Baum- und Straucharten entsprechend nachfolgender Pflanzlisten zu pflanzen.

##### Weitere Baumarten für Gestaltungspflanzungen (Auswahl; optional)

Acer campestre	- Feld-Ahorn	Fraxinus americana	- Amerik.Weißesche
Acer platanoides	- Spitz-Ahorn	Pinus sylvestris	- Waldkiefer
Acer pseudoplatanus	- Berg-Ahorn	Platanus acerifolia	- Platane
Betula pendula	- Hänge-Birke	Prunus spec.	- Kirsche
Castanea sativa	- Ess-Kastanie	Pyrus spec.	- Birne
Cedrus atlantica	- Atlas Zeder	Quercus palustris	- Sumpfeiche
Cedrus deodara	- Himalaya-Zeder	Quercus petraea	- Trauben-Eiche
Corylus colurna	- Baum-Hasel	Quercus rubra	- Amerik. Roteiche
Fagus sylvatica	- Rotbuche	Salix spec.	- Weide
Fraxinus ornus	- Blumenesche	Sequoiadendron	- Mammutbaum
Pinus strobus	- Strobe	giganteum	
Ginkgo biloba	- Ginkgo	Sorbus aria	- Mehlbeere
Juglans regia	- Walnuss	Sorbus aucuparia	- Eberesche
Malus spec.	- Apfel	Sorbus intermedia	- Schwed. Mehlbeere
Pinus nigra	- Schwarzkiefer	Taxodium distichum	- Sumpfzypresse

##### Straucharten

Clematis vitalba	- Waldrebe	Hydrangea petiolaris	- Kletter-Hortensie
Cornus alba	- Tatar. Hartriegel	Kolkwitzia amabilis	- Kolkwitzie
Cornus mas	- Kornelkirsche	Lavendula spec.	- Lavendel
Cornus sanguinea	- Roter Hartriegel	Philadelphus	- Europ.
		coronarius	Pfeifenstrauch
Corylus avellana	- Gemeine Hasel	Prunus spinosa	- Schlehe
Corylus colurna	- Baum-Hasel	Ribes spec.	- Johannisbeere
Crataegus spec.	- Weißdorn	Rosa canina	- Hunds-Rose
Deutzia spec.	- Deutzie	Sambucus nigra	- Holunder
Hedera helix	- Gemeiner Efeu	Spirea spec.	- Spierstrauch

### **5.7.5. Baumerhaltung und Baumentfall**

Der B-Plan setzt 22 Bäume zum Erhalt fest. Während sich zehn der zu erhaltenden Bäume innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche „Verkehrsberuhigter Bereich“ im Bereich der großen Parkplatzanlage des Einkaufszentrums „Gleis 4“ befinden, stehen die übrigen zu erhaltenden Bäume im Bereich der Stellplatzanlagen südöstlich der Zoohandlung „Fressnapf“, ausgenommen zwei Bäume, die sich südwestlich der nördlichen festgesetzten Versorgungsfläche „Abfall“ befinden.

Zugunsten eines geplanten Abfallstandortes, zugunsten der geplanten öffentlichen Verkehrsflächen sowie auf Grund einer bestehenden unterirdischen Leitung werden in Folge der B-Plan-Maßnahme 17 Bäume und Einzelsträucher entfallen.

Die Bäume weisen alle einen Stammumfang von unter 1 m auf und unterliegen daher keinem gesetzlichen Gehölzschutz. Ein Einzelstrauch (Haselnuss – *Coryllus avellana*) weist durch seine Mehrstämmigkeit einen rechnerischen Stammumfang gesamt von 1,25 m auf.

Sechs zu entfallende Bäume/Sträucher befinden sich am östlichen Rand des Plangebietes. Hier soll die im Mobilitätskonzept vorgesehene Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der Pfarrer-Wachsmann-Straße und der Burgstraße entstehen. Da sich die Bäume ungefähr mittig auf der geplanten Verkehrsfläche befinden, ist der Erhalt der bestehenden Bäume nicht möglich. Darüber hinaus verläuft in diesem Bereich eine bestehende unterirdische Regenwasserleitung. Um den dauerhaften Betrieb der Regenwasserleitung sicherzustellen, ist es erforderlich die Bäume zu entfernen. Ein zu entfallender Baum befindet sich im südlichen Bereich des sonstigen Sondergebietes SO und nordöstlich der zentralen Versorgungsfläche mit der Zweckbestimmung „Elektrizität“. Um den geplanten Baukörper im SO südlich der bestehenden Parkplätze bei Einhaltung der erforderlichen Abstandsflächen zur südöstlichen Grundstücksgrenze unterzubringen, ist es erforderlich diesen Baum zum Entfall festzusetzen. Weitere sechs zu entfallende Bäume befinden sich innerhalb und im Bereich der Ränder der geplanten nördlichen Erschließungsstraße. Zur Ermöglichung dieser Verkehrsfläche und somit zur Sicherstellung der Erschließung aus Richtung Bahnhofstraße müssen diese Bäume entfallen. Um die Abfallentsorgung im nördlichen Bereich des Plangebietes sicherzustellen, werden im Bereich des geplanten Abfallsammelplatzes weitere vier Bäume zum Entfall festgesetzt.

Der Entfall der Bäume und Einzelsträucher wird durch die unter 5.7.2. genannten 21 Baumanpflanzungen kompensiert werden. Auf Grund einer Differenz von vier Bäumen wird mit dieser Planung eine Überkompensation erfolgen.

### **5.8. Immissionsschutz (Schallschutz / Lichtschutz)**

Um den ausreichenden Schallschutz zu ermitteln, wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt und ein fachliches Lärmschutzgutachten erstellt.

Auf Grund der von der Bahntrasse ausgehenden Lärmimmissionen ist entlang der Bahnanlage Lärmschutz vorzusehen. Entlang der südwestlichen Grenze des Geltungsbereiches, ungefähr parallel zur Bahntrasse sollen durch die Planung und Integration einer Schallschutzwand i. V. m. der Errichtung eines ca. 140 m-langen geschlossenen Gebäuderiegels die Lärmimmissionen, die durch die vorbeifahrenden Eisenbahnzüge entstehen, abgeschirmt werden. Da im urbanen Gebiet MU ein ca. 140 m-langer und ca. 11,00 – 15,50 m-hoher Gebäuderiegel in abweichender Bauweise geplant ist, wird im Bereich des Gebäudes der Schallschutz durch den zu errichtenden Baukörper gewährleistet werden. Die Lärmschutzwand nimmt ca. 25 m nordwestlich der Quartierseinfahrt von der Burgstraße, etwa auf Höhe der Versorgungsfläche

mit der Zweckbestimmung „Abfall“ ihren Anfang und verläuft um ca. 50 m in Richtung Nordwesten bis zu einem Bereich, ab dem ausreichender Lärmschutz durch den geplanten geschlossenen Gebäuderiegel sichergestellt werden wird.

Aus Sicht des Lärmschutzes muss sich die Lärmschutzwand um ca. sechs Meter mit dem geplanten Baukörper im MU überlagern, um ausreichenden Schallschutz zu gewährleisten. Da die zulässige Mindestlänge des Baukörpers im MU 140,00 m beträgt, das Baufeld aber eine mittlere Länge von ca. 147,5 m aufweist, setzt der B-Plan fest, dass sich die Lärmschutzwand um 14,00 m mit der südwestlichen Baugrenze im MU überlappen muss. So kann mit dem B-Plan sichergestellt werden, dass sich die Lärmschutzwand um mindestens 6,00 m mit dem 140 m-langen Gebäuderiegel überlagern wird.

Der Bereich für die Lärmschutzanlage wurde mit einer Breite von 2,00 m im B-Plan eingetragen. Die gewählte Breite ist ausreichend, um eine Lärmschutzanlage in Form einer Lärmschutzwand und einer ausreichend dimensionierten Fundamentierung zu errichten.

Die allgemeinen Wohngebiete WA werden größtenteils durch den zu errichtenden geschlossenen Gebäudekörper im urbanen Gebiet MU geschützt werden. Durch die Errichtung der Lärmschutzwand kann insbesondere ein Schallschutz für die Hinterhöfe der westseitigen Wohnbebauung im Süden der Baustraße erreicht werden. Aus Gründen der unwesentlichen Steigerung der Wirksamkeit und Effektivität bei Steigerung der Höhe der Schallschutzanlage sowie aus gestalterischen Aspekten hinsichtlich der städtebaulichen Verträglichkeit werden auf Grundlage des durchgeführten Lärmschutzgutachtens 2,50 m als Lärmschutzwandhöhe festgesetzt. Die Lärmschutzwand muss den durch die Wand gehenden A-bewerteten Schall um mehr als 25 dB mindern.

Um mit dem Bebauungsplan sicherzustellen, dass der Schallschutz nördlich / nordwestlich der Lärmschutzwand gewährleistet wird, setzt der B-Plan fest, dass das Baugrundstück des Hauptgebäudes im MU eine Mindestbreite von 140,00 m aufzuweisen hat.

Ein vollständiger Lärmschutz und die Einhaltung der vorgegebenen Richtwerte kann auf Grund der Planung eines Wohngebäudes direkt an der Bahntrasse nicht erzielt werden. Die Überschreitung der Lärmimmissionsschutzrichtwerte ist durch zusätzliche Schallschutzmaßnahmen an den Gebäudehüllen sowie durch eine entsprechende Grundrissgestaltung (architektonische Selbsthilfe) auszugleichen.

#### Der B-Plan setzt folgende weitere Schutzvorkehrungen gegen Lärm fest:

- Bei der Errichtung oder der Änderung von Gebäuden mit schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen sind die Außenbauteile entsprechend den Anforderungen der DIN 4109-1:2018-01, „Schallschutz im Hochbau - Teil1: Mindestanforderungen“ und DIN 4109-2:2018-01 „Schallschutz im Hochbau - Rechnerische Nachweise der Erfüllung der Anforderungen“ auszubilden. Grundlage hierzu sind die in Abbildung 15 "Maßgebliche Außenlärmpegel nach DIN 4109-2: 2018 tags (06 - 22 Uhr)" und die in Abbildung 16 "Maßgebliche Außenlärmpegel nach DIN 4109-2:2018 nachts (22 - 06 Uhr)" der Begründung zum Bebauungsplan gekennzeichneten maßgeblichen Außenlärmpegel.
- Zum Schutz vor Schienenverkehrslärm sind schutzbedürftige Räume an den der Bahnanlagen abgewandten Gebäudeseite anzuordnen. Durch diese und die o. g. Maßnahme kann die Überschreitung der Lärmimmissionsschutzrichtwerte in Form von architektonischer Selbsthilfe ausgeglichen werden.

- Schutzbedürftige Räume, die nur Fenster besitzen, die nachts einem Beurteilungsspiegel von über 45 dB(A) ausgesetzt sind, sind mit einer Lüftungsvorrichtung (Luftwechselrate von 20 m<sup>3</sup> pro Person und Stunde) oder anderen baulichen Maßnahmen (besondere Fensterkonstruktion) zur Belüftung zu versehen.
- Zum Schutz vor Verkehrslärm während der Nachtruhe sind ebenerdige Stellplätze mit einem Abstand von mindestens 5,00 m zu einer Gebäudeaußenwand eines Wohngebäudes bzw. einer Wohngebäudeeinheit herzustellen. So kann lautes Schließen von Fahrzeugtüren unmittelbar vor den Wohngebäuden ausgeschlossen werden.
- Zum Schutz vor Verkehrslärm sind auf dem Bewohnersammelparkplatz im urbanen Gebiet MU abschirmende Schallschutzmaßnahmen umzusetzen. Da die geplante Stellplatzanlage im südlichen Bereich des MU mit einer großen Dimensionierung und einer Stellplatzkapazität von voraussichtlich ca. 46 Stellplätzen hergestellt werden soll und die Anlage ungefähr zwischen dem Wohngebäude im MU und dem allgemeinen Wohngebiet WA3 geplant ist, wird es erforderlich sein auch bei größeren Abständen als 5,00 m zu den Wohnhäusern Schallschutzmaßnahmen umzusetzen.
- Zum Schutz der allgemeinen Wohngebiete WA1 und WA2 vor Lärm durch technisch bedingte Anlagen sind im sonstigen Sondergebiet SO "Lebensmittel aus ökologischer Produktion" Lüftungsanlagen an zu den Verkehrsflächen gerichteten Gebäudeseiten anzubringen.

Eine nachteilige Beeinträchtigung der Wohnnutzung durch verkehrliche Schallemissionen kann im Zusammenspiel mit den festgesetzten Maßnahmen im Bebauungsplan größtenteils ausgeschlossen werden. Es ist zu bemerken, dass auf Grund fehlender Konkretisierung im Bauleitplanverfahren für die geplante Verkaufseinrichtung im SO sowie für das geplante Parkhaus im MU eine eigene schalltechnische Untersuchung im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens durchzuführen ist.

Um zu verhindern, dass die Wohnnutzung in den allgemeinen Wohngebieten WA1 und WA2 durch blendende gewerbliche Fensterflächen in den späten Abendstunden oder sogar während der gesamten Nacht nachteilig beeinträchtigt werden, setzt der B-Plan fest, dass im sonstigen Sondergebiet SO die Installation von Fensterflächen auf der nordöstlichen, östlichen sowie südöstlichen Gebäudeseite nicht zulässig ist.



**Abbildung 15: Maßgebliche Außenlärmpegel nach DIN 4109-2: 2018 nachts (22 – 06 Uhr)** (Quelle: Auszug aus der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 113 -KAW-Gelände Süd-Ost- der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Herrmann & Partner Ingenieurbüro)



**Abbildung 16: Maßgebliche Außenlärmpegel nach DIN 4109-2: 2018 nachts (22 – 06 Uhr)** (Quelle: Auszug aus der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 113 -KAW-Gelände Süd-Ost- der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Herrmann & Partner Ingenieurbüro)

## **5.9. Ver- und Entsorgung**

### **5.9.1. Leitungsbestand**

Innerhalb und außerhalb des Plangebietes verlaufen zum Teil Ver- und Entsorgungsleitungen. Im nordöstlichen Bereich des Plangebietes verläuft, kommend von der Zufahrt der Parkplätze des angrenzenden Bebauungsplanes Nr. 98, eine Stromleitung. Diese verläuft auf dem Flurstück 27/10, Flur 38 der Gemarkung Greifswald parallel zur Bahntrasse. Am südlichen Ende des Flurstücks verläuft die Stromleitung direkt zur Bahntrasse.

Darüber hinaus verläuft durch das Plangebiet eine bestehende Regenwasserleitung vom KAW-Gelände in südöstlicher Richtung durch den nördlichen Bereich des SO über das Flurstück 27/52. Weiter Richtung Süd-Osten führt die Leitung aus dem B-Plangebiet heraus, verläuft über das Flurstück 27/32 und 27/42 und knickt auf Höhe des Flurstücks 27/39 nach Osten ab. An der Ecke Wiesenstraße – Pfarrer-Wachsmann-Straße ankommend knickt die Regenwasserleitung nach Süden ab und verläuft weiter durch das Plangebiet des B-Planes, entlang der östlichen Grenze des Geltungsbereiches. Weiter südlich, auf dem Flurstück 104/1 führt die Leitung erneut aus dem Geltungsbereich heraus und nach ca. 7 m wieder in den Geltungsbereich hinein. Der weitere Verlauf der Leitung erstreckt sich nach Süden entlang der Grenze des Geltungsbereiches, bis diese kurz vor den Gleisanlagen, auf dem Flurstück 171/4 das B-Plan-Gebiet verlässt. Sonst sind im Plangebiet keine weiteren Leitungsbestände vorhanden.

### **5.9.2. Medientechnische Erschließung**

Das Gebiet ist neu zu erschließen. Die Leitungen für Strom, Fernwärme, Telekommunikation, Trinkwasser und Abwasser sind nach Möglichkeit in den öffentlichen sowie privaten Verkehrsflächen / Zuwegungen anzulegen und an bestehende Leitungen im Ort anzuschließen. Abwasser und Regenwasser sollen im Trennsystem abgeführt werden.

Für die nachfolgenden Bau- und Erschließungsplanungen wird zudem auf folgendes aufmerksam gemacht:

Hinsichtlich der Errichtung, der Beschaffenheit und des Betriebes von Feuerungsanlagen sind die Anforderungen der 1. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verordnung über kleine und mittlere Feuerungsanlagen - 1. BImSchV) einzuhalten. Insbesondere ist hiernach die Überwachung durch den bevollmächtigten Bezirksschornsteinfeger zu gewährleisten.

Bezüglich der eventuellen Errichtung von (Luft-)Wärmepumpen wird auf die Darlegungen des Leitfadens für die Verbesserung des Schutzes gegen Lärm bei stationären Geräten der Bund / Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) vom 28.08.2013 verwiesen.

Während der Bauphase sind die Bestimmungen der 32. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung - 32. BImSchV) sowie die Immissionsschutzrichtwerte der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm einzuhalten.

Die Entnahme von Grundwasser im Rahmen einer Grundwasserhaltung bzw. -absenkung ist gemäß § 8 Absatz (1) und § 9 Absatz (1) Nr. 5 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) der unteren Wasserbehörde des Landkreises V-G anzuzeigen.

Für die Errichtung von Erdwärmesonden-Anlagen ist eine Erlaubnis zur Benutzung des Grundwassers gemäß § 8 Absatz (1), § 9 Absatz (1) Nr. 4 und § 49 Absatz (1) WHG bei der unteren Wasserbehörde des Landkreises V-G erforderlich.

Prüfpflichtige Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind gemäß § 40 Absatz (1) und (2) der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) der unteren Wasserbehörde des Landkreises V-G anzuzeigen.

Sollten bei den Erdarbeiten Drainagen oder andere Entwässerungsleitungen angetroffen und durch Bautätigkeiten beschädigt werden, so sind sie wieder funktionsfähig herzustellen. Der Eigentümer des betroffenen Grundstückes ist zu informieren.

Für die medientechnische Erschließung des Plangebietes wurden im Bebauungsplan die dafür benötigten Leitungskorridore durch die Festsetzung von öffentlichen Verkehrsflächen sowie Leitungsrechten L Leitungsrechte vorgesehen.

### **5.9.3. Niederschlagsentwässerung**

Für das Plangebiet steht zur Niederschlagswasserableitung keine Vorflut zur Verfügung.

Auf Grund nicht geeigneter örtlicher Bedingungen ist die Niederschlagsentwässerung in Form von örtlicher Versickerung im B-Plan-Gebiet Nr. 113 nicht möglich und deswegen nicht zulässig. Die Geländeoberfläche an den öffentlichen Verkehrsflächen und den Nachbargrundstücken ist so anzugleichen, dass unzumutbare Belästigungen durch Niederschlagswasser nicht entstehen. Das anfallende Niederschlagswasser ist über die öffentliche Regenwasserkanalisation ordnungsgemäß nach § 55 Absatz (1) und (2) WHG abzuführen.

### **5.9.4. Löschwasserversorgung**

Bei harter Bedachung ist ein Bedarf von 48 m<sup>3</sup> Löschwasser / h über 2 Stunden bereitzustellen. Die Bereitstellung von Löschwasser wird über das Trinkwassernetz erfolgen. Die Erreichbarkeit für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge wird mit dieser Planung gewährleistet.

### **5.9.5. Müllentsorgungsstandorte**

Die Beseitigung des anfallenden Hausmülls erfolgt durch die örtliche Müllabfuhr. Die geplanten Erschließungsstraßen sind für dreiachsige Müllfahrzeuge befahrbar zu gestalten.

Das Quartier soll über zwei Abfallstandorte verfügen. Während sich der Abfallstandort für die Wohngebäude an der öffentlichen Straßenverkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigten Bereich“, auf Höhe der geplanten Wendeanlage befindet, wurde der Abfallstandort für das sonstige Sondergebiet SO sowie für die gewerblichen Einrichtungen im nördlichen Bereich des MU, im Norden des Plangebietes, an den Stellplatzflächen des Einkaufszentrums „Gleis 4“ untergebracht. Die Sicherstellung der Abfallstandorte erfolgt durch die Festsetzung von Flächen für Versorgungsanlagen und für die Abfallentsorgung mit der Zweckbestimmung „Abfall“.

Der Abfallstandort für die Wohnnutzung wurde ausreichend groß geplant, um den Bedarf aller im Quartier geplanten Wohngebäude, bis auf die geplanten Wohngebäude im WA1, abzudecken. Für die Bewohner des WA1 ist vorgesehen, dass sie ihre Mülltonnen an die Wiesenstraße zur Abholung vorbringen.

Die Schaffung eines weiteren Abfallstandortes für das etwas weiter entfernte WA2 ist nicht möglich, da ein Wenden und somit die Erreichbarkeit für das Müllfahrzeug nicht gewährleistet werden kann.

#### **5.9.6. Abfallwirtschaftssatzung / Kreislaufwirtschaftsgesetz**

Der Landkreis Vorpommern-Greifswald als öffentlich-rechtlicher Entsorgungsträger ist für die Entsorgung von Abfällen zuständig. Die Eigentümer von Grundstücken im Landkreis, auf denen nach Maßgabe der geltenden Satzung über die Vermeidung, Verwertung und Entsorgung von Abfällen im Landkreis (Abfallwirtschaftssatzung - AwS) und der Abfallgebührensatzung (AgS) Abfälle aus privaten Haushalten oder Abfälle zur Beseitigung aus anderen Herkunftsbereichen als privaten Haushalten anfallen können, sind verpflichtet ihre Grundstücke an die Abfallentsorgung anzuschließen (Anschlusszwang), insbesondere die notwendigen Voraussetzungen für die satzungsgemäße Gestaltung und Vorhaltung von Abfallbehältern auf dem Grundstück nach den Bestimmungen dieser Satzung zu schaffen. Die Anschlusspflichtigen und alle anderen Erzeuger und Besitzer von Abfällen aus privaten Haushalten (Haupt- und / oder Nebenwohnung) und von Abfällen zur Beseitigung aus anderen Herkunftsbereichen als privaten Haushalten (Gewerbe, öffentliche Verwaltung und Einrichtungen, Selbstständige u. a.), für die eine Überlassungspflicht nach § 17 Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) besteht, sind verpflichtet, dem Landkreis die Abfälle zu überlassen und die Abfallentsorgung nach Maßgabe dieser Satzung zu benutzen (Benutzungszwang).

#### **5.9.7. Stromversorgung**

Zur Sicherstellung der erforderlichen Stromversorgung setzt der B-Plan drei Versorgungsflächen mit der Zweckbestimmung „Elektrizität“ fest. Auf den Versorgungsflächen sollen Stromtransformatorenstationen untergebracht werden. Sowie der südliche als auch der nördliche Trafo sollen in der Nähe der Abfallstandorte installiert werden. Der dritte Strom-Trafo soll voraussichtlich zentral im Plangebiet, nördlich des FR1 angeordnet werden. Hier ist zu bemerken, dass das Erfordernis und der Standort des dritten Strom-Trafos noch nicht abschließend geklärt sind.

#### **5.9.8. Soziale Infrastruktur**

Durch die innerstädtische und zentrumsnahe Lage befindet sich das Plangebiet in der Nähe verschiedener sozialer und kultureller Einrichtungen. Die räumlich nächsten Kindertagesstätten sind die Kindertagesstätte „Kinderladen“ (Martin-Luther-Straße 8), die Katholische Kindertagesstätte „St. Joseph“ (Bahnhofsstraße 11-13), die evangelische Kindertagesstätte „St. Nikolai“ (Baustraße 36 / 37) und die Kindertagesstätte „Kleine Entdecker“ (Gützkower Straße 42). Die räumlich nächste Grundschule ist die „Karl Krull“ Grundschule (Bleichstraße 36).

## **6. Örtliche Bauvorschriften gemäß LBauO M-V**

### **6.1. Photovoltaik-Anlagen und Dachbegrünung**

Zur Förderung der Nutzung regenerativer Energiequellen und somit im Sinne einer umweltfreundlichen Energieerzeugung wird festgesetzt, dass in allen Baugebieten (ausgenommen WA1 und Parkhaus im MU) Photovoltaik-Anlagen auf den Dächern der Hauptgebäude zur errichten und zur Stromversorgung zu nutzen sind. Somit werden die Belange der Nutzung erneuerbarer Energien gemäß § 1 Absatz (6) Nr. 7f BauGB integriert.

Auf dem Parkhaus werden Photovoltaik-Anlagen (PV-Anlagen) lediglich zugelassen und nicht festgesetzt, da das Parkhaus im Sinne einer effizienten Flächennutzung mit einem Parkdeck und somit ohne Dach hergestellt werden soll.

Im WA1 werden PV-Anlagen ebenfalls nur zugelassen, da es für das Grundstück bereits Interessenten (künftige Bewohner) gibt und deren Absichten bezüglich der Installation von PV-Anlagen auf den Dächern nicht bekannt sind.

Darüber hinaus wird festgesetzt, dass in allen Baugebieten (ausgenommen WA1 und Parkhaus im MU) die Dächer der Hauptgebäude zu begrünen sind. Dachbegrünungen haben eine stabilisierende Wirkung auf das Mikroklima. Da sich begrünte Dachflächen weniger stark aufheizen, bieten Gründächer im Sommer Schutz vor Hitzebelastungen. Im Winter tragen Gründächer zu einer erhöhten Wärmedämmung bei. Sie binden außerdem Staub und fördern die Wasserverdunstung. Dachbegrünungen leisten einen Beitrag zur dezentralen Rückhaltung und verzögerten Ableitung des Oberflächenwassers. Darüber hinaus bieten Dachbegrünungen einen Lebensraum für Insekten und Vögel und beleben das Erscheinungsbild der Gebäude, insbesondere von benachbarten höheren Gebäuden aus.

Für das WA1 und das Parkhaus wird Dachbegrünung aus den gleichen Gründen wie PV-Anlagen, lediglich zugelassen.

Es ist vorgesehen die Dächer sowohl zu begrünen als auch mit PV-Anlagen auszustatten. Die PV-Module werden dafür aufgeständert werden. Vorteilhaft bei der Kombination beider Maßnahmen ist, dass in Verbindung mit Dachbegrünung Photovoltaik-Anlagen auf Grund der leichten Kühlung durch die Begrünung einen effizienteren Wirkungsgrad erzielen können.

### **6.2. Gestaltung un bebauter Grundstückflächen**

Auf Grund ihrer klimaschädigenden Wirkung werden Steinbeete und Steingärten mit Schotter, Kies oder ähnlichen Belag ausgeschlossen. Wasserdichte oder nicht durchwurzelbare Materialien (Folie, Vlies) sind nur zur Anlage von permanent mit Wasser gefüllten Gartenteichen zulässig.

### **6.3. Werbeanlagen**

Im Sinne einer harmonischen Gestaltung des Gebietes sind Werbeanlagen nur an den Fassaden der Gebäude bis zur Höhe der Dachtraufe und nur an der Stätte der Leistung zulässig. Sich bewegende Bilder und blinkende Lichtreklamen sind nicht zulässig, da im Plangebiet auch eine Wohnnutzung vorgesehen ist und die Qualität des Wohnumfeldes durch Lichtreklamen nicht nachteilig beeinträchtigt werden darf. Darüber hinaus würden sich blinkende Lichter nachteilig auf Insekten auswirken und zur dunklen Tageszeit deren Orientierung stören.

### **6.4. Dachgestaltung**

In Anlehnung an die architektonische Vielfalt in der Umgebung werden für alle Baugebiete Flachdächer, Pultdächer, Satteldächer und Walmdächer zugelassen. Da in der Umgebung keine Schrägdächer mit einer Dachneigung von mehr als 45 Grad vorzufinden sind, werden 45 Grad als maximal zulässige Dachneigung festgesetzt.

### **6.5. Fassadengestaltung**

Um zu vermeiden, dass Balkone über die gesamte Länge einer Gebäudeaußenwand entstehen, wird festgesetzt, dass die Gesamtlänge der Längsseiten aller Balkone je Geschoss und Gebäudeaußenwand 80 % der Länge der jeweiligen Außenwand nicht überschreiten dürfen.

### **6.6. Ordnungswidrigkeiten**

Ordnungswidrig gemäß § 84 Absatz (1) Nr. 1 LBauO M-V sowie gemäß § 5 Absatz (3) der Kommunalverfassung M-V handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig, ohne eine Ausnahmege-  
nehmigung zu besitzen, von den bauordnungsrechtlichen Festsetzungen gemäß § 86 LBauO  
M-V abweicht. Diese Ordnungswidrigkeiten können gemäß § 84 Absatz (1) Nr. 1 i. V. m. § 3  
LBauO M-V mit einer Geldbuße von bis zu **500.000 EUR** geahndet werden.

### **7. Nicht überbaute Flächen der bebauten Grundstücke**

Gemäß § 8 Absatz (1) LBauO M-V sind die nicht mit Gebäuden oder vergleichbaren baulichen  
Anlagen überbauten Flächen der bebauten Grundstücke wasseraufnahmefähig zu belassen  
oder herzustellen und zu begrünen oder zu bepflanzen, soweit dem nicht die Erfordernisse  
einer anderen zulässigen Verwendung der Fläche entgegenstehen.

### **8. Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien**

Bei den bauleitplanerischen Festsetzungen sind nicht nur energetische Gesichtspunkte, son-  
dern auch die städtebaulichen Belange und Ziele des Klimaschutzes sowie der Klimaanpas-  
sung als Planungsbelang gemäß § 1 Absatz (5) Satz 2 BauGB in der Bauleitplanung zu be-  
rücksichtigen. Dieser Bebauungsplan bietet Möglichkeiten, hohe Energiestandards bei den  
einzelnen Wohngebäuden zu verwirklichen.

Zudem hat sich die Universitäts- und Hansestadt Greifswald in einem „Integrierten Klima-  
schutzkonzept“ Ziele im Klimaschutz gesetzt. Belange der Energie- und Ressourceneinspa-  
rung und damit des Klimaschutzes werden im Bebauungsplan durch die Wahl eines innerstä-  
dtischen Standortes für ein neues Wohngebiet, eine kompakte Bebauungsstruktur, die Siche-  
rung von Grün- und Freiflächen, die Erreichbarkeit des Quartiers mit dem ÖPNV, eine auf den  
Fuß- und Radverkehr fokussierte Verkehrserschließung sowie die Nutzung regenerativer  
Energiequellen als auch Begrünung baulicher Anlagen berücksichtigt.

Die Umsetzung einer energieeffizienten Wohngebietsplanung erfordert in der Regel keine be-  
sonderen Festsetzungen oder eine absolute Südausrichtung aller Gebäude, sondern eine in-  
dividuelle Auslotung der planungsrechtlichen Festsetzungen und der konkreten Planung des  
Gebäudes hinsichtlich energieeffizienter Heizungssysteme, der Optimierung des Energiever-  
brauchs sowie der Erhöhung des Anteils der erneuerbaren Energien am Primärenergiever-  
brauch.

Entsprechend der geltenden Fernwärmesatzung erfolgt die Wärmeversorgung im Plangebiet  
(ausgenommen im WA1) vollständig durch Fernwärme. Im WA1 sehen die künftigen Bewoh-  
ner vor, ihre Häuser an die bestehende Gasleitung im Bereich der Wiesenstraße zu anzu-  
schließen.

Der Einsatz erneuerbare Energien wie die Energiegewinnung durch Wärmepumpen, Geother-  
mie, sind im Plangebiet ebenfalls möglich.

Im Plangebiet können auch Niedrigenergie- und Passivhäuser errichtet werden. Im Vergleich  
zum derzeit üblichen Baustandard lassen sich durch die Niedrigenergie-Bauweise bis zu  
40% und durch Passiv-Bauweise bis zu 85% Heizwärme einsparen. Die Kompaktheit eines  
Bauwerks beeinflusst die Größe der Oberfläche des Gebäudes und damit auch die Kosten der  
wärmedämmenden Hülle. Es ist vorteilhaft, wenn die Hauptfassade nach Süden ( $\pm 25^\circ$ ) orien-  
tiert werden kann und im Winter nicht wesentlich verschattet wird. Durch die Festsetzung bzw.

Zulässigkeit einer offenen Bauweise und Baugrenzen, die eine Ausrichtung der Gebäude nach Süden, Südwesten und Südosten ermöglichen, wurden diese Aspekte berücksichtigt.

## **9. Umweltbetrachtung**

Da es sich bei dem B-Plan Nr. 113 um eine Maßnahme der Innenentwicklung (§13a BauGB) handelt und der B-Plan im beschleunigten Verfahren aufgestellt wird, ist kein Umweltbericht erforderlich. Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, gelten als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Im Folgenden erfolgt jedoch eine kurze Betrachtung umweltschutzrelevanter Punkte.

Nach § 15 BNatSchG sind unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege (Ausgleichsmaßnahmen) so auszugleichen, dass keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen zurückbleiben. Ist dies nicht möglich, sind die beeinträchtigten Strukturen, Funktionen und Prozesse von Natur und Landschaft möglichst gleichwertig oder ähnlich zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Zur Vermeidung bzw. Minimierung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt wurden bereits im Rahmen der Bebauungsplanung folgende Maßnahmen berücksichtigt bzw. festgelegt:

- Begrenzung der Höhe der Gebäude
- Festsetzung der Grundflächenzahl
- Festsetzung bzgl. der Anlage von öffentlichen Grünflächen
- Festsetzungen bezüglich Erhaltung und Schutz der vorhandenen Gehölzbestände

### **9.1. Biotope**

Um baubedingte Biotopverluste zu mindern, sind für die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme möglichst Flächen zu nutzen, die anlagebedingt ohnehin versiegelt bzw. überbaut werden. Baustelleneinrichtungen, Lagerplätze u. ä. sollen nicht im Kronen- und Wurzelbereich von Gehölzbeständen eingerichtet werden. Für zu erhaltende Einzelbäume und Gehölzbestände sind bauzeitlich Schutzmaßnahmen vorzusehen.

Sofern Bauarbeiten im gehölznahen Bereich (< 3 m) erfolgen, sind die Gehölze gemäß DIN 18920 der VOB/C bzw. nach RAS-LP 4 (1999) vor Beschädigungen zu schützen. Der Schutz umfasst neben dem Stammschutz insbesondere den Wurzelbereich. Es sind Schutzzäune vorzusehen, welche nach Beendigung der Bauarbeiten wieder zu entfernen sind.

Im Wurzelbereich dürfen keine Abgrabungen bzw. Aufschüttungen erfolgen. Unvermeidbare Bodenbearbeitungen im Wurzel- bzw. Kronentraufbereich sind in wurzelschonender Arbeitsweise (Handarbeit) durchzuführen. Der Wurzelbereich ist bei Abgrabungen feucht zu halten und abzudecken.

Soweit Lichtraumprofil für die Baudurchführung hergestellt werden muss, sind die Schnitтарbeiten vor Beginn der Baumaßnahme durchzuführen um Risschäden zu vermeiden. Die Notwendigkeit und der Umfang des Gehölzschutzes sind im Einzelfall zu bewerten.

### **9.2. Fläche**

Durch das Vorhaben kommt es im Plangebiet durch den Bau von Gebäuden, Nebenanlagen und Straßen zu einer großflächigen Neuversiegelung des Bodens. Der Anteil der Neuversiegelung orientiert sich dabei an der umgebenden Bebauung. Da durch die Bebauung ein städtebaulicher Missstand beseitigt wird sowie Wohn-, Misch- und Sonderbauflächen entwickelt werden, entsteht keine Zersiedelung des Schutzgutes.

### **9.3. Boden**

Baubedingt kann es zu Beeinträchtigungen von Böden und deren Funktionen durch Strukturveränderungen (Verdichtung, Zerstörung des Bodengefüges) durch die Baustelleneinrichtung (Schaffung von Material- und Lagerflächen) und Befahren mit schwerem Baugerät kommen. Diese Beeinträchtigungen können vorübergehend (Einschränkung Bodenfunktion durch Bedeckung auf Lagerflächen), aber auch dauerhafte Auswirkungen haben (Verdichtung). Des Weiteren kann es durch den Betrieb der Baugeräte zu Schadstoffeinträgen z. B. bei Unfällen und Havarien kommen. Die Schadstoffeinträge und Staubimmissionen durch den normalen Baubetrieb werden jedoch als geringfügig und nachrangig bewertet.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen von Böden können durch verkehrsbedingte Schadstoffimmissionen, Unfälle und Havarien entstehen. Dieses Risiko besteht teilweise bereits aufgrund der Nutzung der in der Nähe befindlichen Verkehrsflächen durch bspw. auslaufende Betriebsstoffe aus Fahrzeugen.

Zur Verminderung der baubedingten Beeinträchtigungen durch Schadstoffeinträge während der Bau- und Betriebsphase sind folgende Minderungsmaßnahmen umzusetzen:

- M1:** Baustelleneinrichtungsflächen sind auf das nötigste Minimum zu beschränken.
- M2:** Biologisch abbaubare Schmierstoffe sind zu verwenden.
- M3:** Zur Unfallverhütung sind Sicherungsmaßnahmen umzusetzen.

### **9.4. Wasser**

Im Plangebiet sind keine Oberflächengewässer vorhanden. Das Plangebiet befindet sich auch nicht in einem Wasserschutz- oder Hochwasserrisikogebiet. Ein wesentlicher Einfluss des Vorhabens auf den Wasserhaushalt des Vorhabengebietes oder dessen Umgebung ist nicht zu erwarten, da kein Grundwasserleiter und keine Oberflächengewässer betroffen sind. Die Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung beschränken sich auf die Versiegelungsbereiche. Die Abführung des Niederschlagswassers auf den versiegelten Flächen erfolgt über das bestehende Entwässerungssystem und bleibt dem lokalen Wasserhaushalt erhalten. Nicht überbaute Grundstücksflächen werden begrünt, um einen besseren Regenwasserrückhalt zu gewährleisten.

Baubedingt kann es zu Beeinträchtigungen des Grundwassers durch potenzielle Schadstoffeinträge, Unfälle und Havarien kommen. Dieses Risiko ist jedoch bei Nutzung von Maschinen nach dem aktuellen Stand der Technik als nicht erheblich anzusehen.

Betriebsbedingte Auswirkungen z. B. durch erhöhten Verkehr und damit verbundene potenzielle Schadstoffeinträge durch Unfälle und Havarien werden als vernachlässigbar eingeschätzt, da diese Art von Auswirkungen bereits zum Teil im nahen Umfeld des Geltungsbereichs existiert. Weiterhin sind schwere Verkehrsunfälle mit einem potentiellen Freisetzen von Betriebsstoffen aufgrund der geringen Geschwindigkeiten auf den verkehrsberuhigten Verkehrswegen sehr unwahrscheinlich.

Zur Verminderung der baubedingten Beeinträchtigungen durch Schadstoffeinträge während der Bau- und Betriebsphase sind die unter Punkt 9.3. genannten Minderungsmaßnahmen umzusetzen.

### **9.5. Klima und Luft**

Das Plangebiet befindet sich im östlichen Küstenklima der Ostsee. Als Kaltluftentstehungsgebiet spielt das Plangebiet aufgrund des Fehlens von Gewässern und großflächigen Gehölzflächen keine relevante Rolle. Als Frischluftentstehungsgebiet ist der Geltungsbereich ebenfalls nicht relevant, da die vorhandenen Gehölze in ihrer Fläche zu klein sind, um eine relevante Luftfilterung zu leisten. Die Bedeutung der Vegetationsflächen für die lufthygienische Ausgleichsfunktion ist daher nur gering. Vorbelastungen durch Schadstoffe gehen vor allem von der umgebenden Verkehrsbelastung und in geringem Maße von Emissionen aus Privathaushalten in der Umgebung aus.

Die Warmluftproduktion durch Versiegelungsflächen fällt im Geltungsbereich gering aus. Durch die bereits bestehende Versiegelung (Parkplatz im Nordwesten) und Vertikalstrukturen tritt im Vergleich zur Umgebung keine relevant erhöhte Wärmeentwicklung auf. Die Überprägung durch das Land-Seewind-System spielt die größte Rolle.

Während der Bauphase kann es durch Baufahrzeuge und Bauabläufe zu erhöhten Emissionen kommen. Im Hinblick auf die Luftgüte sind jedoch keine wesentlichen Immissionsbelastungen zu erwarten.

Das Vorhaben bewirkt eine deutliche Änderung des vorhandenen Kleinklimas. Da das B-Plangebiet bisher kaum bebaut ist, wird der Bau von Gebäuden und versiegelten Verkehrswegen zu einer erhöhten Warmluftbildung im Plangebiet führen. Die Entwässerung der versiegelten Flächen in die bestehenden Entwässerungsanlagen führt voraussichtlich zu einer verringerten Luftfeuchtigkeit. Da sich ein spezifisches Lokal- und Mikroklima allerdings nur bei autochthonen Witterungsverhältnissen ausbildet, die insbesondere in den Küstenräumen nur für kurze Zeiträume auftreten und der Geltungsbereich keinen relevanten Beitrag zur Kalt- und Frischluftbildung ausübt, ist ein Einfluss durch das Vorhaben auf bioklimatisch wirksame Verhältnisse nicht zu erwarten. Im Hinblick auf die Luftgüte sind ebenfalls keine wesentlichen Immissionsbelastungen zu erwarten.

Eine erhebliche Zunahme des Straßenverkehrs aufgrund der Ausweisung von allgemeinen Wohngebieten, einem urbanen Gebiet sowie eines sonstigen Sondergebietes ist nicht zu erwarten. Zwar ist im Vergleich zum Bestand ein erhöhter Anwohnerverkehr zu erwarten, durch die vergleichsweise geringe Gebietsgröße sind jedoch keine wesentlich erhöhten Verkehrsmengen zu erwarten. Diese erhöhten Emissionen werden ebenfalls durch den Land-Seewind-Effekt gemindert. Beeinträchtigungen durch Unfälle oder Havarien werden als vernachlässigbar eingeschätzt.

### **9.6. Landschaftsbild**

Beim Plangebiet handelt es sich bereits um eine Fläche im Siedlungsbereich in unmittelbarer Nähe zur vorhandenen Bebauung, die von dieser von drei Seiten umgeben ist. Südwestlich verläuft die Bahntrasse Stralsund-Berlin. Diese Strukturen prägen bereits das Landschaftsbild. Somit kommt es durch die Bündelung mit bestehenden Strukturen zu keiner Beeinträchtigung landschaftlicher Freiräume.

Zur Gewährleistung einer landschaftsgerechten Einbindung der Bebauung in den vorhandenen Bestand wurden folgende Minderungsmaßnahmen berücksichtigt:

- Anpassung der Bebauung an die umgebende Bebauung

- Anpflanzung von Bäumen auf den Parkplatzflächen gemäß der Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald (rechtskräftig seit 19.03.2019) sowie über die Vorgaben der Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung hinaus.

### **9.7. Mensch**

Das Plangebiet spielt als Erholungsfläche keine Rolle. Aufgrund der Umzäunung ist das Plangebiet für die Öffentlichkeit nicht zugänglich. Durch die innerstädtische Lage an der Bahntrasse und angrenzend an einem sonstigen Sondergebiet mit gewerblicher Nutzung sowie der fehlenden Erholungselemente (Zugänglichkeit, Bänke, Spielplätze, Flächenattraktivität) stellt die Brachfläche kein spezifisches Element für die Erholungsfunktion oder Freizeitnutzung dar.

Das erhöhte Verkehrsaufkommen von Baufahrzeugen während der Bauphase ergibt eine leicht erhöhte temporäre Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigung.

Baubedingte Störungen der Wohn- und Erholungsfunktionen, die sich insbesondere in Form von Baulärm, baubedingtem Verkehrslärm und Unruhewirkung sowie in geringerem Maße in Form von Schadstoffeinträgen, Geruchsbelästigungen, Erschütterungen und erschwelter Zugänglichkeit ergeben, können im Umfeld des B-Plangebietes in geringem, aber vertretbarem Maße auftreten.

Nachhaltig beeinträchtigende anlagebedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind nicht zu erwarten. Die Bereitstellung weiterer Wohnbauflächen als Reaktion auf die gestiegene Nachfrage sowie der Bereitstellung weiterer Gewerbeflächen ist als positiv zu bewerten.

Lärm- und Schadstoffemissionen werden v. a. durch Kfz-Bewegungen verursacht. Es ist von einer geringen Zunahme des Verkehrsaufkommens im Plangebiet durch den Anwohnerverkehr auszugehen, der voraussichtlich keine wesentliche Erhöhung der Beeinträchtigungen gegenüber der derzeitigen Situation verursacht. Weiterhin ist von einer zusätzlichen Verlärmung durch die Wohnnutzung selbst auszugehen (z. B. spielende Kinder), die jedoch im Umfeld bereits besteht und somit nicht als relevant anzusehen ist.

## **10. Artenschutzrechtliche Belange**

Basierend auf einer Potenzialanalyse und einer Geländebegehung wurde ein Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (AFB) erstellt. Durch die Umsetzung des B-Plans Nr. 113 „KAW-Gelände Süd-Ost“ ergeben sich artenschutzrechtliche Betroffenheiten für Reptilien (Zauneidechse), Brutvögel (Gehölzbrüter) und Fledermäuse. Diese sind im AFB dargestellt und es sind entsprechende Maßnahmen vorgesehen, um ein Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1-3 BNatSchG zu vermeiden.

Folgende artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen (V), eine vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (CEF) sowie Minderungsmaßnahmen sind vorgesehen:

### **10.1. Vermeidungsmaßnahmen**

**V1:** Das Baufeld ist vor Baubeginn und innerhalb der Aktivitätszeit der Zauneidechsen (Anfang März bis Mitte Oktober) mit einem Reptilienschutzzaun zu umgrenzen. Der Zaun ist aus undurchsichtiger Folie mit einer Höhe von 40 cm aufzubauen, wobei weitere 10 bis 20 cm Folie im Boden einzugraben sind. Der genaue Verlauf und die Ausführung ist mit der ökologischen Baubegleitung (ÖBB) festzulegen. Somit wird ein Einwandern von Reptilien ins Baufeld unterbunden. Die Schutzeinrichtung ist während der gesamten Bauzeit in diesem Bereich vorzuse-

hen, von der ÖBB regelmäßig auf Intaktheit zu prüfen und ggf. instand zu setzen. Sollten Reptilien im Baufeld angetroffen werden, sind diese abzufangen und außerhalb in geeignete Bereiche freizulassen. Die Ergebnisse sind zu dokumentieren und der zuständigen unteren Naturschutzbehörde mitzuteilen.

**V2:** Zur Vermeidung von Verletzungen oder Tötungen von Vögeln und ihrer Entwicklungsformen darf die Baufeldfreimachung (Rodung von Gehölzen, Mähen der Ruderalfluren) im Geltungsbereich des B-Plans Nr. 113 nur außerhalb der Brutzeit von Vögeln, d. h. zwischen dem 01. Oktober und 28. Februar erfolgen.

**V3:** Für den Geltungsbereich des B-Plans Nr. 113 ist ein angepasstes Beleuchtungskonzept, auch während der Bauphase, vorzusehen. Generell ist die Beleuchtung so zu gestalten, dass eine Beleuchtung von Gehölzbereichen so weit wie möglich ausgeschlossen wird. Die Beleuchtung ist auf ein für die Verkehrssicherheit notwendiges Minimum zu beschränken. Weiterhin sind Laternen nach oben vollständig abzuschirmen und mit warmweißem, insektenfreundlichem Licht (< 2.500 K) mit möglichst geringem Blauanteil zu versehen (z. B. PC Amber LED). Die Lichtintensität ist durch Dimmen, bedarfsgerechte Zeitschaltung (z. B. Abschaltung zwischen 22 und 6 Uhr), sensorgesteuerten Betrieb oder vollständiger Abschaltung während der Nacht auf das minimal notwendige Maß zu reduzieren und auf ausschließlich dekorative Beleuchtung bzw. Leuchtwerbung ist zu verzichten. Auf nächtlichen Baubetrieb mit Beleuchtung ist im Zeitraum zwischen 01. April und 31. September möglichst zu verzichten.

### **10.2. Maßnahme für die dauerhafte ökologische Funktion (CEF)**

**CEF 1:** Falls sich im Baubereich Zauneidechsen aufhalten sollten, sind vor Baubeginn in der privaten Grünfläche die freien Bereiche westlich des GFL als Ersatzlebensraum artgerecht herzurichten und zu gestalten. Abgefangene Individuen werden nach Herrichtung der Fläche dort ausgesetzt. Eine regelmäßige Flächenpflege (Mahd) ist zu veranlassen, um ein Zuwachsen der Fläche zu vermeiden.

### **10.3. Minderungsmaßnahmen**

Die festgesetzten Minderungsmaßnahmen wurden bereits im Kapitel zur Umweltbetrachtung näher erläutert (siehe Punkt II. / 9.3. Boden).

## **11. Baugrund**

Für das geplante Bauvorhaben wurde ein Baugrundgutachten erarbeitet (Krauss & Coll. GeoConsult GmbH & Co. KG, 2017).

Das Baugrundgutachten ist zu folgenden Ergebnissen gekommen:

### **11.1. Beschreibung des Baugrunds**

Nach den Baugrunderkundungen lagerten im Jahr 2017 im Bauareal oberflächlich größtenteils humose Auffüllungen (A-OH) und auch organische Schluffe (A-OU) mit Bauschuttresten und z. T. Kohleresten teilweise bis zu einer maximalen Tiefe von 3,50 m unter Bohransatzpunkt. Des Weiteren lagerten oberflächennah auch rollige (A, SE, SW, GW, SU) und bindige Auffüllungen (A, SU\*-ST\*) mit Bauschuttresten ohne humose Anteile in einer lockeren bis dichten Lagerung bzw. weichen bis steifen Konsistenz. Auf die anthropogenen Deckschichten folgen in der Regel Geschiebelehme in einer weichen bis halbfesten Konsistenz. In die Geschiebelehme sind in verschiedenen Tiefen Sandlagen (SE-SU) in einer lockeren bis mitteldichten

Lagerung eingeschaltet. Im Rahmen einer Tiefenberäumung erfolgte ein Abtrag von humosen Böden und bindigen Böden in weicher Konsistenz zur Schaffung eines tragfähigen Sand-Kies-Polsters.

### **11.2. Hinweise zur Gründung**

Zum Zeitpunkt der Baugrunduntersuchung befanden sich im Untergrund z. T. große Fundamentreste und Bodenplatten. Des Weiteren ist zu beachten, dass die anstehenden Geschiebelehme erst ab einer Tiefe von ca. 6,00 m eine durchgehend steife Konsistenz für eine ausreichende bis gute Tragfähigkeit haben.

### **11.3. Bodenschutz**

Der Baugrund ist vor Erosionen und vor Einflüssen, die zur Verringerung seiner Festigkeiten führen, vor Witterungseinflüssen sowie vor Einwirkungen des laufenden Baubetriebes zu schützen.

### **11.4. Bodenaushub und -Austausch**

Für Auffüllungen des Geländes sollten nur frostsichere, rollige Böden (z. B. Füllsande, Kiessand bzw. Schotter der Region, o. ä. klassifiziertes RC-Material) verwendet werden. Der Austauschboden ist gemäß DIN 18196 zu wählen (z. B. weitgestufte Sand-/Kiesgemische, SW) und muss im trockenen Zustand lagenweise verdichtet werden (mindestens mitteldichte Lagerung).

Bei den Erdarbeiten ist zu beachten, dass bei bindigen Böden eine intensive Verdichtung zur vermehrten Wasseraufnahme und damit zur Verringerung der Tragfähigkeit der bindigen Sedimente führen kann. Darum muss über den bindigen Böden die Verdichtung des Austauschbodens anfangs nur statisch ausgeführt werden. Wird der bindige Boden durch den Aushub gestört, der Witterung ausgesetzt oder mit schweren Baumaschinen befahren, nimmt er rasch eine breiige Konsistenz an. Beim Rückbau der Altbebauung und beim Einbau von rolligen Böden muss das Befahren des bindigen Planums möglichst vermieden werden und die Erdarbeiten abschnittsweise „Vor-Kopf“ erfolgen.

### **11.5. Gräben und Baugruben**

Baugruben können unter Berücksichtigung der DIN 4124 bis zu einer Baugrubentiefe von 5,00 m ohne rechnerischen Nachweis in geböschter Bauweise bei nichtbindigen Böden mit einem Winkel  $\beta$  kleiner gleich  $45^\circ$  und bei bindigen Böden in steifer Konsistenz mit einem Winkel  $\beta$  kleiner gleich  $60^\circ$  angelegt werden. Dies gilt jedoch nicht für aufgefüllte und weiche Böden bzw. bei Wasserzutritt in der Baugrube. Für den Verbau von Baugruben gilt ebenfalls die DIN 4124. Baugruben mit einer Tiefe kleiner gleich 1,25 m können ungeböschert hergestellt werden.

## **12. Denkmalschutz- und -pflege, Archäologie**

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind keine Bau- und Bodendenkmale im Plangebiet bekannt. Sollten während der Arbeiten auffällige Bodenverfärbungen auftreten oder Fundstücke zutage gefördert werden, sind die entsprechenden Bestimmungen zu beachten und die Arbeit zu unterbrechen sowie die Bodendenkmalpflege der unteren Denkmalschutzbehörde zu benachrichtigen. Entsprechende Hinweise wurden im Bebauungsplan unter Punkt „III. Nachrichtliche Übernahmen“ aufgeführt.

### 13. Flächenbilanz

Der Geltungsbereich des B-Planes hat eine Fläche von rund 2.5 ha und gliedert sich wie folgt:

Flächenart	Flächengröße in ca. m <sup>2</sup>	Flächenanteil in ca. %
Urbanes Gebiet MU	9.669	38,89
Allgemeines Wohngebiet WA1	2.142	8,62
Allgemeines Wohngebiet WA2	992	4,00
Allgemeines Wohngebiet WA3	1.674	6,73
Sondergebiet SO	2.623	10,55
Grünflächen	1.318	5,30
Alle öffentlichen Verkehrsflächen	6.178	24,85
Versorgungsflächen	264	1,06
Gesamt	24.860	100,00

Tabelle 1: Flächenbilanz im B-Plan-Gebiet Nr. 113 „KAW-Gelände Süd-Ost“

### 14. Voraussetzung für einen Bebauungsplan der Innenentwicklung

Die Plangebietsfläche beträgt ca. 24.860 m<sup>2</sup>. Gemäß 13a Absatz 1 Nr. 1 BauGB darf der mit baulichen Anlagen überdeckte Anteil des Plangebietes für Bebauungspläne der Innenentwicklung die maximal zulässige Grundfläche von 20.000 m<sup>2</sup> nicht überschreiten. Um nachzuweisen, dass die überbaubare Grundfläche unterhalb von 20.000 m<sup>2</sup> liegt, wurde die nachfolgende Tabelle angefertigt und die maximal zulässige überbaubare Grundfläche auf Grundlage der zulässigen GRZ der jeweiligen Baugebiete sowie der geplanten Verkehrs- und Versorgungsflächen ermittelt. Die Ermittlung ist zu dem Ergebnis gekommen, dass im gesamten B-Plan-Gebiet Nr. 113 maximal ca. 19.160,4 m<sup>2</sup> Fläche überbaut werden dürfen. Somit liegt der Wert um rund 840 m<sup>2</sup> unterhalb der gemäß § 13a Absatz 1 Nr. 1 zulässigen überbaubaren Grundfläche, so dass der Bebauungsplan Nr. 113 – KAW-Gelände Süd-Ost – als ein Bebauungsplan der Innenentwicklung nach §13a BauGB aufgestellt werden kann.

Flächenart	Flächengröße in ca. m <sup>2</sup>	Maximal zugelassene überbaubare Fläche in %	Maximal zugelassene überbaubare Fläche in ca. m <sup>2</sup>
Urbanes Gebiet MU	9.669	80	7.735,2
Allgemeines Wohngebiet WA1	2.142	60	1.285,2
Allgemeines Wohngebiet WA2	992	60	595,2

Allgemeines Wohngebiet WA3	1.674	60	1.004,4
Sondergebiet SO	2.623	80	2.098,4
Grünflächen	1.318	0	0
Öffentliche Verkehrsflächen	6.178	100	6.178
Versorgungsflächen	264	100	264
<b>Gesamt</b>	<b>24.860</b>		<b>19.160,4</b>

**Tabelle 2: Nachweis der Erfüllung der Voraussetzung für einen Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB**

## 15. Kosten

Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 113 „KAW-Gelände Süd-Ost“ entstehen für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald keine Kosten. Die Kosten sind seitens des Vorhabenträgers zu tragen.