



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

**– Begründung zur Satzung –**

**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

Universitäts- und Hansestadt Greifswald  
Stadtbauamt, Abt. 60.2 - Stadtentwicklung/ untere Denkmalschutzbehörde  
Ansprechpartner: Dipl.-Ing. Jens Wilke

Stand: Oktober 2025

**Inhaltsverzeichnis**

<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>I</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b>	<b>II</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>III</b>
<b>Begründungstext</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	23
6.9. Verbindliche Bauleitpläne	24
<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	26
9.2. Auswirkungen / Umsatzumverteilungen	27
9.3. Einzelhandelsfachplan Greifswald 2018	27
9.4. Ziele der Raumordnung	28
9.5. Fazit	28
<b>10. Ansiedlung eines Fahrradfachmarktes</b>	<b>29</b>
10.1. Allgemein	29
10.2. Bundesweite Trends im Fahrradeinzelhandel	29
10.3. Wettbewerbssituation des Fahrradeinzelhandels in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald	30

---

10.4. Landesplanerische Einordnung des Sortiments Fahrräder .....	30
10.5. Einordnung des Sortiments Fahrräder im Einzelhandelsfachplan der Universitäts- und Hansestadt Greifswald .....	31
10.6. Zusammenfassung .....	31
10.7. Auswirkungen .....	32
<b>11. Ansiedlung eines Fitnessstudios .....</b>	<b>34</b>
<b>II. Erläuterung des Bebauungsplanes.....</b>	<b>35</b>
<b>1. Bemerkungen zum Verfahren .....</b>	<b>35</b>
<b>2. Städtebauliche Konzeption.....</b>	<b>36</b>
2.1. Allgemeines Wohngebiet WA1 .....	37
2.2. Allgemeines Wohngebiet WA2.....	37
2.3. Allgemeines Wohngebiet WA3.....	37
2.4. Urbanes Gebiet MU / Sonstiges Sondergebiet SO2.....	37
2.5. Sonstiges Sondergebiet SO1 .....	41
2.6. Stellplatzbedarf für gewerbliche Nutzung im Plangebiet.....	41
2.7. Fahrradabstellplätze .....	43
<b>3. Verkehrliche Erschließung .....</b>	<b>43</b>
3.1. Erschließung des Plangebietes.....	43
3.2. ÖPNV-Anbindung .....	44
<b>4. Verkehrstechnische Untersuchung.....</b>	<b>44</b>
4.1. Verkehrserhebung .....	45
4.2. Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) .....	45
4.3. Leistungsfähigkeitsbewertung .....	45
4.4. Allgemeine Verkehrsentwicklung .....	46
4.5. Zu erwartende Verkehrserzeugung durch die B-Plan-Maßnahme.....	46
4.6. Handlungsempfehlungen .....	47
4.7. Betrachtete Knotenpunkte ohne erforderlichen Handlungsbedarf .....	49
4.8. Fazit.....	49
<b>5. Planungsrechtliche Festsetzungen.....</b>	<b>51</b>
5.1. Art der baulichen Nutzung gemäß Baunutzungsverordnung (BauNVO).....	51
5.2. Maß der baulichen Nutzung .....	56
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).....	62
5.7. Grünordnung .....	64
5.8. Immissionsschutz (Schallschutz / Lichtschutz).....	68
5.9. Ver- und Entsorgung.....	73
5.10. Erzeugung von Strom .....	79
<b>6. Örtliche Bauvorschriften gemäß LBauO M-V .....</b>	<b>79</b>
6.1. Fassadengestaltung .....	79
6.2. Dachgestaltung.....	79
6.3. Begrünung baulicher Anlagen i. V. m. Photovoltaik-Anlagen.....	79
6.4. Werbeanlagen .....	80
6.5. Abweichende Maße der Abstandsflächentiefe .....	80
6.6. Ordnungswidrigkeiten .....	80
<b>7. Technische Baubestimmungen gemäß LBauO M-V .....</b>	<b>80</b>
7.1. Immissionsschutz .....	80
<b>8. Nicht überbaute Flächen der bebauten Grundstücke .....</b>	<b>81</b>
<b>9. Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien.....</b>	<b>81</b>
<b>10. Umweltbetrachtung .....</b>	<b>82</b>
10.1. Biotope .....	82
10.2. Fläche.....	83
10.3. Boden .....	83
10.4. Wasser .....	83
10.5. Klima und Luft.....	84
10.6. Landschaftsbild.....	85
10.7. Mensch .....	85
<b>11. Artenschutzrechtliche Belange .....</b>	<b>85</b>
11.1. Vermeidungsmaßnahmen.....	86
11.2. Maßnahme für die dauerhafte ökologische Funktion (CEF) .....	86
11.3. Minderungsmaßnahmen .....	87
<b>12. Baugrund .....</b>	<b>87</b>
12.1. Allgemeine Hinweise zum Bodenschutz.....	87
12.2. Baugrundgutachten .....	87
<b>13. Denkmalschutz- und -pflege, Archäologie.....</b>	<b>88</b>
<b>14. Kampfmittel.....</b>	<b>88</b>
<b>15. Küsten- und Hochwasserschutz .....</b>	<b>89</b>
<b>16. Pflichten des Bauherrn nach Baustellenverordnung.....</b>	<b>90</b>

<b>17. Gefahrstoffermittlung</b> .....	<b>90</b>
<b>18. Klimawandelanpassung</b> .....	<b>90</b>
<b>19. Wasserwirtschaft</b> .....	<b>91</b>
<b>20. Flächenbilanz</b> .....	<b>91</b>
<b>21. Voraussetzung für einen Bebauungsplan der Innenentwicklung</b> .....	<b>91</b>
<b>22. Kosten</b> .....	<b>92</b>

---

<b>Anlagen</b>	<b>IV</b>
----------------	-----------

- Anlage I:** Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
- Anlage II:** Bestandsplan
- Anlage III:** Verkehrstechnische Untersuchung
- Anlage IV:** Lärm- und Schallschutzgutachten
- Anlage V:** Auswirkungsanalyse für die Ansiedlung eines Biomarktes in der Hansestadt Greifswald – Aktualisierung 2023
- Anlage VI:** Gutachterliche Stellungnahme für die geplante Ansiedlung eines Fahrradfachmarktes am Standort KAW-Gelände Süd-Ost in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald vom 14. September 2023
- Anlage VII:** Gutachterliche Stellungnahme für die geplante Ansiedlung eines Fahrradfachmarktes am Standort KAW-Gelände Süd-Ost in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald vom 31. Juli 2024
- Anlage VIII:** 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 teilweise wirksamen 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 / Fleischer- vorstadt 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.....	34
<b>Abb. 11</b>	Erdgeschoss des geplanten Parkhauses im MU.....	39
<b>Abb. 12</b>	Systemschnitt des geplanten Parkhauses im MU.....	40
<b>Abb. 13</b>	Querschnitt der öffentlichen Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung“ im 7,00 m-breiten Bereich.....	60
<b>Abb. 14</b>	Aufbau der öffentlichen Verkehrsfläche „Verkehrsberuhigter Bereich“ im Bereich des Abzweigs zwischen den WA2 und WA3.....	60
<b>Abb. 15</b>	Maßgebliche Außenlärmpegel nach DIN 4109-2: 2018 nachts (22 – 06 Uhr).....	70
<b>Abb. 16</b>	Maßgebliche Außenlärmpegel nach DIN 4109-2: 2018 tags (06 – 22 Uhr).....	71

## Tabellenverzeichnis

<b>Nr.</b>	<b>Titel</b>	<b>Seite</b>
<b>Tab. 1</b>	Pflanzliste – Baumarten	66
<b>Tab. 2</b>	Pflanzliste – Weitere Baumarten für Gestaltungsanpflanzungen	66-67
<b>Tab. 3</b>	Pflanzliste – Straucharten	67
<b>Tab. 4</b>	Maßgebliche Außenlärmpegel in den allgemeinen Wohngebieten und im urbanen Gebiet	69
<b>Tab. 5</b>	Flächenbilanz im B-Plan-Gebiet Nr. 113 „KAW-Gelände Süd-Ost“	91
<b>Tab. 6</b>	Nachweis der Erfüllung der Voraussetzung für einen Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB	91-92

## 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
StrWG	Straßen- und Wegegesetz
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 eines Biosupermarktes und eines Bistros zur Verkostung der Biolebensmittel, eines Fitnessstudios, einer Physiotherapie-Praxis sowie eines großflächigen Fahrradfachmarktes mit integrierter Indoor-Teststrecke. Darüber hinaus sollen Büroflächen untergebracht und 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 5 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. I Nr. 189 vom 14.08.2025).

#### **BauNVO:**

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I Nr. 75 vom 29.11.2017 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 Nr. 19 vom 30.10.2015, S. 344), berichtigt am 20. Januar 2016 (GVOBl. M-V Nr. 2 vom 29.01.2016, S. 28), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 09. April 2024 (GVOBl. M-V Nr. 8 vom 16.04.2024, S. 110).

**PlanZV:**

Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung - PlanZV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. I Nr. 3 vom 22.01.1991 S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I Nr. 33 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

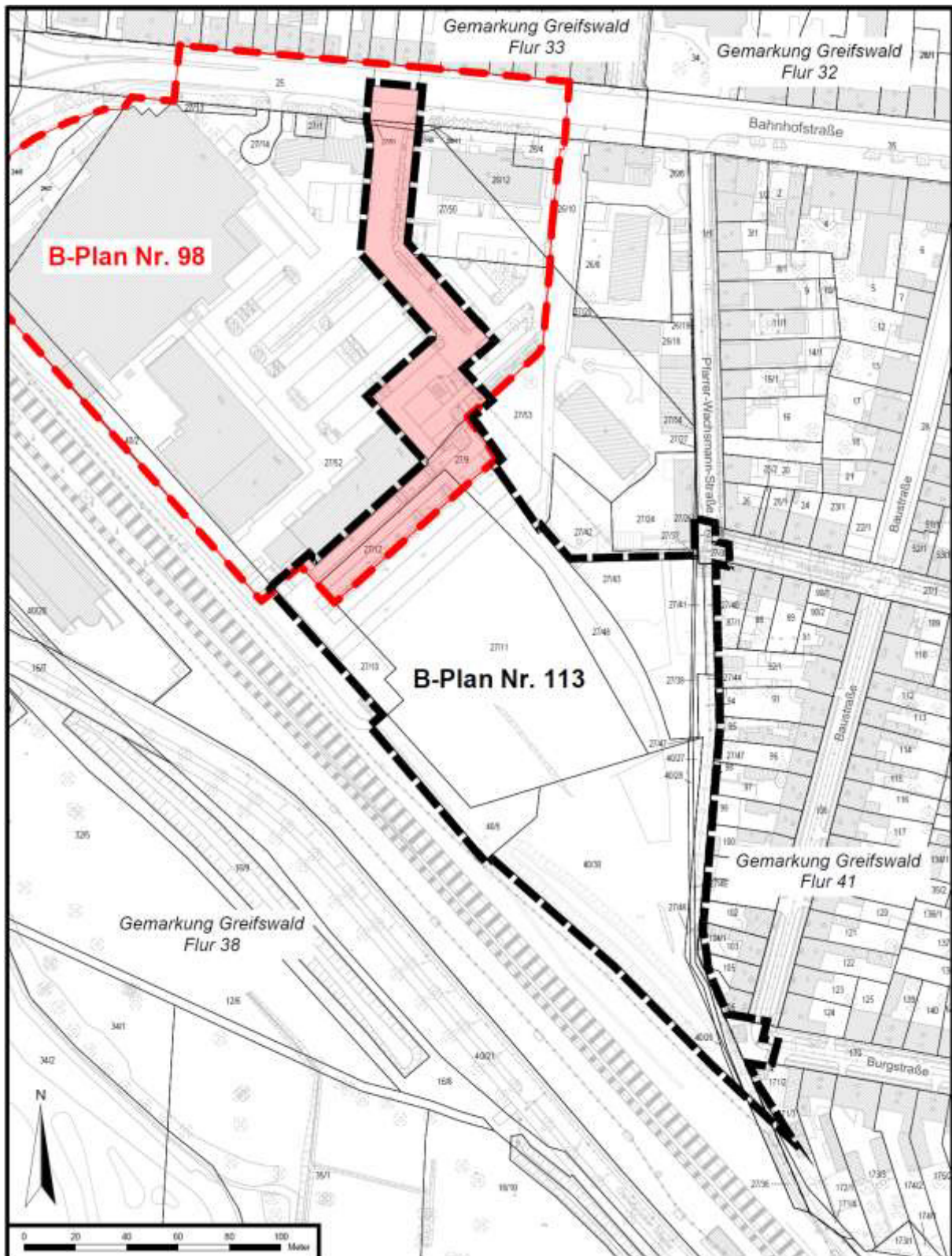
**3. Räumlicher Geltungsbereich**

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von rund 2,4 Hektar. Im Plangebiet liegen die Flurstücke 27/9, 27/10, 27/11, 27/12, 27/38, 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 der Flur 41, Gemarkung Greifswald sowie teilweise die Flurstücke 25, 27/51, 27/52 der Flur 38, Gemarkung Greifswald sowie 27/1 und 170 der Flur 41, Gemarkung Greifswald.

Der Geltungsbereich wird im Norden durch die 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 eine Zoohandlung. 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 2.500 m<sup>2</sup> überplant. Die Größe der gesamten Überlagerung aller Flurstücke und Flurstücksteile beläuft sich auf eine Fläche von rund 4.200 m<sup>2</sup> (siehe roter Bereich in Abbildung 1).

Auf Grund dieser Überlagerung sowie der Aufnahme der öffentlichen Verkehrsfläche „Bahnhofstraße“ (Teilflurstück 25 der Flur 38, Gemarkung Greifswald) erstreckt sich der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 113 im Nord-Westen bis zum Gebäude der Zoohandlung und im nördlichsten Bereich über die Stellplatzflächen des Einkaufszentrums „Gleis 4“ bis zur Mitte der Fahrbahn in der Bahnhofstraße.



**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 und August 2024 sowie B-Plan Nr. 113 und B-Plan Nr. 98)

Die Überlagerung der Bebauungspläne ist erforderlich um den nordwestlichen Bereich des Plangebietes an das öffentliche Straßenverkehrsnetz der Universitäts- und Hansestadt Greifswald anzubinden und somit die Erschließung der geplanten sonstigen Sondergebiete SO1 und SO2 sowie der im urbanen Gebiet MU vorgesehenen gewerblichen Einrichtungen über das

KAW-Gelände auf Ebene des Bebauungsplanes planungsrechtlich sowie öffentlich-rechtlich sicherzustellen. Die Sicherstellung der Erschließung wird durch die Festsetzung einer privaten Verkehrsfläche, die gemäß § 7 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern (StrWG - MV) für den öffentlichen Verkehr gewidmet wird, erfolgen.

Als Plangrundlage für den Bebauungsplan dient ein Ausschnitt der digitalen Vermessung / Stadtgrundkarte der Universitäts- und Hansestadt Greifswald vom 27.01.2025 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 mit Befliegung vom Juni 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 Gewerbe-

bauten (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 zweier sonstiger Sondergebiete (SO1 und SO2) vor. Während das SO1 die Zweckbestimmung „Einzelhandel / Gastronomie“ erhält, wird für das SO2 die Zweckbestimmung „Großflächiger Einzelhandel / Fitnessstudio / Physiotherapie / Büros“ festgesetzt. 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 gemäß dem Mobilitätskonzept des städtebaulichen Rahmenplans „Innenstadt / Fleischervorstadt“ der Universitäts- und Hansestadt Greifswald zur Weiterentwicklung des umliegenden Geh- und Radwegesystems (leicht abgewandelter Streckenverlauf)
- Schaffung einer Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der Pfarrer-Wachsmann-Straße und der Burgstraße gemäß dem Mobilitätskonzept des städtebaulichen Rahmenplans „Innenstadt / Fleischervorstadt“ der Universitäts- und Hansestadt Greifswald zur Weiterentwicklung des umliegenden Geh- und Radwegesystems (leicht abgewandelter Streckenverlauf)
- 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 durch Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung und Erarbeitung eines Lärmschutzgutachtens sowie Planung und Umsetzung erforderlicher Maßnahmen im Bebauungsplan
- 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> als Ergänzung zum Lebensmittelangebot des benachbarten Einkaufszentrums „Gleis 4“
- Sicherstellung eines Standortes für ein Bistro zur Verkostung der im geplanten Bio-markt angebotenen Biolebensmittel
- Integration eines Fitnessstudios
- Ansiedlung eines großflächigen Fahrradfachmarktes mit einer Verkaufsfläche von ca. 1.000 m<sup>2</sup> und einer integrierten Indoor-Teststrecke
- Ansiedlung einer Physiotherapie-Praxis
- Schaffung von Büroflächen

## **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 wird 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.

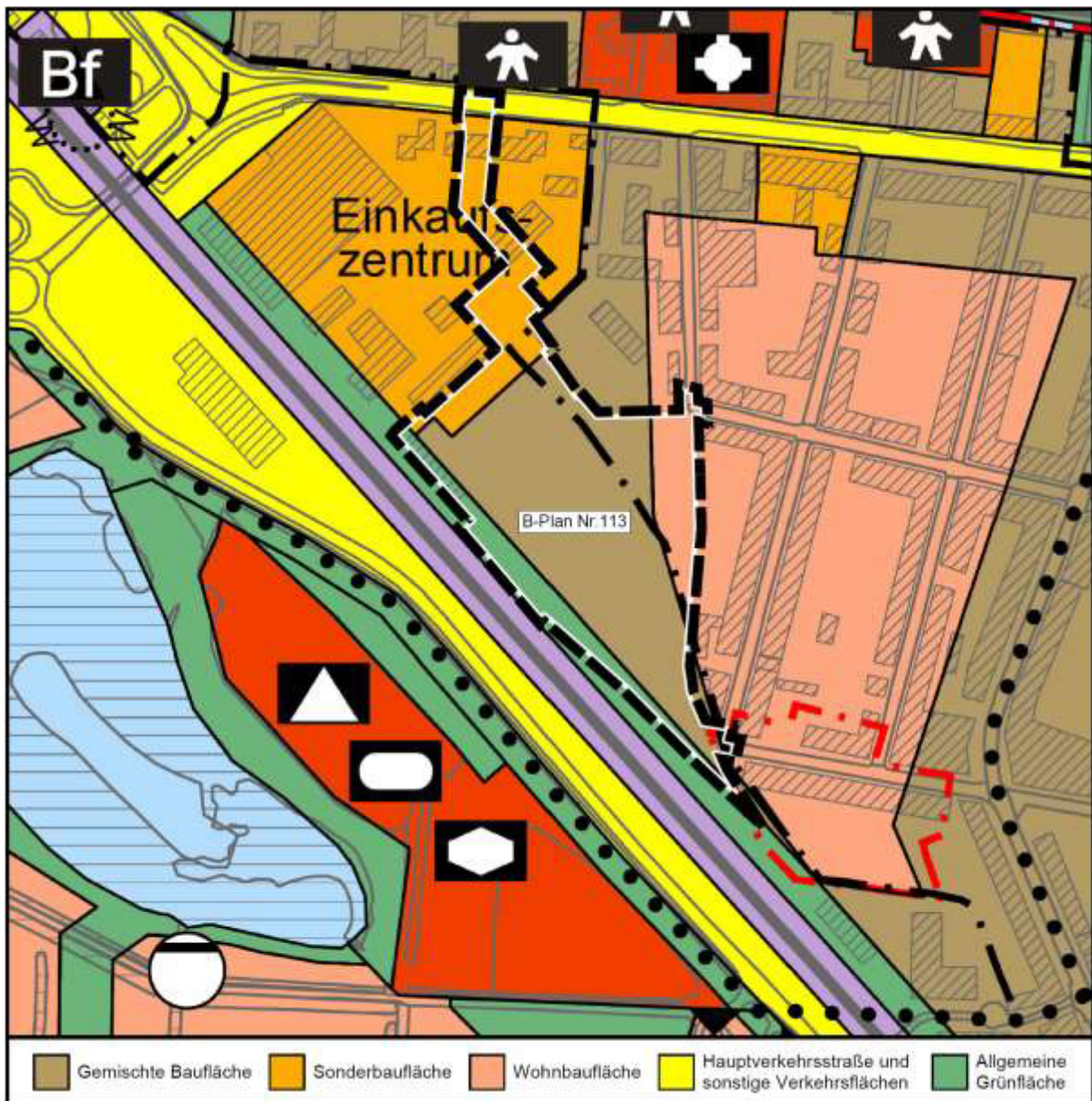


**Abbildung 3: RREP VP 2010 – Ausschnitt Universitäts- und Hansestadt Greifswald** (Quelle: RREP VP 2010)

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)

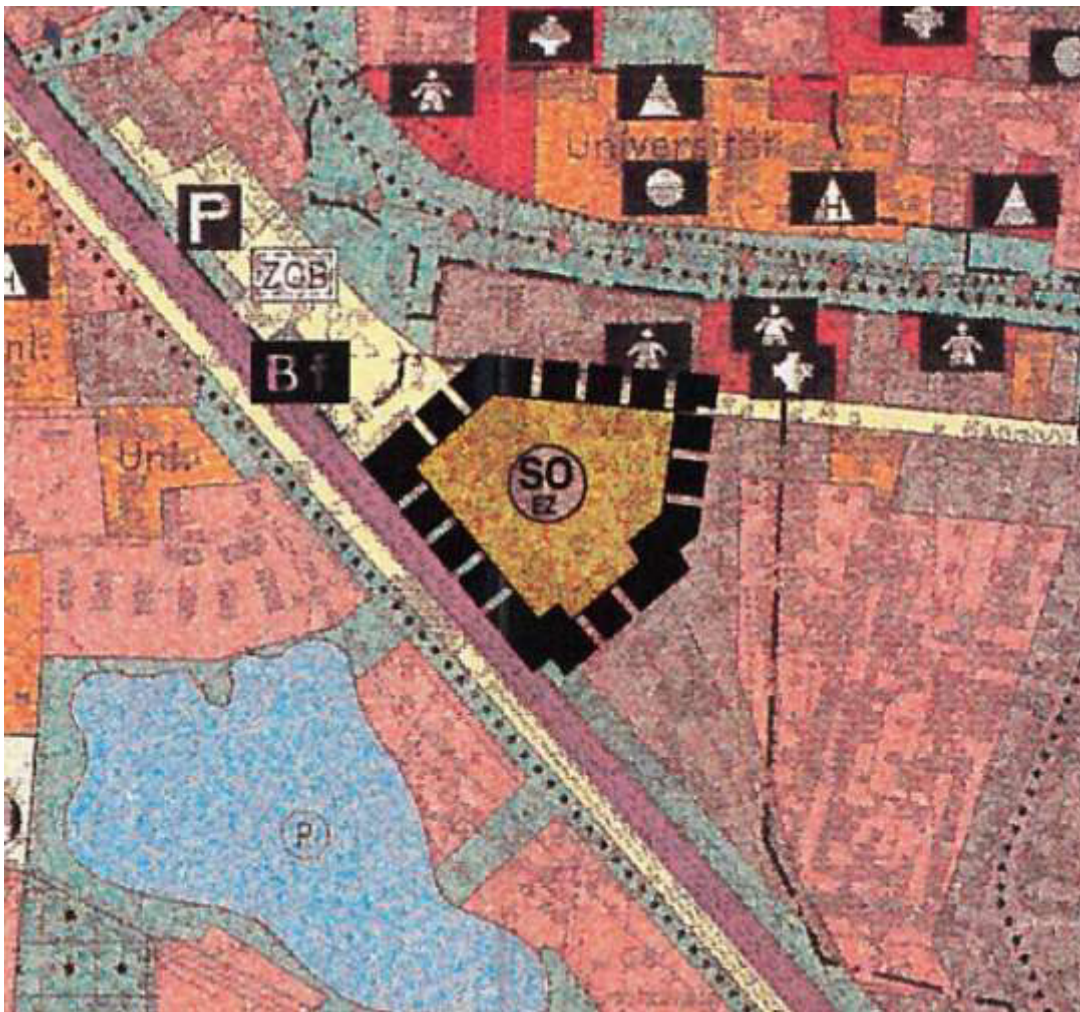
Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald verfügt seit dem 24.08.1999 über einen teilweise wirksamen Flächennutzungsplan (FNP). Der FNP ist mit Berücksichtigung der Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen als geänderte Fassung vom 12.10.2015 am 27.11.2015 ortsüblich neu bekanntgemacht worden. Auf 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 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 des Bebauungsplangebietes Nr. 113 befindet 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**

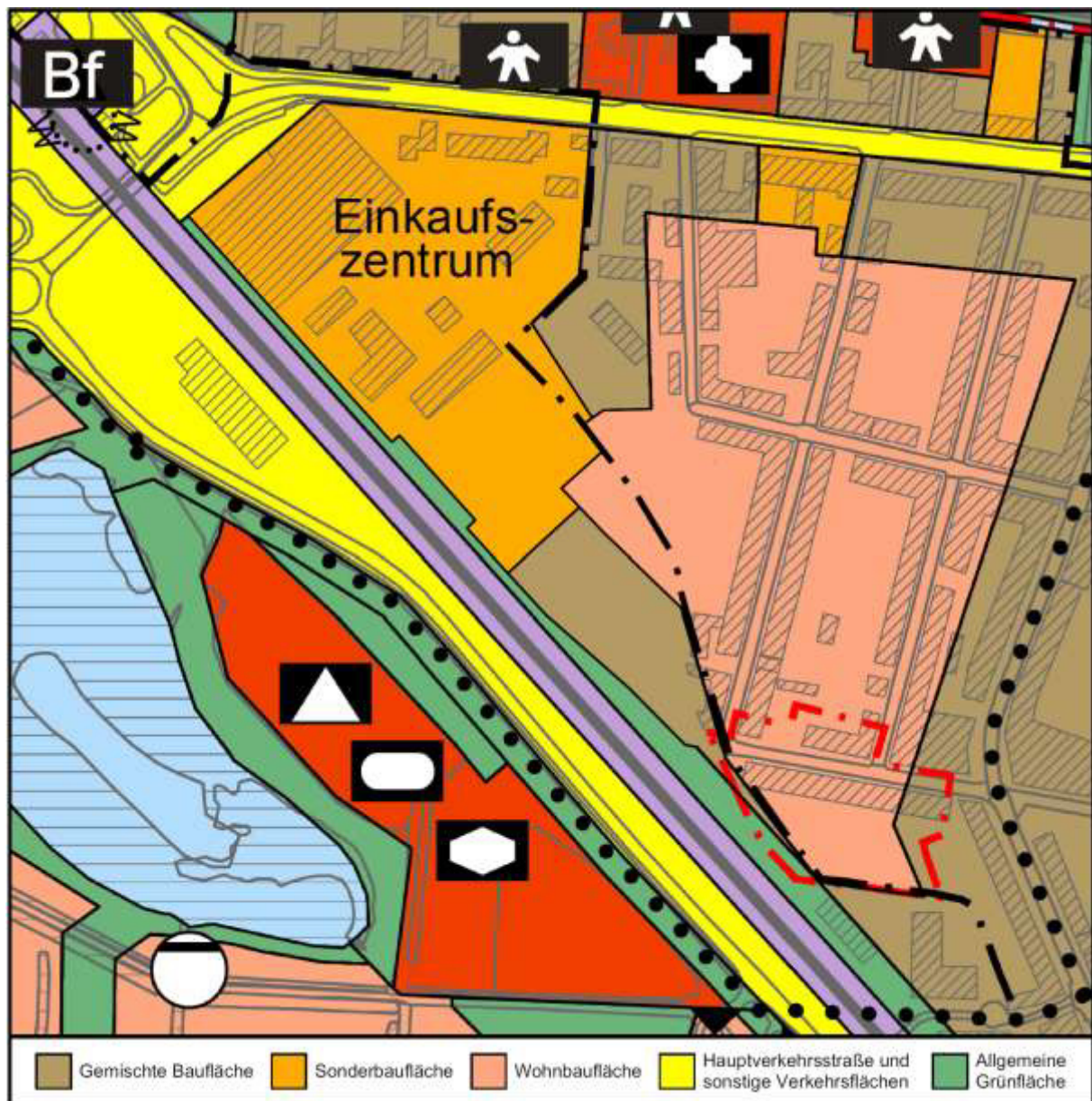
Nördlich und nordöstlich des Plangebietes befinden sich Wohn- und Mischbauflächen. Östlich befinden sich Wohnbauflächen der gründerzeitlichen Blockrandbebauung der Fleischer-vorstadt (siehe Abbildung 4). Südlich / südwestlich des Plangebietes erstreckt sich gleichlaufend zur Plangebietsgrenze die überörtliche 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 zweier sonstiger Sondergebiete entspricht in Anknüpfung an die Umgebung ebenfalls den Zielen des FNP, da sich östlich des Plangebietes für allgemeine Wohngebiete geeignete Wohnbauflächen und westlich / nordwestlich 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 der sonstigen Sondergebiete SO um ca. 9.600 m<sup>2</sup> reduziert und in zwei Bereiche zerschnitten

(siehe Abbildung 6). Die Sonderbaufläche im FNP nördlich des Plangebietes wird durch die Ausweisung der sonstiger Sondergebiete SO1 und SO2 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)

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. 9.500 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 und 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 privaten 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 2,3 ha. Wenn das Flächenpotential von 30 Wohneinheiten aus dem ISEK auf die tatsächliche überplanbare Fläche von 2,3 ha angepasst wird, ergibt sich ein Flächenpotential von rund 49 Wohneinheiten. Da mit dem Bebauungsplan Nr. 113 insgesamt ca. 50 Wohneinheiten (davon 46 in Mehrfamilienhäusern) geplant sind, wird sich mit der Planung der Angabe aus dem ISEK angenähert und auf Grund einer Differenz von lediglich einer Wohneinheit 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 mindestens 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 Gebäuderiegel entlang der Bahngleise geplant, der mit seiner enormen Länge und abweichenden 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. Ergänzend setzt der B-Plan textlich fest, dass Spielgeräte für Menschen mit einem Alter von 3 – 18 Lebensjahren aufzustellen sind und die Spielplatzfläche für Menschen mit dem vorgenannten Lebensalter herzurichten, zu gestalten und dauernd zu unterhalten ist.
- Im Kapitel zur Mobilität wird folgender Punkt zur Erschließung des Gebiets benannt:
  - Die Erschließung soll vorzugsweise über die Wiesenstraße erfolgen.
    - Die Erschließung des Plangebietes wird für den Fuß- und Radverkehr u. a. auch über die Wiesenstraße erfolgen. Von der Wiesenstraße ausgehend nach Süden wird eine öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ festgesetzt. Die Verkehrsfläche erstreckt sich um rund 40 m nach Süden und anschließend um rund 15 m nach Westen und erschließt für den Fuß- und Radverkehr das allgemeine Wohngebiet WA1 sowie den vorgesehenen Spielplatz. In Verbindung mit der westlich anschließenden öffentlichen Verkehrsfläche „Verkehrsberuhigter Bereich“ (V) sowie allen anderen festgesetzten Verkehrsflächen im Plangebiet dient dieser Fuß- und Radweg der Erschließung des gesamten Plangebietes von der Wiesenstraße für den Fuß- und Radverkehr.

### **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.

  - Auf Grund bestehender Eigentumsverhältnisse über die für diese Verbindung benötigten Grundstücke ist die Ermöglichung dieser Wegeverbindung mit dem im Mobilitätskonzept vorgesehenen Streckenverlauf nicht möglich. Aus diesem Grund soll mit dem Bebauungsplan eine Verbindung zwischen der Wiesenstraße und dem KAW-Gelände mit einem leicht abgewandelten Streckenverlauf durch das B-Plan-Gebiet ermöglicht werden. Mit dem B-Plan soll diese Verbindung ab der Wiesenstraße über eine öffentliche Verkehrsfläche „Fuß- und Radweg“ nach Süden, dann



- 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 sonstigen Sondergebietes SO2 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 der Herstellung eines Fuß- und Radweges entlang der Gleise auf dem Grundstück der Bahn erzielt werden kann.

Um auch hier die Herstellung eines gemeinsamen Fuß- und Radweges mit einem sicheren Verkehrsablauf sowie die Durchfahrt für die Feuerwehr zu ermöglichen, beträgt die Mindestbreite des GFL in den schmalsten Bereichen 4,00 m. In dieser Breite können eine 3,00 m-breite Fahrbahn sowie ein beidseitiger 0,5 m-breiter Sicherheitsabstand untergebracht werden.

- 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. Durch diese Maßnahmen wird die im Mobilitätskonzept empfohlene Anbindung an die Bahnunterführung „Scharnhorststraße“ ermöglicht.

Die oben genannten Wegeverbindungen wurden mit den in diesem Kapitel 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*
  - Durch die Ansiedlung eines Biosupermarktes und eines Fahrradfachmarktes trägt das Vorhaben zur Sicherung der verbrauchernahen Versorgung bei
- *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 vom 28.11.2023 (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 vom 25.07.2024 (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 der beiden sonstigen Sondergebiete SO1 und SO2 sowie der privaten Straßenverkehrsfläche als auch der öffentlichen Straßenverkehrsfläche im Bereich der Bahnhofstraße. Mit den genannten Festsetzungen wird das sonstige Sondergebiet „Einkaufszentrum“ des B-Planes Nr. 98 teilweise überplant. Der Bereich der Bahnhofstraße wird

mit der gleichen Festsetzung überplant (öffentliche Straßenverkehrsfläche) 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 „KAW-Gelände Süd-Ost“ (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 stark 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)



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

## 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 1./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. Am 28.11.2023 erfolgte eine weitere Aktualisierung der Analyse und des Berichtes.

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 650 m<sup>2</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.

##### **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 Ostseeviertel. 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 Fahrrad Einzelhandel 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 Fahrrad Einzelhandels 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 Fahrrad Fachmärkte 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.

## **10.7. Auswirkungen**

### **10.7.1. Einleitung**

Im Rahmen der Beteiligung am Entwurf zum B-Plan hat das Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern eine Stellungnahme vom 06.05.2024 zur Planung abgegeben und mitgeteilt, dass unter der Voraussetzung, dass der geplante Fahrradfachmarkt die vorhandenen Versorgungsbereiche nicht wesentlich beeinträchtigen wird, der Bauleitplanung die Ziele der Raumordnung nicht entgegenstehen.

Aus diesem Grund wurde die durch die CIMA erstellte gutachterliche Stellungnahme für die geplante Ansiedlung eines Fahrradfachmarktes am Standort KAW-Gelände Süd-Ost in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald durch eine Unterlage mit Aussagen dazu, welche Auswirkungen der geplante Fahrradfachmarkt für die vorhandenen Wettbewerbsstrukturen in Greifswald hätte und ob davon eine wesentliche Beeinträchtigung von zentralen Versorgungsbereichen (ZVB) ausgehen könnte, ergänzt.

Folgende Aussagen wurden in der ergänzenden gutachterlichen Stellungnahme getroffen:

### **10.7.2. Wettbewerbssituation des Fahrradeinzelhandels in Greifswald**

Im Stadtgebiet von Greifswald sind gegenwärtig fünf Fahrradläden ansässig, die als Wettbewerber des geplanten Fahrradfachmarktes potentiell von Umsatzumverteilungseffekten betroffen sein könnten.

#### ***Zentraler Versorgungsbereich Stadtteilzentrum Ostseeviertel***

Ein Fahrradfachgeschäft (Radcenter Fründ) befindet sich im zentralen Versorgungsbereich „Stadtteilzentrum Ostseeviertel“. Der ZVB besteht aus einer Gewerbeimmobilie, dem Ostseeviertel Einkaufszentrum, in welchem neben dem Fahrradladen ein Edeka Supermarkt, ergänzender kleinteiliger Einzelhandel, einige Dienstleistungsangebote sowie Arztpraxen angesiedelt sind. Das Stadtteilzentrum ist primär auf die Nahversorgung der umliegenden Wohnquartiere (Ostseeviertel) ausgerichtet.

#### ***Zentraler Versorgungsbereich Nahversorgungszentrum Wolgaster Straße***

Im Ortsteil Eldena befindet sich das Fahrrad-Fachgeschäft „Bike-Markt“ im zentralen Versorgungsbereich „Nahversorgungszentrum Wolgaster Straße“. Entsprechend seiner Funktion als Nahversorgungszentrum ist der ZVB primär auf die ortsteilbezogene Versorgung der umliegenden Wohnquartiere ausgerichtet. Prägende Betriebe sind ein Norma Lebensmitteldiscounter, ein Getränkemarkt (Getränkehaus) sowie ein Bekleidungsfachmarkt (Kik). Der Fahrradladen befindet sich etwas abseits dieses Einzelhandelsschwerpunktes (rd. 150 m), sodass nur bedingt ein räumlich-funktionaler Zusammenhang besteht.

#### ***Gützkower Straße***

In der Fleischervorstadt befindet sich an der Gützkower Straße ein Fahrradladen des Filialunternehmens Little John Bikes. Es handelt sich um einen Solitärstandort in einer siedlungsstrukturell integrierten Lage.

#### ***Rudolf-Petershagen-Allee***

Im Stadtteil „Südliche Mühlenvorstadt“ befindet sich an der Rudolf-Petershagen-Allee ein Fahrradfachgeschäft in einer kleinen Ladenzeile. Es handelt sich um einen Solitärstandort in einer siedlungsstrukturell integrierten Lage.

**Anklamer Straße**

Ebenfalls im Stadtteil „Südliche Mühlenvorstadt“ ist an der **Anklamer Straße** ein Fahrradfachgeschäft angesiedelt. Es handelt sich ebenfalls um einen Solitärstandort in siedlungsstrukturell integrierter Lage, wobei der Standort von seiner verkehrsgünstigen Lage an einer wichtigen Hauptverkehrsachse profitiert.

**Fahrradwerkstatt der Diakonie / Baumärkte**

Neben den o. g. fünf Fahrradläden gibt es noch eine Fahrradwerkstatt der Diakonie, wo aber nur Gebrauchträder gekauft werden können. Außerdem bieten die ansässigen Baumärkte Fahrradteile und -zubehör als Randsortiment an.

**10.7.3. Wettbewerbssituation – Fazit**

Insgesamt zeigt sich somit, dass die Wettbewerbsstrukturen in Greifswald stark auf kleinteilige Fachgeschäfte ausgerichtet sind. Ein großflächiger Fahrradfachmarkt fehlt momentan ebenso wie ein innerstädtisches Fahrradgeschäft.

**10.7.4. Wirkungsprognose**

Nach Einschätzung der CIMA ist davon auszugehen, dass die Ansiedlung eines modernen Fahrradfachmarktes dazu führen wird, dass die Kaufkraftabflüsse aus dem Stadtgebiet bzw. aus dem gesamten mittelzentralen Verflechtungsbereich deutlich reduziert werden können. Denn momentan fließen auf Grund der schwach ausgeprägten Angebotsstrukturen in Greifswald wesentliche Kaufkraftanteile zu starken Wettbewerbsorten wie zum Beispiel nach Rostock (u. a. BIKE Market, CUBE Store) sowie in den Online-Handel.

Dennoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass als Folge der durch das Ansiedlungsvorhaben ausgelösten Umsatzumverteilungseffekte einzelne Anbieter in Greifswald so stark in ihrer Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigt werden würden, dass ein wirtschaftlicher Betrieb nicht mehr möglich wäre. Dies hätte jedoch keine negativen städtebaulichen Auswirkungen i. S. v. § 11 Abs. 3 BauNVO und mithin auch keine wesentlichen Auswirkungen i. S. d. Ziels 4.3.2 (3) LEP M-V 2016.

Das Fahrradgeschäft im Nahversorgungszentrum in der Wolgaster Straße steht trotz seiner Lage innerhalb des abgegrenzten zentralen Versorgungsbereichs nur bedingt im räumlich-funktionalen Zusammenhang mit den zentrenprägenden Einzelhandelsbetrieben (Norma, Getränkehaus, Kik). Eine Geschäftsaufgabe würde zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung führen, da das Nahversorgungszentrum Wolgaster Straße dadurch weder in seiner Funktions- noch in seiner Entwicklungsfähigkeit wesentlich beeinträchtigt werden würde.

Das Ostseeviertel Einkaufszentrum (OEZ) im ZVB „Stadtteilzentrum Ostseeviertel“ hängt wesentlich von dem Ankermieter EDEKA ab sowie ergänzend von den Arztpraxen und einigen Dienstleistungsangeboten, die für die Besuchsfrequenz sorgen. Als Anbieter des aperiodischen Bedarfs erzeugt der Fahrradladen nur eine vergleichsweise geringe Besuchsfrequenz, zumal er an der Rückseite des Objekts ansässig ist. Eine Geschäftsaufgabe würde zwar zu einem weiteren Leerstand im OEZ führen, was angesichts bestehender Leerstände und Unternutzungen allerdings kaum ins Gewicht fallen würde. Die Funktions- und Entwicklungsfähigkeit des Stadtteilzentrums Ostseeviertel hängt nicht von dem ansässigen Fahrradladen ab, sondern – vorhabenunabhängig – von einer zukunftsfähigen Revitalisierung der Ostseeviertel-Einkaufszentrum-Immobilie.

Die in Solitär- bzw. Streulagen im Stadtgebiet ansässigen Fahrradläden haben keine prägende Funktion für ihr jeweiliges Umfeld, sodass eine Geschäftsaufgabe rein wettbewerbliche Auswirkungen hätte, jedoch keine städtebaulichen Folgen für das jeweilige Standortumfeld.

### 10.7.5. Auswirkungen – Fazit

Eine Schließung wettbewerbsrelevanter Fahrradläden in Greifswald als Folge der Vorhabenrealisierung ist nach Einschätzung der CIMA wenig wahrscheinlich, weil die Betriebe nicht nur vom Verkauf leben, sondern bedeutende Umsatzanteile auch auf Werkstattleistungen (Reparaturen etc.) entfallen sowie teilweise auf den Fahrradverleih. Dennoch kann eine Schließung einzelner Anbieter nicht vollständig ausgeschlossen werden. Dies hätte jedoch rein absatzwirtschaftliche (wettbewerbliche) Folgen, die keine negativen städtebaulichen Auswirkungen und auch keine wesentlichen Beeinträchtigungen der zentralen Versorgungsbereiche nach sich ziehen würden.

## 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).

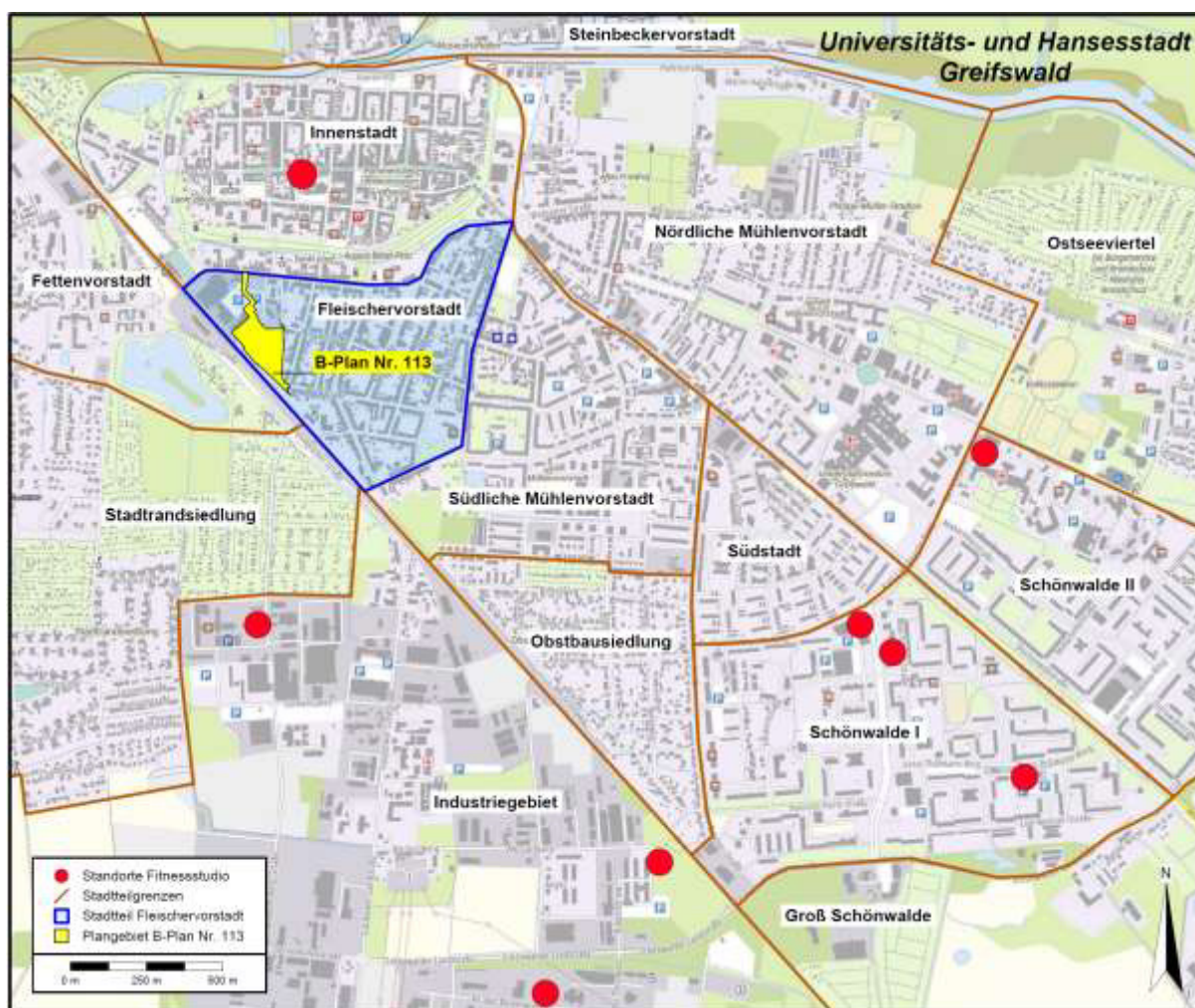


Abb. 10: Fitnessstudios im Stadtgebiet der Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Quelle: Eigene Darstellung durch IPO, basierend auf GeoBasis-DE/M-V 2023 sowie Kartendaten © 2023 Geobasis-DE/BKG (©2009))

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 Internetseite der Universität Greifswald sind im Wintersemester 2024/25 9.868 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.

## **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 Hansestadt 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 aufgestellt. 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 wurde 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 Denkmal-

schutzbehörde innerhalb eines Monats, beginnend mit Ablauf des Erscheinungstages der Bekanntmachung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit, durchgeführt worden. Die Gelegenheit zur Äußerung zur Planung wurde gewährleistet.

Am 22.02.2024 wurde durch die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald der Entwurf beschlossen und zur Veröffentlichung bestimmt. Die Veröffentlichung wurde am 22.03.2024 im Greifswalder Stadtblatt bekanntgemacht. Die Veröffentlichung gemäß § 3 Absatz 2 sowie die Beteiligung der Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Nachbargemeinden gemäß § 4 Absatz 2 erfolgten vom 04.04.2024 bis zum 06.05.2024.

Im Ergebnis der Beteiligung am Entwurf erfolgten wesentliche Änderungen im Bebauungsplan, so dass ein zweiter Durchgang der Entwurfsbeteiligung erforderlich wurde. Die 2. Veröffentlichung gemäß § 3 Absatz 2 sowie die 2. Beteiligung der Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Nachbargemeinden gemäß § 4 Absatz 2 erfolgten vom 05.05.2025 bis zum 06.06.2025.

Zum Bebauungsplan wurden die erforderlichen Fachgutachten (Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (AFB), Schalltechnische Untersuchung (STU), Verkehrstechnische Untersuchung (VTU), Auswirkungsanalyse für die Ansiedlung eines Biomarktes, Gutachterliche Stellungnahmen für die geplante Ansiedlung eines Fahrradfachmarktes, Allgemeine Baugrunduntersuchung) 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. 24.158 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 18.385 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, werden ein urbanes Gebiet MU als Mischgebietstyp sowie drei allgemeine Wohngebiete festgesetzt. Ergänzend werden zwei sonstige Sondergebiete zur Unterbringung eines Biosupermarktes und eines Bistros zur Verkostung der Biolebensmittel sowie eines großflächigen Fahrradfachmarktes mit integrierter Indoor-Teststrecke, eines Fitnessstudios, einer Physiotherapie-Praxis und von Büroflächen 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 zusammen-

hängenden Gebäuderiegel mit gewerblicher und einer Parkhausnutzung sowie einer Wohnnutzung entlang der Bahnanlage in abweichender Bauweise 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. Östlich / nordöstlich des Schallschutzriegels ist eine aufgelockerte Bebauung in offener Bauweise geplant.

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

Zur Erweiterung der bestehenden Wohnbebauung östlich des allgemeinen Wohngebietes WA1 wird hier ein Baufeld festgesetzt. Das Baufeld ermöglicht eine Bebauung an allen angrenzenden Verkehrsflächen.

Da sich in unmittelbarer Nähe zum WA1, in der Wiesenstraße Gebäude mit zwei bis vier Geschossebenen und 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 Pfarrer-Wachsmann-Straße weiter Richtung Westen lockert sich die bestehende Bebauung etwas auf (siehe Gebäude westlich der Pfarrer-Wachsmann-Straße), weswegen sich die geplante aufgelockerte Bebauung in Form von Einzelhäusern im WA1 städtebaulich sinnvoll in die Umgebung einfügen wird.

Im allgemeinen Wohngebiet WA1 sind vier Einzelhäuser mit jeweils einer Wohneinheit vorgesehen. Hier planen die künftigen Bewohner des WA1 Einzelhäuser mit einer Wohneinheit für Ihre Familien (Einfamilienhäuser).

### **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 Beeinträchtigung des nördlich / nordöstlich liegenden allgemeinen Wohngebietes WA1 durch unzureichende Belichtung und Besonnung, insbesondere in den Wintermonaten ausgeschlossen werden. Darüber hinaus kann durch die Wahl einer niedrigeren Geschossigkeit und Gebäudehöhe ein abgestufter und somit harmonischer Übergang zu dem benachbarten sonstigen Sondergebiet SO1 erreicht werden, wo sich an das Wohnquartier anschließend ein eingeschossiger Biosupermarkt mit einer Gebäudehöhe von ca. 7,00 – 7,50 m ansiedeln wird. 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 SO1 immer noch gegeben.

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

Im WA3 ist ein Wohngebäude 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 Mindest- und Höchstmaß festgesetzt.

### **2.4. Urbanes Gebiet MU / Sonstiges Sondergebiet SO2**

Entlang der südwestlichen Grenze des Geltungsbereiches, parallel zur Bahntrasse ausgerichtet, werden ein urbanes Gebiet MU im Süden und ein sonstiges Sondergebiet SO2 im Norden

festgesetzt. Das in diesem Bereich vorgesehene Gebäude soll in abweichender Bauweise errichtet werden, sich mit seiner Länge von mindestens 140 m über beide Baugebiete erstrecken und als Schallschutzriegel auf Grund der angrenzenden Bahntrasse dienen. Trotz abweichender Bauweise und einer Baulänge von mehr als 50,00 m gelten hier die Grenzabstände der offenen Bauweise. Da sich das vorgesehene Gebäude über zwei Baugebiete erstrecken wird, setzt der B-Plan fest, dass die Grenzabstände zur Grenze zwischen dem MU und dem SO2 nicht eingehalten werden müssen.

Im nördlichen Bereich ist eine rein gewerbliche Nutzung vorgesehen. Derzeit geplant ist die Ansiedlung eines großflächigen Fahrradfachmarktes, eines Fitnessstudios und einer Physiotherapie-Praxis sowie der Unterbringung von Büroflächen. Der Fahrradfachmarkt stellt einen Einzelhandelsbetrieb dar und ist auf Grund seiner Großflächigkeit gemäß BauNVO nur in Gewerbegebieten, Kerngebieten und sonstigen Sondergebieten zulässig. Da der Flächennutzungsplan die Entwicklung von gewerblichen Bauflächen in diesem Bereich nicht empfiehlt, sich das B-Plan-Gebiet nicht in der Kernstadt befindet sowie in Anlehnung an das benachbarte sonstige Sondergebiet des B-Planes Nr. 98 wird für die o. g. Nutzungen ein sonstiges Sondergebiet SO2 festgesetzt. Das SO2 erhält die Zweckbestimmung „Großflächiger Einzelhandel / Fitnessstudio / Physiotherapie / Büros“.

Auf Grund der Empfehlung der Flächennutzungsplanung im Bereich des B-Plan-Gebietes gemischte Bauflächen zu entwickeln, wird weiter südlich an das SO2 anschließend ein urbanes Gebiet MU festgesetzt. Die im urbanen Gebiet vorgesehenen Gebäudeteile sollen mit einer Parkhausnutzung und einer Mischnutzung aus Wohnen und Gewerbe versehen werden. Das Parkhaus soll unmittelbar südlich an das SO2 anschließend errichtet werden. Weiter südlich an das Parkhaus anschließend soll das Gebäude für die Mischnutzung entstehen. Das zusammenhängende Gebäude im SO2 und MU soll einen Übergang zu den größeren gewerblichen Strukturen nordwestlich des Plangebietes bilden. Obwohl die geplanten Nutzungen in einem zusammenhängenden Baukörper untergebracht werden, werden die vorgesehenen Gebäudeteile für den Fahrradfachmarkt und das Fitnessstudio, das Parkhaus sowie das Wohngebäude mit teilweise gewerblicher Nutzung auf Grund ihrer unterschiedlichen Geometrien, Fassadengestaltung sowie Gebäudehöhen und -tiefen drei voneinander unterscheidbare Gebäudeteile darstellen.

Das Fahrradgeschäft, Fitnesscenter sowie die Physiotherapie-Praxis und die Büroflächen sollen in einer ca. 63 m-langen Gebäudeeinheit mit einer Gebäudehöhe von ca. 13,00 m im SO2 untergebracht werden.

Da die Zufahrt zum Parkhaus über das GFL1 erfolgen soll, ist vorgesehen, dass Parkhausgebäude im nördlichen Bereich des MU und um ca. 6 m zum Gebäudeteil für den Fahrradmarkt, das Fitnessstudio und die Physiotherapie-Praxis sowie die Büroräume versetzt zu errichten.

Südöstlich an das Parkhaus anschließend soll ein gemischt genutztes Gebäude mit drei Vollgeschossen und einer Gebäudehöhe von ca. 11 m entstehen. Im Gegensatz zum Parkhaus und dem Gebäudeteil im SO2, die mit einer Gebäudetiefe von über 30 m hergestellt werden sollen, ist das gemischt zu nutzende Gebäude mit einer für eine Wohnnutzung verträglichen Gebäudetiefe geplant und wird sich somit baulich deutlich von den übrigen Gebäudeteilen unterscheiden.

Durch die Planung einer gewerblichen Nutzung im südlichen Gebäudeteil des 140 m-langen Baukörpers als Ergänzung zur Wohnnutzung kann die für ein urbanes Gebiet erforderliche Mischnutzung erreicht werden. Um mit dem B-Plan zu verhindern, dass ein zu hoher gewerblicher Anteil im MU entsteht und somit zur Sicherstellung eines städtebaulich verträglichen

Nutzungsverhältnisses setzt der B-Plan fest, dass hier die gewerbliche Nutzung 70 % der Geschossfläche nicht überschreiten darf.

Um die Errichtung eines zusammenhängenden Gebäuderiegels entlang der Bahngleise bauplanungsrechtlich zu ermöglichen setzt der B-Plan im urbanen Gebiet und im sonstigen Sondergebiet SO2 ein zusammenhängendes Baufeld mit einer Länge von ca. 147 m und einer Breite von rund 34 m fest. Durch die Festsetzung der in der Planzeichnung dargestellten Baugrenzen wird gewährleistet, dass ein abwechslungsreicher städtischer Raum entstehen kann. Eine geschwungene Verkehrsführung durch das Gebiet, die durch die festgesetzten Verkehrsflächen erreicht wird, ergänzt diesen Abwechslungsreichtum des Quartiers zusätzlich. Um gestalterische Vielfalt ins Quartier zu bringen, sollen unterschiedliche Gebäudegrößen umgesetzt werden.

Um eine maximale Abschirmung vom Schienenlärm mit einer städtebaulich noch verträglichen Gebäudehöhe zu ermöglichen, wird für das MU und das SO2 eine maximale Gebäudehöhe von 17,50 m und die zulässige Anzahl an Vollgeschossen (VG) von II – IV VG als Mindest- und Höchstmaß festgesetzt. Für einen effizienten Schallschutz soll der Schallschutzriegel möglichst nah an der Schiene, also ungefähr entlang der südwestlichen Baugrenze angeordnet werden.

#### 2.4.1. Parkhaus im MU

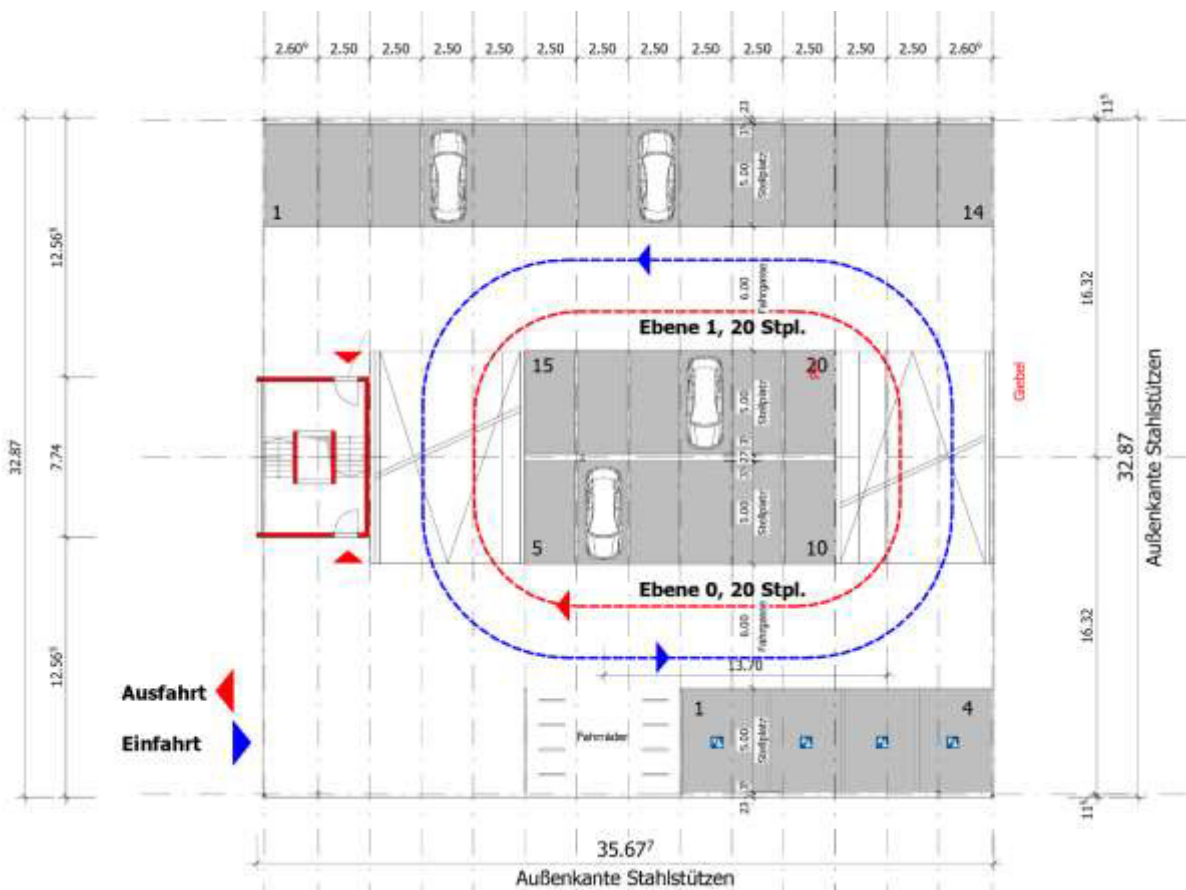


Abbildung 11: Erdgeschoss des geplanten Parkhauses im MU (Quelle: GOLDBECK Nordost GmbH)

Das geplante Parkhaus soll im nördlichen Bereich des urbanen Gebiets MU, südlich anschließend an den Gebäudeteil im SO2, errichtet werden. Es ist geplant das Parkhaus von der Bahnhofstraße ausgehend und weiter über die Stellplatzflächen des Einkaufszentrums sowie das anschließende und über die Flächen des SO2 verlaufende Geh-, Fahr- und Leitungsrecht



Bereich des urbanen Gebiets, nordöstlich des Gebäudes für die Mischnutzung im MU, im Bereich zwischen dem Haus und der öffentlichen Verkehrsfläche „Verkehrsberuhigter Bereich“ in Form eines Sammelparkplatzes sowie entlang der Erschließungsstraße untergebracht werden. Die Stellplätze für das allgemeine Wohngebiet WA1 sind auf den eigenen Grundstücken in Form von Garagen / überdachten oder ebenerdigen Stellplätzen herzustellen. Die erforderlichen Stellplätze für die gewerbliche Nutzung im MU sollen im geplanten Parkhausgebäude untergebracht werden. Das Parkhaus ist mit ausreichenden Stellplatzkapazitäten geplant. Somit können die anzusiedelnden gewerblichen Nutzungen im südlichen MU, wie auch die gewerblichen Nutzungen in den SO über die Bahnhofstraße und anschließend über die private Straßenverkehrsfläche und das anschließende GFL1 mit PKW erschlossen 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 sowie die Stellplätze entlang der Straße 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 werden die Stellplatzanlagen mit der entsprechenden Infrastruktur ausgestattet werden, um in Zukunft einen Ausbau zu einem reinen Elektrofahrzeug-Parkplätzen zu ermöglichen.

### **2.5. Sonstiges Sondergebiet SO1**

Für den nördlichsten Bereich des Plangebietes wird ein sonstiges Sondergebiet SO1 festgesetzt. Das sonstige Sondergebiet erhält die Zweckbestimmung „Einzelhandel / Gastronomie“ und ist für die Unterbringung eines Einzelhandelsbetriebs – Biosupermarktes mit einer Verkaufsfläche von maximal 650 m<sup>2</sup> vorgesehen. Darüber hinaus soll hier ein Bistro zur Verkostung der Biolebensmittel angesiedelt werden.

Das Warensortiment soll dabei als ergänzendes Lebensmittelangebot zum „Gleis 4“ fungieren. Mindestens 90 % der Verkaufsfläche des Einzelhandelsbetriebes müssen für Lebensmittel und maximal 10 % dürfen für Drogeriewaren genutzt werden. Diese Festsetzung erfolgt in Anlehnung an die Festsetzung zum Sortiment im Bebauungsplan Nr. 98 „KAW-Gelände“. Den Schwerpunkt des Lebensmittel-Sortiments sollen Biolebensmittel darstellen. Ergänzend sollen auch regionale Produkte angeboten werden.

Das Gebäude des Biomarktes wird so positioniert und ausgerichtet, dass die Eingangsseite zu den Stellplatzanlagen des Einkaufszentrums „Gleis 4“ gerichtet 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 Nutzungen in den SO (Biosupermarkt / Bistro, Fahrradfachmarkt / Fitnessstudio / Physiotherapie / Büros) sowie im urbanen Gebiet MU 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 zum Teil erhalten werden. Es werden lediglich Stellplätze zu Gunsten der anzulegenden Erschließungsstraße 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 Parklätze mit Grünelementen (Baumanpflanzungen, Grünflächen sowie sonstigen Bepflanzungen) zum Teil über die Vorgaben der Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung der Stadt Greifswald hinaus zu gestalten und herzurichten. Damit 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 der Umgestaltung der bestehenden Stellplatzanlage werden voraussichtlich ca. 40 – 50 Stellplätze zurückgebaut werden. Zur Sicherstellung dieser grünordnerischen Maßnahmen auf Ebene des Bebauungsplanes wurde die Parkplatzgestaltung in Form der Festsetzung von Grünflächen, Baumanpflanzungen sowie des Erhalts von bestehenden Bäumen als auch einer Umgrenzung von Flächen zum Anpflanzen von Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen in den B-Plan eingearbeitet.

Gemäß Anlage 1 zur Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung sind für Läden mit über 400 m<sup>2</sup> Geschossfläche ein Stellplatz je 20 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche zu schaffen. Der geplante Biosupermarkt mit einer maximalen Verkaufsfläche von 650 m<sup>2</sup> braucht somit **33 Stellplätze**.

Da der geplante Fahrradfachmarkt gemäß Anlage 1 zur Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung, wie auch der geplante Biomarkt in die Kategorie „Läden über 400 m<sup>2</sup> Geschossfläche, Einkaufszentrum, großflächiger Einzelhandel“ fällt, sind für diese Einrichtung ebenfalls 1 Stellplatz je 20 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche vorzusehen. Mit einer geplanten Verkaufsfläche von 1.000 m<sup>2</sup> wird der Fahrradladen gemäß der Satzung einen Stellplatzbedarf von **50 Stellplätzen** erzeugen.

Das geplante Gebäude für die gemischte Nutzung im urbanen Gebiet ist mit einer Bruttogeschossfläche von rund 1.800 m<sup>2</sup> vorgesehen. Da mit dem B-Plan ein gewerblicher Anteil von maximal 70 % ermöglicht werden soll, werden die gewerblichen Nutzungen 1.260 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche nicht überschreiten. Die Nutzfläche wird in Abhängigkeit von der Grundrissgestaltung ca. 70 – 80 % der Bruttogrundfläche darstellen. Bei der Betrachtung des Worst-Case-Szenarios von 80 % wird die Nutzfläche ca. 1.000 m<sup>2</sup> betragen. Gemäß der Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung wird die gewerbliche Nutzung im MU 1 Stellplatz je 60 m<sup>2</sup> Nutzfläche und somit insgesamt **17 Stellplätze** benötigen.

Somit wird durch den Biomarkt, den Fahrradfachmarkt und die gewerblichen Nutzungen im MU gemäß der Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung ein Stellplatzbedarf von insgesamt **100 Stellplätzen** erzeugt werden.

Da die Größen des Bistros, der Physiotherapie-Praxis und der Büroflächen noch nicht abschließend festgelegt sind, ist es zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich den Stellplatzbedarf dieser Nutzungen zu ermitteln.

Das geplante Parkhaus soll mit einer größeren Kapazität als 100 Stellplätze hergestellt werden (150 Stellplätze). Die Überkapazität des geplanten Parkhauses soll in Verbindung mit den bestehenden Stellplätzen südöstlich der Zoohandlung der Deckung des Stellplatzbedarfs des Bistros, der Physiotherapie-Praxis und der Büroflächen sowie 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 dienen. 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**. Da die Anzahl der Beschäftigten in den gewerblichen Betrieben im urbanen Gebiet nicht bekannt ist, kann die Anzahl der benötigten Fahrradabstellplätze gemäß der Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung für das Gewerbe im MU nicht ermittelt werden.

Zusammenfassend ergibt sich ein Fahrradabstellplatzbedarf für den Biomarkt und das Fahrradgeschäft von insgesamt **38 Fahrradabstellplätzen**. In dem geplanten Parkhaus sind 16 Fahrradabstellplätze vorgesehen. Die übrigen 22 Abstellplätze sowie die Abstellplätze für das Bistro, die Physiotherapiepraxis, die Büroflächen und das Gewerbe im MU sollen entlang der Erschließungsstraßen sowie unmittelbar vor den Läden, Gebäudeeingängen und entlang der Zuwegungen angeordnet werden. Mit dieser Planung wird eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellplätzen für die gewerblichen Nutzungen im Plangebiet 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 mit PKW soll künftig über zwei Zufahrten erfolgen. Die Erschließung der sonstigen Sondergebiete SO1 und SO2 sowie der gewerblichen Nutzung im urbanen Gebiet MU mit PKW erfolgt über die Bahnhofstraße und anschließend über das Gelände des Einkaufszentrums „Gleis 4“. Hierfür setzt der B-Plan ausgehend von der Bahnhofstraße eine private Straßenverkehrsfläche (p) über die Stellplatzflächen des Einkaufszentrums sowie ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht (GFL1) im Bereich des SO2 fest. Im Süden wird durch eine neu geplante Verkehrsfläche, die als öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“ (V) ausgewiesen wird, eine Zufahrt zu den geplanten Wohngebäuden in den allgemeinen Wohngebieten WA1 – WA3 sowie im urbanen Gebiet MU aus der Burgstraße geschaffen.

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 Geh-, Fahr- und Leitungsrechten 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-Nordwest-Richtungen berücksichtigt, die sich gemäß dem Mobilitätskonzept außerhalb des B-Plan-Gebietes fortsetzen können. Des Weiteren werden durch die öffentlichen Verkehrsflä-

chen „Fuß- und Radweg“ und „Verkehrsberuhigter Bereich“ öffentliche Zuwegungen zum geplanten öffentlichen Spielplatz im Bereich zwischen den allgemeinen Wohngebieten WA1 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 für elektrisch angetriebene Zweiradfahrzeuge sowie besondere Fortbewegungsmittel) nicht möglich. Dies wird durch die Unterbrechung der Haupteinfahrstraße mit einer ca. 35 m-langen öffentlichen Verkehrsfläche „Fuß- und Radweg“ auf Ebene des B-Planes sichergestellt. Lediglich Fußverkehr, besondere Fortbewegungsmittel sowie motorisierter und nicht motorisierter Zweiradverkehr (ausgenommen Motorräder und Mopeds) als auch Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge dürfen diesen Fuß- und Radweg durchqueren.

Mit der Festsetzung von zwei GFL-Bereichen entlang der Bahngleise 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 und Rettungsfahrzeuge) vollständig ausgeschlossen.

### **3.2. 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. Am Hauptbahnhof befindet sich auch der zentrale Omnibusbahnhof der Stadt. 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 (VTU) durchgeführt und darauf aufbauend ein Verkehrsgutachten erarbeitet.

Es wird darauf hingewiesen, dass im Zuge der Planung nach Erstellung der VTU von August 2023 weitere Nutzungen für das Plangebiet in die Planung mitaufgenommen worden sind. Für alle neu dazugekommenen Nutzungen werden keine, im Vergleich zur vorherigen Planung, zusätzlichen Geschossflächen geschaffen werden. Lediglich die Flächenaufteilung innerhalb der vorgesehenen Gebäude hat sich in der Planung geändert indem ursprünglich geplante Nutzungen zu Gunsten der neuen Nutzungen in ihrem Maß reduziert wurden. Aus diesem Grund ist davon auszugehen, dass die mit allen aktuell vorgesehenen Nutzungen im Plangebiet erzeugten Verkehre nach Umsetzung des B-Planes nicht wesentlich von den Annahmen, die in der VTU getroffen wurden, abweichen werden und die Prognosen des Gutachtens hinsichtlich der Verträglichkeit weiterhin zutreffend sind.

Im Gebäude im SO2 wurde das geplante Fitnessstudio zu Gunsten der geplanten Physiotherapie-Praxis und der vorgesehenen Büroflächen reduziert. Da ein Fitnesscenter wesentlich mehr Verkehr erzeugt, als Büroflächen, ist anzunehmen, dass die umliegenden Straßen nach Umsetzung des B-Planes geringer belastet werden als bisher angenommen. Das hat zur

Folge, dass die nachteiligen Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz geringer ausfallen werden als ursprünglich angenommen und das Straßennetz für die vorgesehenen Nutzungen im B-Plan-Gebiet ausreichend belastbar ist.

Die VTU ist zu folgenden wesentlichen 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 Stauraulänge reicht über die erste Fahrgasse zu den Stellplätzen hinaus. Es wird deswegen angeregt, auf dem Parkplatzgelände ein Einbahnstraßensystem mit Fahrtrichtung gegen den Uhrzeigersinn zu etablieren, dass 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 Verkehrsstromes 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 Handlungsbedarfe 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 Rubenowstraße 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 Verkehrsweisen (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 kurzen 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. 20 % (rund 0,5 ha) als urbanes Gebiet MU gemäß § 6a BauNVO festgesetzt. Der Bereich des urbanen Gebietes erstreckt sich über ca. 150 m parallel zur Eisenbahntrasse, entlang der südwestlichen Grenze des Geltungsbereiches von der Burgstraße bis zum festgesetzten sonstigen Sondergebiet SO2 „Großflächiger Einzelhandel / Fitnessstudio / Physiotherapie / Büros“. 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 Mischbauflächen 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.

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

- **Schank- und Speisewirtschaften** werden im MU ausgeschlossen, da ein Bistro, das eine Schank- und Speisewirtschaft darstellt, im Biosupermarkt-Gebäude geplant ist und sich Schank- und Speisewirtschaften im Einkaufszentrum „Gleis 4“ bereits befinden. Das Gebiet wird somit nach Ansiedlung des Biomarktes mit integriertem Bistro i. V. m. dem gastronomischen Angebot im Einkaufszentrum ausreichend mit Schank- und Speisewirtschaften ausgestattet sein.
- **Betriebe des Beherbergungsgewerbes** werden auf Grund einer starken Verkehrsanziehung als unzulässig festgelegt.
- **Einzelhandelsbetriebe** werden im urbanen Gebiet ausgeschlossen, da zwei Einzelhandelsbetriebe in den sonstigen Sondergebieten geplant und weitere Einzelhandelsbetriebe im Einkaufszentrum „Gleis 4“ bereits vorhanden sind. Nach Ansiedlung des Fahrradfachmarktes und des Biomarktes wird das Gebiet i. V. m. dem bestehenden Einzelhandelsangebot im Einkaufszentrum mit ausreichenden Versorgungsangeboten ausgestattet sein.

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 stark verkehrsanziehend wirken. Der Ausschluss von Tankstellen erfolgt mit dem Ziel, die städtebauliche und die Wohnumfeldqualität in diesem Bereich sicherzustellen.

### **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 rund 20 % der Gesamtfläche des Plangebietes dar.

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald legt großen Wert darauf, die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum zu fördern und somit die Entstehung von sozialem Wohnungsbau voranzutreiben. Um mit dem Bebauungsplan die Entstehung von sozialem Wohnungsbau im Plangebiet sicherzustellen, setzt der B-Plan nach § 9 Absatz 1 Nr. 7 BauGB fest, dass im WA2 nur Wohngebäude zulässig, in denen mindestens 33 % der Wohneinheiten, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderungen gefördert werden könnten, errichtet werden.

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

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** 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 unter anderem einen der Versorgung des Gebiets dienenden Laden darstellt, im nördlich im Plangebiet liegenden sonstigen Sondergebiet SO1 untergebracht werden. Da die allgemeinen Wohngebiete WA2 und WA3 über die Burgstraße erschlossen werden und im Rahmen der Verkehrsplanung nicht vorgesehen wurde, Versorgungsläden über die Burgstraße erschließen zu lassen, wäre die Zulässigkeit der o. g. Läden nicht konform mit dem Verkehrsgutachten. Aufgrund des benachbarten Einkaufszentrums „Gleis 4“ mit seinen zahlreichen Angeboten an Versorgungsläden sowie des geplanten Biosupermarktes im SO1 ist die Nahversorgung des Quartiers bereits in ausreichendem Maß sichergestellt, so dass die Ansiedlung weiterer der Versorgung des Gebiets dienenden Läden nicht notwendig ist.
- **Schank- und Speisewirtschaften** werden in den WA ausgeschlossen, da ein Bistro, das eine Schank- und Speisewirtschaft darstellt, im Biosupermarkt-Gebäude geplant ist und sich Schank- und Speisewirtschaften im Einkaufszentrum „Gleis 4“ bereits befinden. Das Gebiet wird somit nach Ansiedlung des Biosupermarktes mit integriertem Bistro i. V. m. dem gastronomischen Angebot im Einkaufszentrum ausreichend mit Schank- und Speisewirtschaften ausgestattet sein.

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 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 in den WA aus den gleichen Gründen ausgeschlossen wie im MU. Tankstellen die zum Teil im 24-Stunden-Betrieb arbeiten, würden weiteren Ziel- und Quellverkehr im Plangebiet erzeugen. Der Ausschluss von Tankstellen erfolgt mit dem Ziel, die städtebauliche und die Wohnumfeld-Qualität in diesem Bereich sicherzustellen.

### **5.1.3. Sonstiges Sondergebiet SO1 „Einzelhandel / Gastronomie“**

Im nördlichen Bereich des Plangebietes wird ein sonstiges Sondergebiet SO1 festgesetzt. Das SO1 erhält die Zweckbestimmung „Einzelhandel / Gastronomie“ und dient der Versorgung mit nahversorgungsrelevantem Sortiment (Schwerpunkt Biolebensmittel), der Unterbringung einer Schank- und Speisewirtschaft (integriertes Bistro im Biosupermarkt) sowie der teilweisen Unterbringung des eigenen Stellplatzbedarfs als auch des teilweisen Stellplatzbedarfs des SO2 und des Bebauungsplan-Gebietes Nr. 98 „KAW-Gelände“.

Zulässig sind im sonstigen Sondergebiet SO1 gemäß § 11 BauNVO:

- **Ein Einzelhandelsbetrieb mit einer maximalen Verkaufsfläche von 650 m<sup>2</sup>** wird zugelassen, da die Ansiedlung eines Biosupermarktes mit der festgesetzten maximal zulässigen Verkaufsfläche eines der primären Planungsziele darstellt. Die Ansiedlung des oben beschriebenen Einzelhandelsbetriebes 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.
- Eine **Schank- und Speisewirtschaft** wird zugelassen, da vorgesehen ist, im SO1 ein Bistro anzusiedeln, wo die im Biomarkt angebotenen Biolebensmittel verkostet werden können. Das Bistro soll ebenfalls als Ergänzung zum gastronomischen Angebot des Einkaufszentrums „Gleis 4“ dienen.
- **Ebenerdige Stellplätze für die Nutzer der gewerblichen Einrichtungen in den sonstigen Sondergebieten SO1 und SO2 sowie des Bebauungsplan-Gebietes Nr. 98 „KAW-Gelände“** werden explizit zugelassen, da vorgesehen wird, die bestehenden und die neu herzustellenden Stellplatzanlagen innerhalb des SO1 nicht nur für die Kunden des Biomarktes und des Bistros, sondern auch für die Nutzer der gewerblichen Einrichtungen im SO2 als auch des Einkaufszentrums nutzbar 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 % der Verkaufsfläche im SO1 für Lebensmittel genutzt werden müssen.

Der Bereich des sonstigen Sondergebietes SO1, der für das Grundstück des Biomarktes mit Bistro vorgesehen ist, umfasst eine Fläche von ca. 2.800 m<sup>2</sup>. Um mit dem Bebauungsplan

planungsrechtlich sicherzustellen, dass sich im SO1 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 SO1, die sich unmittelbar südöstlich der Zoo-handlung befinden, lediglich rund 40 m<sup>2</sup> Flächengröße aufweisen, kann durch diese Maßnahme verhindert werden, dass sich mehr als ein Einzelhandelsbetrieb im SO1 ansiedeln wird.

Durch die gewählte Lage des Baufeldes für den Einzelhandel sowie durch die Art der Nutzung kann, wie auch im SO2, wo sich der Fahrradmarkt und das Fitnessstudio ansiedeln werden, hier ein Nutzungszusammenhang mit dem Bebauungsplan Nr. 98 hergestellt werden.

#### **5.1.4. Sonstiges Sondergebiet SO2 „Großflächiger Einzelhandel / Fitnessstudio / Physiotherapie / Büros“**

Im westlichen Bereich des Plangebietes, südwestlich des SO1 wird ein sonstiges Sondergebiet SO2 festgesetzt. Das SO2 erhält die Zweckbestimmung „Großflächiger Einzelhandel / Fitnessstudio / Physiotherapie / Büros“ und dient dem Verkauf von Fahrrädern und Fahrrad-Zubehör sowie der Reparatur und dem Testen von Fahrrädern. Darüber hinaus dient das SO2 der Unterbringung eines Fitnessstudios, einer Physiotherapie-Praxis, von Büros sowie der teilweisen Unterbringung des Stellplatzbedarfs der sonstigen Sondergebiete SO1 und SO2 als auch des teilweisen Stellplatzbedarfs des Bebauungsplan-Gebietes Nr. 98 „KAW-Gelände“.

Zulässig sind im sonstigen Sondergebiet SO1 gemäß § 11 BauNVO:

- **Großflächige Einzelhandelsbetriebe (Fahrradfachmarkt)** werden zugelassen, da die Ansiedlung Fahrradfacheinzelhandels 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 sowie für die Fahrradfachhandelsbranche ist. 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“.
- **Anlagen für sportliche Zwecke (Fitnessstudio)** werden zugelassen, Da die Ansiedlung eines Fitnessstudios eines der primären Planungsziele darstellt. Die Gesundheit der Bevölkerung hat oberste Priorität und sportliche Aktivitäten fördern die Gesundheit der Menschen. Ein Fitnessstudio dient somit sowie gesundheitlichen als sportlichen Zwecken. Somit wird die o. g. Anlage im Sinne eines gesunden Lebensstils und einer gesunden und fitten Quartiersbevölkerung als auch der Bevölkerung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald zugelassen und dient der Realisierung der Planungsziels.
- **Anlagen für gesundheitliche Zwecke (Physiotherapie)** werden zugelassen, da die Ansiedlung einer Physiotherapie-Praxis eines der primären Planungsziele darstellt und die Gesundheit der Bevölkerung oberste Priorität hat. Somit wird die o. g. Anlage im Sinne einer gesunden Quartiersbevölkerung zugelassen.
- **Geschäfts- und Büroflächen** werden zugelassen, da Schaffung eines Büroflächen-Angebotes eines der primären Planungsziele darstellt. Darüber hinaus befindet sich das Plangebiet in innerstädtischer Lage, die durch eine Vielzahl an Geschäfts- und

Bürogebäuden bzw. -räumen geprägt ist. Somit erfolgt die Zulässigkeit von Geschäfts- und Büroflächen u. a. in Anlehnung an die Umgebung.

- **Ebenerdige Stellplätze für die Nutzer der gewerblichen Einrichtungen in den sonstigen Sondergebieten SO1 und SO2 sowie des Bebauungsplan-Gebietes Nr. 98 „KAW-Gelände“** werden explizit zugelassen, da vorgesehen wird die bestehenden und die neu herzustellenden Stellplatzanlagen innerhalb des SO2 nicht nur für die Nutzer der Einrichtungen im SO2, sondern auch für die Nutzer der gewerblichen Einrichtungen im SO1 als auch des Einkaufszentrums nutzbar zu machen.

## **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. In den sonstigen Sondergebieten SO1 und SO2 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 ergebende 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 in der Umgebung sowie auch an der unmittelbaren Lage entlang der Bahnanlage und dem Erfordernis, einen Schallschutzriegel zu schaffen. Entsprechend werden im SO2, im MU sowie in den allgemeinen Wohngebieten WA1 und WA3 II bis IV Vollgeschosse als Mindest- und Höchstmaß festgesetzt. Um die Wohngrundstücke des WA1 durch Verschattung in den Wintermonaten und zu massive Gebäudewirkung nicht 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 SO1 ein Biosupermarkt mit lediglich einem Vollgeschoss geplant ist, 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 Umwehungen um bis zu 1,20 m überschritten werden.

Die maximale Gebäudehöhe im SO1 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 bis zu ca. 10 m und einer Firsthöhe von bis zu ca. 14 m vorfinden.

Im WA2 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 Beeinträchtigungen des nördlich gelegenen WA1 verhindert werden. Darüber hinaus kann so ein harmonischer und stufenweiser Übergang hinsichtlich der Gebäudehöhe vom WA3 bis zum benachbarten SO1 geschaffen werden.

Im MU und im SO2 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 mit lediglich zwei geplanten Vollgeschossen, einer Gebäudehöhe von 13,00 m und somit einer durchschnittlichen Geschosshöhe von 6,50 m verdeutlicht wird.

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 2,50 m zulässig. Die Festsetzung wird getroffen, um für die Installation von Dachaufbauten und technischen Geräte auf den Dächern ausreichend Spielraum zu gewährleisten sowie eine geplante Dachbegrünung mit aufgeständerten PV-Modulen auf den Dächern zu ermöglichen. Im Sinne einer städtebaulichen Verträglichkeit wird ergänzend festgesetzt, dass die o. g. Anlagen mit einem Mindestabstand von 1,50 m zur Gebäudeaußenwand anzuordnen sind.

### **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 sowie im SO2 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. Die Festsetzung der abweichenden Bauweise im MU und SO2 dient der Errichtung des vorgesehenen ca. 140 m langen Baukörpers, der als Schallschutzriegel dienen soll. Die offene Bauweise wird ausgeschlossen, um zu ermöglichen, dass ein ausreichend langer Baukörper im Sinne des Schallschutzes errichtet werden kann. 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 SO1 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 Gebäudes im MU und SO2 entlang der Bahngleise mit einer innerstädtischen Dichte, unter Berücksichtigung des Schallschutzes, um eine 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 die nordöstliche Baugrenze im MU erfolgt die Festlegung der Baugrenzen in den allgemeinen Wohngebieten WA2 und WA3. Die Baugrenzen in den allgemeinen Wohngebieten WA2 und WA3 ermöglichen zusammen mit den Baugrenzen im MU die Schaffung eines abwechslungsreichen städtischen Raumes.
- Die Baugrenzen im SO1 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.
- Gewährleistung des teilweisen Erhalts der bestehenden Stellplatzanlage südöstlich der Zoohandlung.

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.

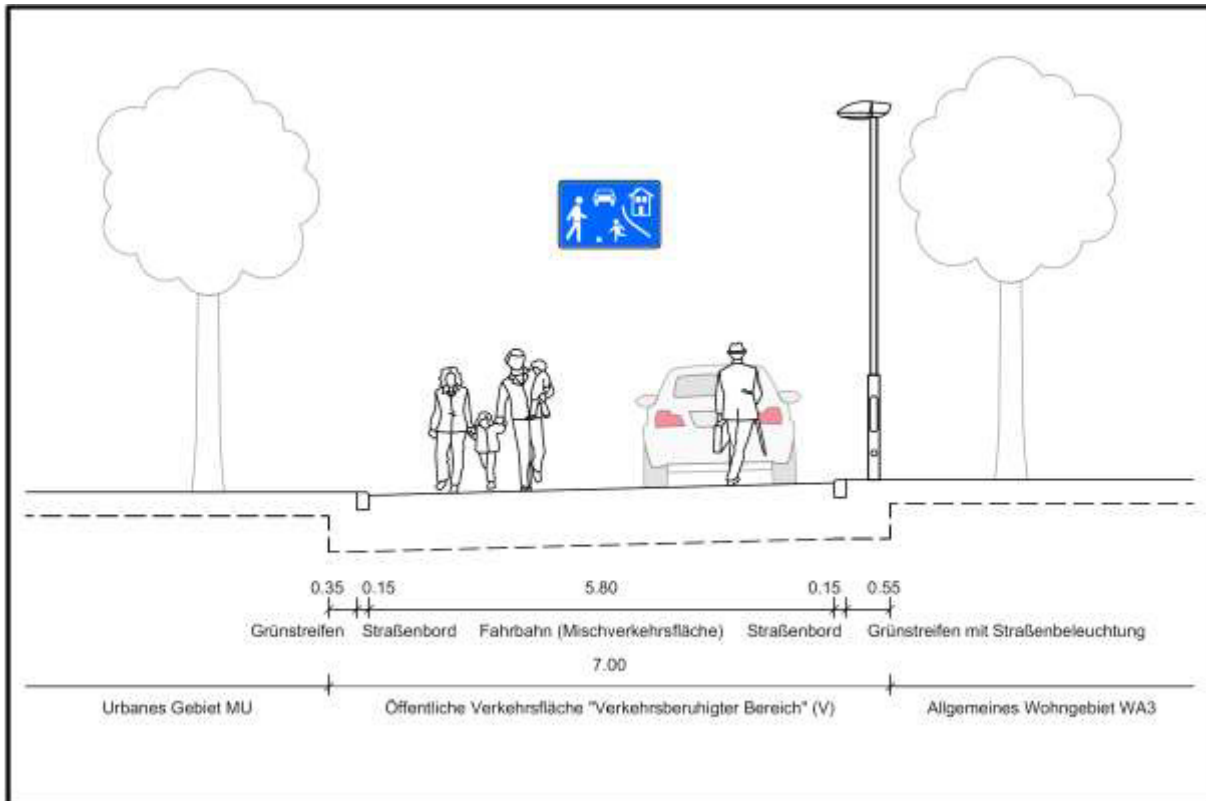
Die Bereitstellung von Garagen / Carports und Stellplätzen mit ihren Zufahrten ist gemäß § 9 Absatz 1 Nr. 4 BauGB innerhalb und außerhalb der Baugrenzen zulässig. Die Festsetzung ermöglicht eine flexible Ausgestaltung der Grundstücke entsprechend der entstehenden Nutzungen und Gebäudeformen. Gemäß §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

#### **5.5. Verkehrsflächen**

Der Bebauungsplan setzt die südliche Erschließungsstraße als öffentliche Verkehrsfläche mit einer besonderen Zweckbestimmung fest. Die öffentliche Verkehrsfläche V erhält im Sinne der Verkehrsberuhigung die besondere Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“ und dient der Erschließung des Plangebietes von der Burgstraße im Süden. Durch den verkehrsberuhigten Bereich sollen die allgemeinen Wohngebiete WA1 – WA3 sowie die Wohnnutzung im urbanen Gebiet MU erschlossen werden.

Die Festlegung als verkehrsberuhigte Zone erfolgt auf Grund der geplanten Wohnnutzung, um hier durch die Verkehrsberuhigung mehr Wohnqualität zu schaffen. Zur Schaffung von Aufenthaltsqualität ist vorgesehen, in der Verkehrsfläche Grünflächen zu integrieren. Ein Hinweis dazu ist im Bebauungsplan enthalten. Die Grünflächen sollen in einer geeigneten Anzahl auf Höhe der Baumstandorte im MU und dem WA3 angeordnet werden. Darüber hinaus kann durch die Schaffung von Grünflächen in der Verkehrsfläche erreicht werden, dass die mit dem VZ 325 vorgeschriebene Geschwindigkeitsbegrenzung „Schrittgeschwindigkeit“ realistisch eingehalten wird, womit die Herstellung einer Mischverkehrsfläche, die von allen Verkehrsteilnehmern genutzt werden kann, aus Sicht der Verkehrssicherheit für Fußgänger ermöglicht wird.

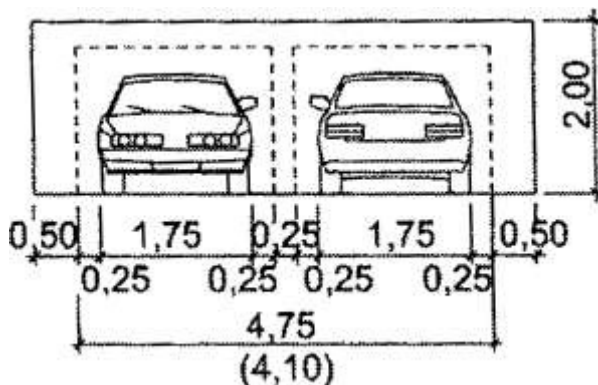
Da die öffentliche Verkehrsfläche „Verkehrsberuhigter Bereich“ V nach Umsetzung eine Wohnstraße darstellen wird, erfolgt die Festlegung als verkehrsberuhigter Bereich gemäß dem Punkt „3.1.2.3 Wohnstraßen ohne Gehwege“ des Regelwerks „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanalgen (EFA)“. Da die verkehrstechnische Untersuchung zum Ergebnis gekommen ist, dass die zu erwartende Verkehrsbelastung in der geplanten Wohnstraße weit unter 50 Kfz in der Spitzenstunde liegen wird, sind die Voraussetzungen für den Verzicht von Gehwegen erfüllt. Zur Sicherung des Fußgängerverkehrs soll eine mäßige Fahrgeschwindigkeit sichergestellt und nach den Empfehlungen des Regelwerks EFA ein verkehrsberuhigter Bereich mit den Verkehrszeichen 325/326 angeordnet werden. Die Verkehrsfläche wird bis zur nördlichen Wendeanlage mit einer Breite von 7,00 m festgesetzt und soll mit dem in Abbildung 13 dargestellten Straßenaufbau hergestellt werden.



**Abbildung 13: Querschnitt der öffentlichen Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“ im 7,00 m-breiten Bereich (Quelle: IPO)**

Zur Sicherstellung der baulichen Ausgestaltung der Verkehrsfläche V als verkehrsberuhigter Bereich wird festgesetzt, dass die Verkehrsfläche als Mischverkehrsfläche auszubauen und zu gestalten ist.

Da in dem Abzweig des verkehrsberuhigten Bereiches nach Nordosten zwischen den allgemeinen Wohngebieten WA2 und WA3 keine Müllentsorgungsfahrzeuge fahren werden und hier mit weniger Verkehr zu rechnen ist, als im südlichen Bereich des V, wurde hier eine Breite für die Verkehrsfläche von lediglich 5,75 m gewählt. Die Breite entspricht dem mit dem Regelwerk RASSt 06 empfohlenen Grundmaß für Verkehrsräume beim Begegnen durch zwei PKW. Die Verkehrsfläche soll im Bereich des Abzweigs gemäß Abbildung 14 mit einer Fahrbahn von 4,75 und beidseitigen Sicherheitsabständen von 0,5 m hergestellt werden.



**Abbildung 14: Aufbau der öffentlichen Verkehrsfläche „Verkehrsberuhigter Bereich“ im Bereich des Abzweigs zwischen den WA2 und WA3 (Quelle: RASSt 06)**

Auf Grund der Stichstraßenerschließung wurde im Bereich zwischen dem WA2, WA3 und dem MU eine Wendeanlage geplant, die das Wenden mit PKW und auch mit einem dreiachsigen

Müllfahrzeug ermöglicht. Im südlichen Bereich der Verkehrsfläche wurde eine zweite Wendeanlage geplant, um bei Entleerung der in diesem Bereich vorgesehenen Glascontainer ein Wenden mit einem Müllfahrzeug zu ermöglichen und ein zusätzliches Hineinfahren in den zentralen Bereich des Plangebietes mit dem Müllentsorgungsfahrzeug zu vermeiden.

Die o. g. Wendeanlage im Bereich zwischen den WA2 und WA3 sowie dem MU ist mit 1 m-breiten Freiräumen für die Fahrzeugüberhänge vorgesehen. Da der Abstand der öffentlichen Verkehrsfläche „Verkehrsberuhigter Bereich“ im Bereich dieser Wendeanlage zur Baugrenze im urbanen Gebiet MU lediglich rund 0,3 m beträgt, sollen hier die 1 m-breiten Freiräume ein städtebaulich verträgliches Abstandsmaß vom Gebäude zur Fahrbahn gewährleisten. Um mit dem Bebauungsplan den vorgesehenen Abstand zur Fahrbahn sicherzustellen, setzt der B-Plan textlich fest, dass die betroffene Wendeanlage mit 1 m-breiten Freiräumen für die Fahrzeugüberhänge herzustellen ist und die zum urbanen Gebiet MU gerichteten Freiräume sich in ihrer Gestaltung von der Fahrbahn unterscheiden müssen und nicht als Fahrbahn genutzt werden dürfen.

An die öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“ südöstlich anschließend wird eine öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt, um den südlichen Bereich des Plangebietes an das öffentliche Straßenverkehrsnetz der Universitäts- und Hansestadt Greifswald aus Sicht des Bebauungsplanes anzubinden. Bei der öffentlichen Straßenverkehrsfläche im Südosten handelt es sich um einen Bereich der Burgstraße. Analog dazu erfolgt die Aufnahme in den Geltungsbereich und Festsetzung als öffentliche Straßenverkehrsfläche eines Teilbereichs der Wiesenstraße.

Im nördlichen Bereich setzt der Bebauungsplan eine private Straßenverkehrsfläche fest, die das B-Plan-Gebiet über die Stellplatzflächen des Einkaufszentrums „Gleis 4“ an die Bahnhofstraße anbinden soll. Zur Sicherstellung einer öffentlichen Nutzung der nördlichen Erschließungsstraße soll die private Straßenverkehrsfläche gemäß § 7 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern (StrWG - MV) öffentlich gewidmet werden. Ergänzend setzt der B-Plan fest, dass die private Straßenverkehrsfläche mit einem Geh-, Fahr und Leitungsrecht zu Gunsten der Allgemeinheit sowie zu Gunsten der Ver- und Entsorgung ausgewiesen wird.

Die private Straßenverkehrsfläche ist zum Teil Bestandteil der Stellplatzflächen des B-Plan-Gebietes Nr. 98 und bereits hergestellt. Die bestehende Parkplatzfläche verfügt zum Teil über Gehwege. Da die geplante private Straßenverkehrsfläche ungefähr ab auf Höhe der Zoohandlung weiter nach Süden bis zum Fuß- und Radweg noch hergestellt werden muss, soll hier die Verkehrsfläche in Anlehnung an die öffentliche Verkehrsfläche V ebenfalls als Mischverkehrsfläche ausgebaut und gestaltet werden. Deswegen wird festgesetzt, dass in den Bereichen der privaten Straßenverkehrsfläche, in denen keine bestehenden Gehwege vorhanden sind, die Verkehrsfläche als Mischverkehrsfläche auszubauen und zu gestalten ist.

Um das Plangebiet aus Sicht des B-Planes auch im Norden an das öffentliche Straßenverkehrsnetz (Bahnhofstraße) anzubinden, wurde analog zur Wiesenstraße und Burgstraße ein Bereich der Bahnhofstraße in den Geltungsbereich mitaufgenommen und als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

Darüber hinaus setzt der Bebauungsplan zwei Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ fest. Die Verkehrsflächen „Fuß- und Radweg“ dienen der Erweiterung des Greifswalder Fuß- und Radwegenetzes und somit der Förderung einer CO<sub>2</sub>-losen und damit umweltfreundlichen Mobilität.

- Die öffentliche Verkehrsfläche „Fuß- und Radweg zwischen dem verkehrsberuhigten Bereich und der privaten Straßenverkehrsfläche dient darüber hinaus der Verhinderung des motorisierten Durchquerungsverkehrs durch das Plangebiet und somit einer Sackgassenerschließung für den motorisierten Verkehr (ausgenommen elektrisch angetriebene Zweiradfahrzeuge sowie besondere Fortbewegungsmittel).
- Die öffentliche Verkehrsfläche „Fuß- und Radweg“ östlich und südlich des WA1 dient darüber hinaus als Zuwegung zur öffentlichen Verkehrsfläche „Verkehrsberuhigter Bereich“ und als Verbindung zur öffentlichen Grünfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Spielplatz“ von der Ecke Wiesenstraße / Pfarrer-Wachsmann-Straße sowie der Schaffung der im Mobilitätskonzept vorgesehenen Wegeverbindungen zwischen der Wiesenstraße und dem KAW-Gelände sowie zwischen der Pfarrer-Wachsmann-Straße und der Burgstraße.

Der Fuß- und Radweg“ östlich und südlich des WA1 ist mit einer Breite von 4,00 m eingetragen, um die Herstellung eines gemeinsamen Fuß- und Radweges mit einer Breite von 3,00 m zzgl. eines beidseitigen 0,50 m-breiten Abstandes zu festen Einbauten zu ermöglichen. Der Weg soll mit einer befestigten Fahrbahn hergestellt werden. Um die Ausgestaltung des Fuß- und Radweges mit den o. g. Breiten und mit einer befestigten Fahrbahn sicherzustellen, werden die geplanten Parameter mit dem B-Plan festgesetzt. Die o. g. Fahrbahn- und Abstandsbreiten sind erforderlich, um einem sicheren Verkehrsablauf für Fuß- und Radverkehr zu gewährleisten.

Die Wegeführung in dem Fuß- und Radweg östlich und südlich des WA1 verläuft in einem Bereich rechtwinklig. Es wird darauf hingewiesen, dass in dieser öffentlichen Verkehrsfläche mittels verkehrsrechtlicher Anordnung eines entsprechenden Verkehrszeichens auf mögliche Gefahren durch die rechtwinklige Wegeführung hingewiesen werden muss. Eine Ausrundung der Verkehrsfläche ist auf Grund der Eigentumsverhältnisse über das Grundstück des WA1 nicht möglich.

Da beidseitig des Fuß- und Radweges zwischen dem verkehrsberuhigten Bereich und der privaten Straßenverkehrsfläche die Leitungsrechte L1 und L2 festgesetzt werden und der Leitungskorridor von Bebauung und Bepflanzung freizuhalten ist, können die L-Bereiche als Sicherheitsabstand zu festen Einbauten, Einfriedungen, Hecken etc. dienen und die gesamte Breite der Verkehrsfläche von 4,00 m für die Unterbringung der Fahrbahn inkl. Straßenborde und Rückenstützen genutzt werden. Da dieser Fuß- und Radweg einen Teil der Hauptwegeachse im Plangebiet darstellt, ist hier mit mehr Fuß- und Radverkehr zu rechnen, als im Fuß- und Radweg, der von der Wiesenstraße ausgeht. Aus diesem Grund ist die Nutzung der gesamten Breite von 4,00 m für den Weg sinnvoll. Die beidseitigen Borde und Rückenstützen benötigen 20 cm Breite, so dass eine Fahrbahn mit 3,60 m Breite ermöglicht wird. Die Herstellung der Fahrbahn mit einer Breite von 3,60 m wird mit dem B-Plan festgesetzt.

Zur baulichen Verhinderung der Durchfahrt mit PKW sollen in dieser Verkehrsfläche Absperrpfosten aufgestellt werden. Da für die Feuerwehr im Sinne des Brandschutzes die Durchfahrt dennoch ermöglicht werden muss, sind hier für die Feuerwehr entnehmbare / klappbare Absperrpfosten zu verwenden.

#### **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 ermöglicht. Die

Flächen, die mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht (GFL) 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. Der GFL-Bereich (GFL1 und GFL2) dienen u. a. der Ermöglichung der im Mobilitätskonzept vorgesehenen Verbindungen entlang der Bahngleise.

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 Betriebes der Leitungen das Recht die Bereiche zu begehen, ggf. zu befahren und Arbeiten an den Leitungen durchzuführen.

**GFL1:** Die mit dem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht GFL1 besetzten Flächen dienen derverkehrlichen Erschließung des Parkhauses im urbanen Gebiet MU und somit der gewerblichen Nutzung im MU, der sonstigen Sondergebiete SO1 und SO2 sowie der Flächen im Bebauungsplan Nr. 98 "KAW-Gelände" der Universitäts- und Hansestadt Greifswald nach Maßgabe der baulichen Nutzung. Darüber hinaus dient das GFL1 der örtlichen Hauptgeh- und Haupt-radwegeverbindung 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 der sonstigen Sondergebiete SO1 und SO2, der gewerblichen Einrichtungen im MU sowie des Einkaufszentrums „Gleis 4“ 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 Haupt-radwegeverbindung 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.

**L1, L2:** Die L1 und L2 beinhalten ein Leitungsrecht zugunsten der Versorgungsträger und werden festgesetzt, um auf Höhe des Fuß- und Radweges zwischen dem verkehrsberuhigten Bereich und der privaten Straßenverkehrsfläche 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 entlang des Fuß- und Radweges auf Höhe des geplanten Spielplatzes sicherzustellen.

**L4, L5, L6:** Die Leitungsrechte L4 – L6 beinhalten jeweils ein Leitungsrecht zugunsten der Versorgungsträger und werden festgesetzt, um den Betrieb des bestehenden Regenwasserkanals, der im Punkt II. / 5.9.1. Leitungsbestand und Erschließung“ genannt wurde, 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 nördlich des allgemeinen Wohngebietes 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 – 18 Lebensjahren. Die Grünfläche in der südlichen Spitze des Plangebietes wird als private Grünfläche festgesetzt und dient in Verbindung mit dem festgesetzten GFL2 der Ermöglichung einer Grünverbindung für Fußgänger und Radfahrer entlang der Bahntrasse bis zur Bahnunterführung „Scharnhorststraße“. Die private Grünfläche am östlichen Rand des Geltungsbereiches soll der Begrünung der südlichen Erschließungsstraße sowie der Abschirmung der Hinterhöfe der Wohnbebauung östlich an der Burgstraße von der Verkehrsfläche dienen.

Zur Reduktion des Versiegelungsgrades sowie zur Schaffung attraktiver Stellplatzanlagen mit freiraumgestalterischer Qualität als auch im Sinne der Umsetzung grünordnerischer Maßnahmen hinsichtlich der Stellplatzgestaltung über die Vorgaben der Stellplatz- und Fahrradabstellplatzsatzung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald hinaus werden im Bereich der bestehenden Stellplatzanlagen südöstlich der Zoohandlung und vor den geplanten Läden in den sonstigen Sondergebieten SO1 und SO2 insgesamt sechs kleine und zwei größere Grünflächen festgesetzt.

Von den vier bestehenden Stellplatzreihen südöstlich der Zoohandlung wurden in der nördlichsten 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 private Straßenverkehrsfläche 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 übrigen Flächen der zu entfallenen 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.

Zusammenfassend wurden im Bereich der bestehenden Stellplatzanlagen Grünflächen mit einer Gesamtflächengröße von rund 450 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 in den SO sowie südöstlich der Zoohandlung 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, umgesetzt worden sind. 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 Grünflächen- und Pflanzstandorten der anzulegenden Grünflächen und anzupflanzenden Bäume je Baum und Grünfläche um bis zu 4,00 m zulässig. Die öffentliche Grünfläche „Spielplatz“ sowie die privaten Grünflächen im südlichen Bereich des Plangebietes sind von dieser Festsetzung nicht betroffen. Um zu verhindern, dass die Abweichungen bei den Grünflächen zur Reduktion der Flächengröße der festgesetzten Grünflächen führen, setzt der B-Plan fest, dass bei Abweichungen die festgesetzte Gesamtflächengröße von 450 m<sup>2</sup> nicht unterschritten werden darf.

Die anzupflanzenden Bäume sind dauerhaft zu erhalten und bei Abgang gleichwertig zu ersetzen. Der B-Plan setzt insgesamt 18 Baumanpflanzungen fest.

### **5.7.3. Jungbaumpflege / Baumqualität**

Zur Sicherstellung, dass die anzupflanzenden Bäume zu gesunden Bäumen heranwachsen, setzt der B-Plan folgende Maßnahmen zur Jungbaumpflege / Baumqualität fest:

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 5 Jahre nach der Anpflanzung sind die Bäume regelmäßig zu wässern (angepasst an die klimatischen Bedingungen). Der Dreibock ist fünf Jahre nach der Anpflanzung zu entfernen. Innerhalb der ersten 10 Jahre sind 2-3 Erziehungsschnitte durchzuführen. Innerhalb der ersten 5 Jahre sind die Baumscheiben vor Bodenverdichtung zu sichern und die Bäume vor Beschädigung zu schützen. Zur Vermeidung von Konkurrenzbewuchs sind die Baumscheiben entsprechend zu pflegen.

#### **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. Des Weiteren wurden mit den Pflanzlisten großkronige Baumarten ausgeschlossen, da großkronige Arten hohe Anforderungen Wurzelräume, Abstände zu Baukörpern etc. haben. Im B-Plan-Gebiet können nicht alle Anforderungen erfüllt werden, weswegen auf großkronige Arten bewusst verzichtet wird. Durch den Ausschluss großkroniger Baumarten kann i. V. m. den Festsetzungen zur Jungbaumpflege / Baumqualität sichergestellt werden, dass die Bäume im Plangebiet zu gesunden Bäumen heranwachsen.

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

Baumarten		Baumarten	
Lateinischer Name	Deutscher Name	Lateinischer Name	Deutscher Name
Acer campestre	Feld-Ahorn	Prunus avium	Vogel-Kirsche
Betula pendula	Hänge-Birke	Sorbus aria	Echte Mehlbeere
Carpinus betulus	Hainbuche	Sorbus intermedia	Schwedische Mehlbeere

**Tabelle 1: Pflanzliste – Baumarten**

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

Weitere Baumarten für Gestaltungspflanzungen (Auswahl; optional)

Weitere Baumarten für Gestaltungspflanzungen (Auswahl; optional)		Weitere Baumarten für Gestaltungspflanzungen (Auswahl; optional)	
Lateinischer Name	Deutscher Name	Lateinischer Name	Deutscher Name
Abies cephalonica	Griechische Tanne	Liquidambar styraciflua	Amberbaum
Acer campestre	Feld-Ahorn	Ostrya carpinifolia	Hopfenbuche
Betula pendula	Hänge-Birke	Pinus peuce	Mazedonische Kiefer
Catalpa bignonioides	Trompetenbaum	Prunus padus 'Schloss Tiefurt'	Traubenkirsche
Calocedrus decurrens	Weihrauchzeder	Prunus serrulata 'Pink Perfection'	Zierkirsche
Carpinus betulus 'Fasti-giata'	Säulen Hainbuche	Quercus palustris	Sumpfeiche

Fraxinus ornus	Blumenesche	Sorbus aria	Mehlbeere
Ginkgo biloba	Ginkgo	Sorbus intermedia	Schwedische Mehlbeere
Juglans cinerea	Butternuss	Tilia x europaea 'Euchlora'	Krimlinde

**Tabelle 2: Pflanzliste – Weitere Baumarten für Gestaltungsanpflanzungen**

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

**Tabelle 3: Pflanzliste – Straucharten****5.7.5. Baumerhaltung und Baumentfall**

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

Zugunsten eines geplanten Abfallstandortes sowie zugunsten der geplanten privaten Straßenverkehrsfläche werden in Folge der B-Plan-Maßnahme 10 Bäume entfallen. Die Bäume weisen alle einen Stammumfang von unter 1 m auf und unterliegen daher keinem gesetzlichen Gehölzschutz.

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 18 Baumanpflanzungen kompensiert werden. Auf Grund einer Differenz von acht Bäumen wird mit dieser Planung eine Überkompensation erfolgen.

**5.7.6. Anpflanzen von Bäumen Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen**

Im nordöstlichen Randbereich des SO1 setzt der Bebauungsplan eine Fläche zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen fest. Die Festsetzung dieser umgrenzten Fläche erfolgt, um die östlich / nordöstlich befindende Bebauung / Wohnbebauung von dem vorgesehenen Gewerbe im Plangebiet sowie dem bestehenden Gewerbe auf dem KAW-Gelände abzusichern. Ergänzend soll die Pflanzfläche zur Begründung der Stellplatzanlage

im SO1 dienen. Um zu verhindern, dass die angrenzenden Grundstücke durch Bäume verschattet werden, setzt der B-Plan fest, dass Bäume und baumartige Gehölze in der umgrenzten Fläche nicht zulässig sind.

### **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 zusammenhängenden Gebäuderiegels die Lärmimmissionen, die durch die vorbeifahrenden Eisenbahnzüge entstehen, abgeschirmt werden. Da im urbanen Gebiet MU und sonstigen Sondergebiet SO2 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 zusammenhängenden Gebäuderiegel sichergestellt werden wird.

Aus Sicht des Lärmschutzes muss sich die Lärmschutzwand um mindestens 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 mindestens 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 Baukörper im MU und im SO2 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.

Es wird darauf hingewiesen, dass auf Grund der unmittelbaren Nähe zum Grundstück der Deutschen Bahn für die Konstruktion und Ausführung der Lärmschutzwand die DB Konzernrichtlinien 804.5501, 997.0241 (Bahnerdung der Schallschutzwände) und bzgl. der Anmeldung der Maßnahme die Richtlinie 406.1103 (Koordination Betrieb und Bau) anzuwenden sind.

Die Lärmschutzwand muss den durch die Wand gehenden A-bewerteten Schall um mehr als 25 dB mindern. 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 – Teil 1: 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. Im Bebauungsplan wurden die maßgeblichen Außenlärmpegel wie folgt tabellarisch zusammengefasst und festgesetzt:

Lärmpegelbereich	Maßgeblicher Außenlärmpegel tags	Maßgeblicher Außenlärmpegel nachts
Urbanes Gebiet MU	69 dB (A) an den zur Bahntrasse gerichteten Gebäudeseiten  66 dB (A) an den zur Verkehrsfläche V gerichteten Gebäudeseiten	70 – 71 dB (A) an den zur Bahntrasse gerichteten Gebäudeseiten  54 – 55 dB (A) an den zur Verkehrsfläche V gerichteten Gebäudeseiten
Allgemeine Wohngebiete WA1, WA2 und WA3	60 dB (A) an den zur Verkehrsfläche V sowie zum Gewerbe gerichteten Gebäudeseiten  59 dB (A) auf allen anderen Gebäudeseiten	57 – 59 dB (A) an den zur Verkehrsfläche V sowie zum Gewerbe gerichteten Gebäudeseiten  51 – 56 dB (A) auf allen anderen Gebäudeseiten

**Tabelle 4: Maßgebliche Außenlärmpegel in den allgemeinen Wohngebieten und im urbanen Gebiet**

- Zum Schutz vor Schienenverkehrslärm sind im urbanen Gebiet MU sowie im allgemeinen Wohngebiet WA3 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 Beurteilungspegel 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 in den allgemeinen Wohngebieten WA2 und WA3 sowie im urbanen Gebiet MU ebenerdige Stellplätze mit einem Abstand von mindestens 5,00 m zu einer Gebäudeaußenwand eines Wohngebäudes herzustellen. So kann lautes Schließen von Fahrzeugtüren unmittelbar vor den Wohngebäuden ausgeschlossen werden. Da in dem WA1 Einfamilienhäuser geplant sind und nur die eigenen Bewohner vor ihrem eigenen Haus ihr Fahrzeug abstellen werden, wird das WA1 von dieser Festsetzung ausgenommen.

- Zum Schutz der allgemeinen Wohngebiete WA vor Lärm durch technisch bedingte Anlagen sind im sonstigen Sondergebiet SO1 "Einzelhandel / Gastronomie" Lüftungsanlagen an zur privaten Verkehrsfläche gerichteten Gebäudeseiten anzubringen.
- Zum Schutz der Wohnnutzung sind Wärmepumpen und sonstige raumlufttechnische Anlagen so zu errichten und zu betreiben, dass die maximale Zusatzbelastung an den maßgeblichen Immissionsorten in den allgemeinen Wohngebieten auf einen Teilbeurteilungspegel von 34 dB(A) begrenzt wird. Die Ermittlung der Zusatzbelastung hat auf Grundlage der technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) zu erfolgen. Zusätzlich ist ein Mindestabstand der Anlagen von 3,00 m zur eigenen Grundstücksgrenze einzuhalten

Eine 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 SO1 sowie für das geplante Parkhaus und den vorgesehenen Sammelparkplatz 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 beeinträchtigt werden, setzt der B-Plan fest, dass im sonstigen Sondergebiet SO1 die Anordnung von Fensterflächen nur auf den zur privaten Verkehrsfläche gerichteten Gebäudeseiten zulässig sind.



Abbildung 15: Maßgebliche Außenlärmpegel nach DIN 4109-2: 2018 tags (06 – 22 Uhr) (Quelle: Auszug aus der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 113 -KAW-Gelände Süd-Ost- der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Hermann & 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 ein bestehender privater Regenwasserkanal aus Richtung KAW-Gelände über die nördlichen, östlichen und südlichen Flächen des Geltungsbereiches. Der Kanal führt mehrmals aus dem Geltungsbereich hinaus und wieder hinein bis dieser schließlich kurz vor den Gleisanlagen den Geltungsbereich über die festgesetzte private Grünfläche und das GFL2 im Süden das B-Plan-Gebiet wieder 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 und Zuwegungen anzulegen und an bestehende Leitungen im Ort anzuschließen. Abwasser und Regenwasser sollen im Trennsystem abgeführt werden.

Die Satzung über die Beseitigung von Abwasser in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Abwasserbeseitigungssatzung) ist zu beachten.

Für die Schmutzwasserentsorgung ist eine Erschließung über Anschluss an die vorhandene Schmutzwasserkanalisation im Bereich der Pfarrer-Wachsmann-Straße mittels einer Freigefällekanalisation vorgesehen.

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.

Es wird darauf hingewiesen, dass das Plangebiet teilweise im hochwassergefährdeten Bereich des Greifswalder Boddens liegt. In dem hochwassergefährdeten Bereich sollte keine Lagerung von wassergefährdenden Stoffen erfolgen.

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 und privaten Verkehrsflächen sowie Leitungsrechten L bzw. Geh-, Fahr- und Leitungsrechten GFL 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 gestattet. Die Geländeoberfläche an den öffentlichen und privaten Verkehrsflächen und den Nachbargrundstücken ist so anzugleichen, dass unzumutbare Belästigungen durch Niederschlagswasser nicht entstehen. Das anfallende Niederschlagswasser ist in den privaten Regenwasserkanal („Alter Kanal“) ordnungsgemäß nach § 55 Absatz (1) und (2) WHG abzuführen.

### **5.9.4. Löschwasserversorgung**

Gemäß DWA-W405 ist für die vorgesehene Bebauung (harte Bedachung) eine Bereitstellung von 96 m<sup>3</sup> / h Löschwasser über zwei Stunden als Löschwasserversorgung vorzusehen. Die Bereitstellung muss über Unterflurhydranten aus dem öffentlichen Trinkwasserversorgungsnetz erfolgen. Die Erreichbarkeit für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge wird mit dieser Planung gewährleistet.

Die Hydranten dürfen einen Radius von maximal 75 m (max. Abstand von 150 m) zueinander nicht überschreiten und dürfen nicht innerhalb von Fahrbahnen der Straßen angeordnet werden, da ansonsten im Brandfall die Verkehrsführung beeinträchtigt wird. Darüber hinaus kann bei Anordnung der Hydranten außerhalb der Fahrbahnen verhindert werden, dass im Brandfall ein abgestelltes Fahrzeug den Hydranten blockiert und die Feuerwehr beim Löschangriff behindert. Ein Hinweis zu der Planung der Hydranten-Standorte wurde in den B-Plan eingearbeitet.

Die Löschwasserbereitstellung im B-Plan-Gebiet erfolgt über Unterflurhydranten aus dem öffentlichen Trinkwasserversorgungsnetz. Die Hydranten werden dabei in einem 75 m-Radius zueinander im Bereich der öffentlichen Flächen außerhalb von Fahrbahnflächen und Stellanlagen angeordnet.

Die Löschwasserversorgung für den ersten Löschangriff zur Brandbekämpfung und zur Rettung von Personen muss in einer Entfernung von 75 m-Lauflinie bis zum betroffenen Grundstück – bei einer Ergiebigkeit von mindestens 50 % des insgesamt benötigten Löschwasserbedarfs – sichergestellt sein. Der insgesamt benötigte Löschwasserbedarf ist in einem Umkreis von 300 m (zu den jeweiligen Objekten) sicherzustellen. Diese Regelung gilt nicht über unüberwindbare Hindernisse hinweg. Das sind z.B. Bahntrassen sowie große, langgestreckte

Gebäudekomplexe, die die tatsächliche Laufstrecke zu den Löschwasserentnahmestellen unverhältnismäßig verlängern.

Entnahmestellen mit 400 l/min sind vertretbar, wenn die gesamte Löschwassermenge des Grundschutzes in einem Umkreis von 300 m aus maximal 2 Entnahmestellen sichergestellt werden kann.

Des Weiteren wird auf den Erlass des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen vom 06.02.2024 zu „Photovoltaik auf Nichtwohngebäuden – Vereinfachte brand-schutztechnische Bewertung von Dächern“ verwiesen. Demnach sollen bei Neubauten grundsätzlich nichtbrennbare Materialien für die Dachdämmung und die oberste Schicht der Dach-eindeckung verwendet werden, sofern die Dächer für Photovoltaik-Anlagen geeignet sind.

#### **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 mindestens zwei Abfallstandorte verfügen. Während der Abfallstandort für das WA2 und WA3 sowie für das vorgesehene Gebäude mit der Mischnutzung im MU an der öffentlichen Straßenverkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigten Bereich“, an der geplanten südlichen Wendeanlage untergebracht werden soll, wurde der Abfallstandort für die sonstigen Sondergebiete SO1 und SO2 im Norden des Plangebietes, an den Stellplatzflächen des Einkaufszentrums „Gleis 4“ geplant. Die Sicherstellung der Abfallstandorte erfolgt durch die Festsetzung von Flächen für Versorgungsanlagen und für die Abfallentsorgung mit der Zweckbestimmung „Abfall“. Da sich das allgemeine Wohngebiet mit über 100 m Entfernung relativ weit weg vom südlichen Müllcontainer-Standort befindet, wird mit der Planung einer zweiten Wendeanlage für dreiachsige Müllfahrzeuge im Bereich zwischen dem WA2, WA3 und dem MU auch hier die Müllabholung und somit die Unterbringung eines Müllcontainer-Standortes im zentralen Bereich des Plangebietes ermöglicht.

Zur Gewährleistung von Spielraum bei der Gestaltung des Müllcontainerplatzes wurde von der Festsetzung einer Versorgungsfläche mit der Zweckbestimmung „Abfall“ in diesem Bereich abgesehen.

Die geplante südliche Verkehrsfläche, die den geplanten südlichen Müllcontainerstandort an der Wendeanlage erschließen soll, ist mit einer Breite von 7,00 m und Begegnungsverkehr geplant. Auf der einen Seite ist ein 15 cm-breites Straßenbord und ein anschließender 35 cm-breiter Abstandsstreifen vorgesehen. Auf der anderen Seite ist ebenfalls ein 15 cm-breites Straßenbord und ein anschließender 55 cm-breiter Abstandsstreifen für die Straßenbeleuchtung geplant, so dass eine Fahrbahnbreite von 5,80 m gewährleistet werden kann (siehe Abbildung 13). Die in der Sicherheitstechnik als auch im Verkehrsrecht als Mindestmaß angesehene Fahrbahnbreite für ein Müllfahrzeug mit Begegnungsverkehr von 4,75 m wird mit dieser Planung eingehalten und ein Spielraum von zusätzlichen 1,05 m ermöglicht. Es wird empfohlen die Abstandsstreifen zu begrünen.

Der im nördlichen Bereich des Plangebietes vorgesehene Müllcontainerstandort ist an einer bestehenden Fahrgasse des Parkplatzes des Einkaufszentrums „Gleis 4“ geplant. In dieser Fahrgasse findet kein Begegnungsverkehr statt und ist auch nicht vorgesehen. Die Fahrgasse misst eine Breite von 3,55 m, so dass hier die in der Sicherheitstechnik als auch im Verkehrsrecht angesehene Mindestfahrbahnbreite für ein Müllfahrzeug ohne Begegnungsverkehr von 3,55 m eingehalten wird.

Für die Bewohner des WA1 ist vorgesehen, dass sie ihre Mülltonnen an die Wiesenstraße zur Abholung vorbringen. Alternativ besteht für die Bewohner des WA1 auch die Möglichkeit, ihren Müll zum Müllcontainer-Standort im Bereich der nördlichen Wendeanlage zu bringen.

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

Die neue Satzung über die Abfallentsorgung im Landkreis Vorpommern – Greifswald (Abfallwirtschaftssatzung – AwS) vom 20. September 2022, ist einzuhalten. Diese Satzung ist über das Umweltamt des Landkreises zu erhalten oder über die Internetseiten des Landkreises (<http://www.kreis-vg.de>) sowie der Ver- und Entsorgungsgesellschaft des Landkreises Vorpommern-Greifswald mbH (<http://www.vevgkarlsburg.de/>) verfügbar.

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. Hinweise zur Abfallentsorgung**

Die Deponierung nicht verunreinigter mineralischer Bauabfälle ist nicht zulässig. Verwertbare Baustoffe dürfen nicht mit unverwertbaren Bauabfällen vermischt werden. Die Abfallentsorgung erfolgt gemäß der geltenden Abfallwirtschaftssatzung (AwS) des Landkreises Vorpommern-Greifswald. Die Entsorgungstermine finden gemäß des gültigen Abfallkalenders statt. Einsichtnahme kann hierzu auch auf der Internetseite der Ver- und Entsorgungsgesellschaft des Landkreises Vorpommern-Greifswald (VEVG) unter - [www.vevg-karlsburg.de](http://www.vevg-karlsburg.de) - genommen werden.

Die Anzahl und die Größe der benötigten Abfallbehälter sind gemäß § 14 der Abfallwirtschaftssatzung beim Landkreis Vorpommern-Greifswald anzumelden. Die Entsorgung der Abfälle an den im Abfallkalender genannten Terminen, ist auch während der Bauphase bzw. Teilfertigstellung zwingend zu gewährleisten. Der Baubeginn, Name und Kontaktdaten des Bauleiters sind der Ver- und Entsorgungsgesellschaft des Landkreises Vorpommern-Greifswald mbH (VEVG mbH) mindestens zwei Wochen vorher schriftlich anzuzeigen. Zusätzlich ist die gewünschte Information auch per Mail an - [greifswald@remondis-vg.de](mailto:greifswald@remondis-vg.de) - zu senden.

Folgende Hinweise sind bei der Entsorgung der nachfolgenden Arten von Müll zu beachten:

**LVP (gelber Sack/Tonne): REMONDIS Vorpommern Greifswald GmbH (Tel.: 03834 / 58400)**  
Die Leichtverpackungen (gelber Sack/Tonne/DSD) werden von der REMONDIS Vorpommern Greifswald GmbH entsorgt. Die Termine sind im Online-Abfallkalender gelb gekennzeichnet.

**Altglas: REMONDIS Vorpommern Greifswald GmbH (Tel.: 03834 / 58400)**

Auf Containerstellplätzen im öffentlichen Raum ist das Sammelsystem in Grün-, Weiß- und Braunglasbehälter unterteilt. Die Entsorgung erfolgt grundsätzlich 14-tägig bzw. nach Bedarf. Termine sind im Abfallkalender nicht aufgeführt. Die Entsorgungsmöglichkeit ist zu gewährleisten. Sofern sich vor Baubeginn ein bzw. mehrere Glascontainer und / oder Altpapiercontainer am Bauplatz befinden, kann ein vorübergehender Standortwechsel vorteilhaft sein. Diese Möglichkeit wäre dann mit der Entsorgungsfirma rechtzeitig zu besprechen, um eine entsprechende Übergangslösung zu finden.

**PPK: (Papier, Pappe und Kartonagen): Entsorgungsgesellschaft Vorpommern Greifswald GmbH (EGVG) (Tel.: 03834 / 58400)**

Die Entsorgung der privaten 240 Liter-Tonne erfolgt 28-tägig und kann dem Abfallkalender entnommen werden. Die Entsorgung von PPK auf den öffentlichen Sammelplätzen erfolgt 14-tägig. Auch hier gilt, bei Bedarf einen Standortwechsel rechtzeitig anzuzeigen, um eine Übergangslösung zu finden, wenn sich derartige Behälter am oder in der Nähe des Bauplatzes befinden.

**Hausmüll: Entsorgungsgesellschaft Vorpommern-Greifswald GmbH (EGVG) (Tel.: 03834 / 58400)**

Die Entsorgung des Hausmülls erfolgt 14-tägig und ist dem gültigen Abfallkalender oder dem Online-Abfallkalender zu entnehmen.

**Sperrmüll: Entsorgungsgesellschaft Vorpommern-Greifswald GmbH (EGVG) (Tel.: 03834 / 58400)**

Die Entsorgung von Sperrmüll wird durch individuelle Terminvereinbarungen zwischen dem Anschlusspflichtigen und der Ver- und Entsorgungsgesellschaft des Landkreises Vorpommern-Greifswald getroffen. Dem Anschlusspflichtigen soll auch während der Baumaßnahme, die Möglichkeit gewährt werden, den Sperrmüll bis max. 5 cbm, an einem für das Entsorgungsfahrzeug erreichbaren Standort, gefahrlos abstellen zu können.

**Schadstoffe: Entsorgungsgesellschaft Vorpommern Greifswald GmbH (EGVG) (Tel.: 03834 / 58400)**

Die mobile Schadstoffsammlung findet zu festen Terminen statt. Die Sammelstellen und Termine für diesen Entsorgungsbereich, sind auf der Internetseite - [www.vevg-karlsburg.de](http://www.vevg-karlsburg.de) - einzusehen und sollten im Vorfeld geprüft werden, um Änderungen rechtzeitig bekanntgeben zu können.

**5.9.8. Angaben und Anforderungen an Müllräume und Müllbehälter-Standorte sowie Transportwege**

Im Rahmen der Bebauung ist ein zentraler befestigter Behälterplatz von 3 m x 10 m für Glas und Papier zu schaffen. Die Transportwege für Müllbehälter müssen eben und trittsicher sein, versehen mit einem Belag der rutschhemmend ist und durch Benutzung nicht glatt wird. Als Durchgangshöhe sind mindestens 2,00 m, als Wegbreite mindestens 1,50 m erforderlich. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass am Abfuhrtag die Behälter so zu positionieren sind, dass Fahrzeuge, Fußgänger und andere Verkehrsteilnehmer, nicht gefährdet oder behindert werden. Gleiches gilt für Sperrmüllabfahren und Grünschnittsammlungen. Die Standplätze im Freien müssen befestigt sein. Für den Transport der Großbehälter, vom Stellplatz zum Fahrzeug, ist auf die notwendige Randsteinabsenkung zu achten.

Fahrbahnen müssen als Anliegerstraßen oder Anliegerwege ohne Begegnungsverkehr, bei geradem Straßenverlauf, grundsätzlich eine Breite von mindestens 3,55 m aufweisen. Diese Vorgabe ergibt sich aus der nach Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) zulässigen Fahrzeugbreite von 2,55 m und einem seitlichen Sicherheitsabstand von je 0,5 m. Dieser Abstand wird sowohl in der Sicherheitstechnik als auch im Verkehrsrecht als Mindestmaß angesehen. Eine Fahrbahnbreite von mindestens 4,75 m müssen Anliegerstraßen oder -Wege mit Begegnungsverkehr aufweisen. Darüber hinaus gilt eine lichte Durchfahrtshöhe von mindestens 4,00 m, zuzüglich Sicherheitsabstand. Dächer, Äste von Bäumen, Straßenbeleuchtung usw. dürfen nicht in das Lichtraumprofil ragen, da bei einer Kollision die Gefahr besteht, dass sicherheitsrelevante Bauelemente am Entsorgungsfahrzeug unbemerkt beschädigt werden. Nur durch Gewährleistung dieses Lichtraumprofils können Beschädigungen am und durch das Fahrzeug vermieden sowie der reibungslose Entsorgungsvorgang gewährleistet werden.

#### **5.9.9. Daten zum Entsorgungsfahrzeug**

Länge:	bis 11,00 m
Breite:	2,55 m + Außenspiegel
Höhe:	bis 3,40 m
Wendekreis:	22,20 m
Zulässiges Gesamtgewicht:	26,00 t
Max. Einzelachslast:	11,50 t

#### **5.9.10. Stromversorgung**

Zur Sicherstellung der erforderlichen Stromversorgung setzt der B-Plan drei Versorgungsflächen mit der Zweckbestimmung „Elektrizität“ fest. Auf den Versorgungsflächen sollen Transformatorstationen für Elektrizität untergebracht werden. Der nördliche Standort befindet sich im nördlichen Randbereich des SO1. Auf dieser Versorgungsfläche befindet sich bereits ein bestehender Trafo. Der südliche Trafo soll in der Nähe des Abfallstandortes an der Wendeanlage installiert werden. Der dritte Strom-Trafo soll zentral im Plangebiet, nordwestlich des WA2 angeordnet werden.

Das B-Plan-Gebiet ist elektrotechnisch neu zu erschließen. Als wesentliche Voraussetzung für die Realisierung der Durchfahrt zur Burgstraße / Baustraße, ist der Rückbau und Ersatz der Ortsnetzstation, die sich im Bereich der geplanten Quartierseinfahrt von der Burgstraße befindet. Als Ersatzstandort ist die festgesetzte südliche Versorgungsfläche mit der Zweckbestimmung „Elektrizität“ (zwischen „MU“ und „V“) zu nutzen. Die Fläche misst 5,00 x 6,00 m und ist somit hinreichend groß für einen begehbaren Baukörper mit der in Greifswald üblichen Umzäunung.

Die ausgewiesene Versorgungsfläche „Elektrizität“ zwischen dem SO1 und der privaten Straßenverkehrsfläche wird im Rahmen der Erschließung zu nutzen sein. Mit den Festsetzungen im B-Plan werden die Versorgungsflächen dauerhaft als Standorte für eine Ortsnetzstation gesichert.

Zu dem Bestands-Trafo im B-Plangebiet (TrSt KAW) und bis in die angrenzenden Gebiete der Bau-, Burg- und Wiesenstraße sind Kabelverbindungen als Bestandteil der Gesamterschließung zu ermöglichen. Das dortige zu errichtende Ortsnetz ist über alle Straßen und Geh- und Radwege mit dem umliegenden Bestandsortsnetz zu verbinden. In Abhängigkeit von der tatsächlichen Bebauung sind im Bebauungsgebiet im Bedarfsfall auch Kabelverteilerschränke zu errichten. Deren Lage kann derzeit noch nicht bestimmt werden.

### **5.9.11. 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).

### **5.10. Erzeugung von Strom**

Zur Förderung der Nutzung regenerativer Energiequellen und somit im Sinne einer umweltfreundlichen Energieerzeugung wird festgesetzt, dass in allen Baugebieten (ausgenommen WA1) 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.

Im WA1 werden PV-Anlagen ebenfalls nicht festgesetzt, 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.

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

### **6.1. 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 darf.

### **6.2. 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.

### **6.3. Begrünung baulicher Anlagen i. V. m. Photovoltaik-Anlagen**

Der Bebauungsplan setzt fest, dass in allen Baugebieten (ausgenommen WA1) 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.

Damit die Gründächer einen ausreichend effektiven Beitrag zur Wasserspeicherung und zur mikroklimatischen Abkühlung leisten, muss die Substrathöhe mindestens 8 cm betragen. Für Dachbegrünungen im Plangebiet sind Sedum-Gras-Kräutermischungen zu verwenden, da diese Mischungen ein farbenfrohes und abwechslungsreiches Erscheinungsbild des Gründaches bieten. Darüber hinaus bieten die Vegetationen, die aus diesen Mischungen entstehen, Insekten eine gute Nahrungsquelle und leisten damit einen wichtigen Beitrag zum Erhalt der Artenvielfalt.

Für das WA1 wird Dachbegrünung aus den gleichen Gründen wie die Nutzung von Photovoltaik-Anlagen zur Stromerzeugung, nicht festgesetzt.

Es wird darauf hingewiesen, dass Dachbegrünungen bis zu einer Dachneigung von 45 Grad möglich und somit auf allen zugelassenen Dachformen mit der zugelassenen maximalen Dachneigung umsetzbar sind. Ab 8 Grad Neigung müssen Dränelemente mit Jutenetz und ab über 25 – 30 Grad Rasterelemente zur Stabilisierung eingesetzt werden, um Dachbegrünungen auf geneigten Dächern zu ermöglichen.

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.

#### **6.4. 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.

#### **6.5. Abweichende Maße der Abstandsflächentiefe**

Da das geplante Gebäude entlang der Bahngleise sich über zwei Baugebiete erstrecken wird, setzt der B-Plan fest, dass die Grenzabstände zur Grenze zwischen dem MU und dem SO2 nicht eingehalten werden müssen, um hier einen zusammenhängenden Baukörper, der über zwei Grundstücke errichtet wird, zu ermöglichen.

#### **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 Ausnahmegenehmigung 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.

Zur Förderung des Klimaschutzes wird in den örtlichen Bauvorschriften festgesetzt, dass ordnungswidrig handelt, wer nichtüberbaute Grundstücksflächen nicht wasseraufnahmefähig herstellt und begrünt oder bepflanzt. Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße von bis zu 50.000 € geahndet werden.

### **7. Technische Baubestimmungen gemäß LBauO M-V**

#### **7.1. Immissionsschutz**

Auf Grund der angrenzenden Bahntrasse ist für lärmempfindliche Nutzungen im Plangebiet ausreichender Lärmschutz vorzusehen. Das vorgesehene ca. 140 m lange zusammenhängende Gebäude entlang der Bahngleise soll i. V. m. mit der vorgesehenen Lärmschutzwand den ausreichenden Schallschutz gewährleisten. Um mit dem Bebauungsplan die Errichtung eines mindestens 140 m langen Baukörpers und somit den Schallschutz durch das Gebäude sicherzustellen, setzt der Bebauungsplan gemäß § 9 Absatz 4 BauGB i. V. m. § 85a LBauO

M-V fest, die Länge des zusammenhängenden Gebäudes im urbanen Gebiet MU und im sonstigen Sondergebiet SO2 "Großflächiger Einzelhandel / Fitnessstudio" mindestens 140,00 m zu betragen hat.

### **8. 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.

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

Bei den bauleitplanerischen Festsetzungen sind nicht nur energetische Gesichtspunkte, sondern auch die städtebaulichen Belange und Ziele des Klimaschutzes sowie der Klimaanpassung als Planungsbelang gemäß § 1 Absatz 5 Satz 2 BauGB in der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Dieser Bebauungsplan bietet Möglichkeiten, hohe Energiestandards bei den einzelnen Wohngebäuden zu verwirklichen.

Greifswald strebt entsprechend Beschluss BV-V/07/0565-01 die Klimaneutralität bis zum Jahr 2035 an. Im Masterplan 100 % Klimaschutz werden Maßnahmen zur Erreichung der Klimaneutralität beschrieben. Belange der Energie- und Ressourceneinsparung und damit des Klimaschutzes werden im Bebauungsplan durch die Wahl eines innerstädtischen Standortes für ein neues Wohngebiet, eine kompakte Bebauungsstruktur, die Sicherung 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 besonderen Festsetzungen oder eine absolute Südausrichtung aller Gebäude, sondern eine individuelle Auslotung der planungsrechtlichen Festsetzungen und der konkreten Planung des Gebäudes hinsichtlich energieeffizienter Heizungssysteme, der Optimierung des Energieverbrauchs sowie der Erhöhung des Anteils der erneuerbaren Energien am Primärenergieverbrauch.

Entsprechend der geltenden Fernwärmesatzung erfolgt die Wärmeversorgung im Plangebiet (ausgenommen im WA1) vollständig durch Fernwärme. Im WA1 sehen die künftigen Bewohner vor, ihre Häuser durch Erdwärme oder mit Hilfe von Luftwärmepumpen zu beheizen.

Der Einsatz erneuerbarer Energien wird im B-Plan-Gebiet ermöglicht und durch Festsetzungen zur Erzeugung von Strom aus solarer Strahlungsenergie (siehe Punkt II. / 5.10.) in den Baugebieten SO1, SO2, MU sowie WA2 und WA3 gefordert.

Der Anschluss an die Gasversorgung hat keine Zukunft und widerspricht dem kommunalen Klimaneutralitätsbeschluss sowie dem Gebäudeenergiegesetz (GEG). Das GEG fordert mindestens 65 % der Wärmeversorgung mit regenerativen Energien zu erzeugen. Die kommunale Wärmeplanung sieht eine Abkehr vom Erdgas vor. Ein Ersatz durch Wasserstoff ist nicht geplant. Eine reine Versorgung mit Erdgas würde der geltenden Forderung des GEG widersprechen, mindestens 65% der Wärmeversorgung mit regenerativen Energien zu erzeugen. Eine Erschließung des B-Plan-Gebietes mit Erdgas wird ausgeschlossen.

Im Plangebiet können auch Niedrigenergie- und Passivhäuser errichtet werden. Im Vergleich zum derzeitig 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 ( $\pm 25^\circ$ ) orientiert 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.

## **10. Umweltbetrachtung**

Da es sich bei dem B-Plan Nr. 113 um eine Maßnahme der Innenentwicklung nach §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.

### **10.1. 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 Lichttraumprofil 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.

Da nicht ausgeschlossen werden konnte, dass sich im Plangebiet in den letzten Jahren aufgrund des armen Standortes ein gesetzlich geschütztes Biotop entwickelt hat, wurde eine Biotoptypenkartierung durchgeführt und ein Bestands- und Konfliktplan erstellt.

### **10.2. 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.

### **10.3. 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.

### **10.4. Wasser**

Das Plangebiet befindet sich in einem Hochwasserrisikogebiet. Oberflächengewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden. 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. Dachflächen und nicht überbaute Grundstücksflächen werden begrünt, um einen besseren Regenwasserrückhalt zu gewährleisten und das Mikroklima durch Verdunstung im Gebiet zu verbessern.

Baubedingt kann es zu Beeinträchtigungen des Grundwassers kommen, z. B. 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.

### **10.5. 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 und damit zu einer geringeren Abkühlung durch Verdunstung. Zur Verringerung dieses Effektes sind die Oberflächen, wo möglich, wasserdurchlässig zu gestalten und unversiegelte Flächen zu bepflanzen. Des Weiteren wird zur Reduzierung des Versiegelungsgrades empfohlen, für Nebenflächen wie Stellplätze, Feuerwehrezufahrten und Bewegungsflächen sickerfähige Beläge (z. B. Rasengittersteine, fugenoffenes Pflaster, Dränbeton) mit vegetationsfreundlichem Aufbau zu verwenden. Diese müssen eine dauerhafte Griffigkeit und Tragfähigkeit auch bei Nässe gewährleisten.

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.

### **10.6. 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.

### **10.7. 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 erschwerter 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.

## **11. 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:

### **11.1. 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 vorzusehen, von der ÖBB regelmäßig auf Intaktheit zu prüfen und ggf. instand zu setzen. In der Zeit zwischen April und Mitte September ist vor Baubeginn eine erneute Kontrolle auf Zauneidechsen durchzuführen und das Erfordernis zur Herstellung eines Ersatzlebensraumes mit der UNB abzustimmen. Bei Vorkommen von Zauneidechsen ist ein Reptilienschutzzaun zu stellen, Reptilien sind entsprechend den artenschutzrechtlichen Vorgaben der UNB abzusammeln und in die Ersatzquartiere zu verbringen. Erst, wenn an mind. drei Fangtagen im Abstand von mind. 2 Tagen keine Tiere mehr gesichtet werden, kann die Baufeldberäumung der betroffenen Flächen beginnen. 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.

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

**CEF 1:** Falls sich im Baubereich Zauneidechsen aufhalten sollten, wird ein Ersatzlebensraum artgerecht hergerichtet und gestaltet. Abgefangene Individuen werden nach Herrichtung der Fläche dort ausgesetzt. Eine regelmäßige Flächenpflege (Mahd) ist zu veranlassen, um ein Zuwachsen der Fläche zu vermeiden. Die Lebensraumstrukturen werden im Bereich des Naturschutzgebietes Ladebower Moor an den Trockenhängen hergestellt.

### **11.3. Minderungsmaßnahmen**

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

## **12. Baugrund**

### **12.1. Allgemeine Hinweise zum Bodenschutz**

Während der Baumaßnahme auftretende Anzeichen auf Altlastverdachtsflächen (vererdete Müllkörper, Verunreinigungen des Bodens, Oberflächen- und Grundwassers u. ä.) sind der unteren Bodenschutzbehörde des Landkreises Vorpommern-Greifswald (Standort Greifswald) sofort anzuzeigen. Die Arbeiten sind zu unterbrechen. Treten während der Baumaßnahme Überschussböden auf oder ist es notwendig, Fremdböden auf oder einzubringen, so haben entsprechend § 7 des BBodSchG die Pflichtigen Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenverunreinigungen zu treffen.

### **12.2. Baugrundgutachten**

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

Das Baugrundgutachten ist zu folgenden Ergebnissen gekommen:

#### **12.2.1. 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.

#### **12.2.2. 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.

#### **12.2.3. 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.

#### **12.2.4. 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.

#### **12.2.5. 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 ungeböscht hergestellt werden.

### **13. 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.

### **14. Kampfmittel**

In dem Zeitraum 2024 / 2025 wurde im B-Plan-Gebiet eine Beräumung durchgeführt mit dem Ergebnis, dass der ursprüngliche Kampfmittelverdacht nicht bestätigt werden konnte. Aus diesem Grund sind im Kampfmittelkataster des Landes Mecklenburg-Vorpommern aktuell keine Eintragungen zu einer Kampfmittelbelastung im Bereich des B-Plan-Gebietes Nr. 113 vorhanden. Es ist aber nicht auszuschließen, dass trotzdem Einzelfunde auftreten können.

Im Fall eines Munitionsverdacht, ist unter Angabe der Katasternummer und der Bezeichnung der Fläche der MBD M-V mit einer weiterführenden Prüfung zu beauftragen. Dem Auftrag an das Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz Mecklenburg-Vorpommern (LPBK), Munitionsbergungsdienst M-V, Graf-Yorck-Straße 6, 19061 Schwerin, ist die Stellungnahme des Landkreises Vorpommern-Greifswald zum Bebauungsplan Nr. 113 "KAW-Gelände Süd-Ost" vom 02.05.2024 beizufügen. Die erforderlichen Erläuterungen und Formulare sind unter dem Link:

<http://www.brand-kats-mv.de/Munitionsbergung/Gefahrenerkundung-und-%E2%80%93beurteilung%2c-Luftbilddetaillauswertung/Kampfmittelbelastungsausk%C3%BCnft/> - zu finden.

Die Prüfung umfasst weitergehende Recherchen in den Unterlagen des MBD (historische Erkundungen), eine Luftbilddetaillauswertung von vorhandenen Kriegs- und Vermessungsaufnahmen, die Erarbeitung einer Kampfmittelräumstrategie und ggf. eine technische Erkundung vor Ort. Erhärtet sich der Kampfmittelverdacht werden die Mitarbeiter des MBD M-V mit den

beteiligten Personen weitere Maßnahmen einer vorsorglichen Sondierung und Kampfmittelräumung planen sowie die fachgerechte Durchführung der Arbeiten überwachen.

Der Umgang mit Kampfmitteln ist gemäß § 2 Abs. 1 Kampfmittelverordnung Mecklenburg-Vorpommern nur dem MBD bzw. einer durch den MDB beauftragten Stelle gestattet. Wird eine andere Stelle durch den Munitionsbergungsdienst mit dem Sondieren und Bergen von Kampfmitteln beauftragt, so obliegt die Fachaufsicht dem MBD M-V.

Trotz Freigabe durch den Munitionsbergungsdienst ist nicht auszuschließen, dass Einzelfunde auftreten können. Aus diesem Grund sind Tiefbauarbeiten mit entsprechender Vorsicht durchzuführen. Sollten im Verlauf der Umsetzung des Vorhabens trotz Freigabe durch den Munitionsbergungsdienst M-V wider Erwarten Kampfmittel bei Arbeiten entdeckt werden, so sind die Arbeiten einzustellen, der Fundort zu räumen und abzusperren. Nachfolgend hat die Meldung über den Notruf der Polizei oder die nächste Polizeidienststelle an den Munitionsbergungsdienst M-V zu erfolgen. Gemäß § 5 Abs. 1 Kampfmittelverordnung M-V ist die Fundstelle der örtlichen Ordnungsbehörde beim zuständigen Amt unverzüglich anzuzeigen.

Gemäß § 52 LBauO ist der Bauherr für die Einhaltung der öffentlich-rechtlichen Vorschriften verantwortlich. Insbesondere wird auf die allgemeinen Pflichten als Bauherr hingewiesen, Gefährdungen für auf der Baustelle arbeitende Personen so weit wie möglich auszuschließen.

Dazu kann auch die Pflicht gehören, vor Baubeginn Erkundungen über eine mögliche Kampfmittelbelastung des Baufeldes einzuholen.

Konkrete und aktuelle Angaben über die Kampfmittelbelastung (Kampfmittelbelastungsauskunft) kann gebührenpflichtig beim Munitionsbergungsdienst des LPBK M-V erhalten werden. Auf der Internetseite - [www.brand-kats-mv.de](http://www.brand-kats-mv.de) - unter "Munitionsbergungsdienst" sind ein Antragsformular sowie ein Merkblatt über die notwendigen Angaben verfügbar. Das Landesamt für Zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz M-V empfiehlt ein entsprechendes Auskunftersuchen rechtzeitig vor Bauausführung.

## **15. Küsten- und Hochwasserschutz**

Im Greifswalder Bodden können erhöhte Wasserstände infolge Sturmhochwasser in der Ostsee auftreten. Entsprechend der Richtlinie 2-5/2022 „Referenzhochwasserstand und Bemessungshochwasserstand“ des Regelwerks Küstenschutz M-V beträgt der

- Referenzhochwasserstand (RHW) 2,40 m NHN.

Der RHW entspricht in etwa einem HW200 (Hochwasser mit statistischer Wiederkehrwahrscheinlichkeit von 1-mal in 200 Jahren).

- Bemessungshochwasserstand (BHW) 3,40 m NHN.

Der BHW berücksichtigt zusätzlich zum RHW ein Vorsorgemaß von 1,00 m / 100 Jahre zur Berücksichtigung eines beschleunigten, klimawandelinduzierten Meeresspiegelanstiegs.

Das Plangebiet liegt teilweise unterhalb des Bemessungshochwasserstandes von 3,40 m NHN und ist damit als Risikogebiet im Sinne § 78b Absatz 1 WHG nach HWRM-Richtlinie zu betrachten.

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald wird durch ein komplexes Küstenschutzsystem geschützt. Der Ausbau der Küsten- und Hochwasserschutzmaßnahmen erfolgte auf Grundlage der ehemaligen Richtlinie 2-5/2012 des Regelwerks "Küstenschutz M-V" für einen Hochwasserstand von 2,90 m HN (ca. 3,50 m NHN). Der Schließwasserstand des Sperrwerkes

beträgt 0,71 m NHN (0,56 m HN) unter Berücksichtigung der Vorhersage eines Hochwasserscheitels von  $\geq 1,15$  m NHN (1,00 m HN). Unabhängig des perspektivisch notwendigen Erüchtigungs-/Anpassungsbedarfs der Küstenschutzanlagen am Greifswalder Bodden wird sich auch ein erhöhter Meeresspiegel auf das Schließregime des Greifswalder Sperrwerkes und die sowohl Normal- als auch Hochwasserstände des Rycks auswirken. Angesichts des prognostizierten Meeresspiegelanstieges von 1 m in den nächsten 100 Jahren wird sich auch der Mittelwasserstand des Ryck erhöhen. Deswegen wird empfohlen, die perspektivisch erhöhte hochwasserbedingte Gefährdung zu berücksichtigen.

## **16. Pflichten des Bauherrn nach Baustellenverordnung**

Während der Vorbereitungs- und Ausführungsphase des Bauvorhabens sind vom Bauherrn die Anforderungen aus der Baustellenverordnung einzuhalten bzw. umzusetzen. In diesem Zusammenhang ist insbesondere für den Fall, dass an diesem Vorhaben mehrere Arbeitgeber gleichzeitig oder nacheinander tätig werden, ein geeigneter Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinator zu bestellen sowie durch diesen eine Unterlage für spätere Arbeiten an der baulichen Anlage zusammenzustellen. Eine damit erforderlichenfalls verbundene Vorankündigung der Baumaßnahmen ist spätestens 14 Tage vor Baubeginn an das Landesamt für Gesundheit und Soziales Mecklenburg-Vorpommern, Abteilung Arbeitsschutz und technische Sicherheit, Dezernat Stralsund zu übersenden (Baustellenverordnung — BaustellV) vom 10. Juni 1998 (BGBl. 1, S. 1283).

## **17. Gefahrstoffermittlung**

Sollen vor Beginn der Bebauung auf dem Gelände noch vorhandene Gebäude abgebrochen bzw. Altlasten vorgefunden werden, wird darauf aufmerksam gemacht, dass der Auftraggeber vor dem Beginn der Arbeiten im / am Gebäude eine Ermittlung der vermuteten Gefahrstoffe (Künstliche Mineralfasern, asbesthaltige Materialien, teer- und PAK-haltige Produkte u. ä.) und eine Abschätzung der von diesen im Sinne der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes möglicherweise ausgehenden Gefährdung vorzunehmen oder durchzuführen lassen hat (Gefahrstoffverordnung § 6). Die Ergebnisse dieser Ermittlung sind zu dokumentieren und allen Auftragnehmern, die eventuell auf der Baustelle tätig sein werden, zur Verfügung zu stellen (Gefahrstoffverordnung § 15 (5)). Vor Abbruch- und Sanierungsarbeiten sind diese gefahrstoffhaltigen Materialien ordnungsgemäß zu entfernen. Des Weiteren sind für Tätigkeiten mit gefahrstoffhaltigen Materialien personelle und technische Voraussetzungen gemäß Gefahrstoffverordnung i. V. mit den Technischen Regeln für Gefahrstoffe (TRGS) notwendig. Diese Arbeiten sind rechtzeitig vor Beginn beim Landesamt für Gesundheit und Soziales sowie der Bau BG anzuzeigen.

## **18. Klimawandelanpassung**

Sturzfluten in Folge von Starkregenereignissen nehmen zu. Diese lokal begrenzten Ereignisse können überall auftreten und führen zu Erosionserscheinungen an Hanglagen sowie Aufstau in Ebenen und Senken. Die kurzzeitige Überstauung von wenigen Dezimetern kann zu erheblichen Schäden an Bauwerken führen. Zur Vermeidung von Bauwerksschäden wird eine angepasste Bauweise empfohlen.

## 19. Wasserwirtschaft

Die Artikel 1 und 4 der EG-Wasserrahmenrichtlinie (EG-WRRL), die jede nachteilige Änderung des Zustandes eines Oberflächengewässers (Verschlechterungsgebot) untersagen, wobei alle Oberflächengewässer zu schützen, zu verbessern und zu sanieren sind, mit dem Ziel, einen guten Zustand der Oberflächengewässer (Zielerreichungsgebot) zu erreichen, sind einzuhalten. Zur Reduzierung der punktuellen Stoffeinträge / Belastungen ist das Minderungspotenzial bereits an der „Quelle“ zur Senkung der Stoffeinträge auszuschöpfen und alle möglichen Maßnahmen zur Vorreinigung des zufließenden Oberflächenwassers Vorort vorzusehen. Es wird empfohlen im Zuge der Erschließungsplanung für die Bewertung der stofflichen Belastung des Niederschlagswassers und der Notwendigkeit, dieses vor Einleitung in ein Gewässer zu behandeln, als auch für die Ermittlung erforderlicher Maßnahmen und Wirksamkeiten zum Stoffrückhalt die Regelungen der DWA-Arbeitsblätter A-102-1/ BWK-A-3 -1, DWA-A-102-2/ BWK-A-3-2 und DWA-Merkblatt-102-4/ BWK-A-3-4 (Grundsätze zur Bewirtschaftung und Behandlung von Regenwetterabflüssen zur Einleitung in Oberflächengewässer) zu beachten und nur noch die gültigen Abschnitte des DWA-Merkblattes M153 anzuwenden.

## 20. Flächenbilanz

Der Geltungsbereich des B-Planes hat eine Fläche von rund 2,4 ha und gliedert sich wie folgt:

Flächenart	Flächengröße in ca. m <sup>2</sup>	Flächenanteil in ca. %
Urbanes Gebiet MU	4.687	19,4
Allgemeines Wohngebiet WA1	2.063	8,5
Allgemeines Wohngebiet WA2	963	4,0
Allgemeines Wohngebiet WA3	1.811	7,5
Sonstiges Sondergebiet SO1	2.942	12,2
Sonstiges Sondergebiet SO2	4.676	19,4
Grünflächen	1.377	5,7
Alle öffentlichen und privaten Verkehrsflächen	5.375	22,2
Versorgungsflächen	264	1,1
<b>Gesamt</b>	<b>24.158</b>	<b>100,00</b>

Tabelle 5: Flächenbilanz im B-Plan-Gebiet Nr. 113 „KAW-Gelände Süd-Ost“

## 21. Voraussetzung für einen Bebauungsplan der Innenentwicklung

Die Plangebietsfläche beträgt ca. 24.158 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. 18.385,2 m<sup>2</sup> Fläche überbaut werden dürfen. Somit liegt der Wert

um rund 1.600 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	Flächen- größe in ca. m <sup>2</sup>	Maximal zugelas- sene überbaubare Fläche in %	Maximal zugelas- sene überbaubare Fläche in ca. m <sup>2</sup>
Urbanes Gebiet MU	4.687	80	3.749,6
Allgemeines Wohngebiet WA1	2.063	60	1.237,8
Allgemeines Wohngebiet WA2	963	60	577,8
Allgemeines Wohngebiet WA3	1.811	60	1.086,6
Sonstiges Sondergebiet SO1	2.942	80	2.353,6
Sonstiges Sondergebiet SO2	4.676	80	3.740,8
Grünflächen	1.377	0	0
Alle öffentlichen und privaten Verkehrsflächen	5.375	100	5.375,0
Versorgungsflächen	264	100	264
<b>Gesamt</b>	<b>24.158</b>		<b>18.385,2</b>

Tabelle 6: Nachweis der Erfüllung der Voraussetzung für einen Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB

## 22. 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.

Greifswald, den 10.03.2026.....

Der Oberbürgermeister

