



Entwicklungskonzept
**RAHMENPLAN
FETTENVORSTADT**
2011

städtebauliche Leitlinie

für die weitere Entwicklung

des Stadtteils



Greifswald

Stadtplanung aktuell Nr. 41

Entwicklungskonzept

RAHMENPLAN
FETTENVORSTADT

2011

Beschluss der Bürgerschaft Nr. B277-14/11 vom 21.02.2011:

„Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald beschließt den Rahmenplan zum Entwicklungskonzept Fettenvorstadt als städtebauliche Leitlinie für die weitere Entwicklung des Stadtteils Fettenvorstadt.“

Impressum

Herausgeber	Universitäts- und Hansestadt Greifswald Der Oberbürgermeister Stadtbauamt Rathaus – Postfach 3153 – 17461 Greifswald Tel.: 03834 – 524211 Fax: 03834 – 524213 Mail: stadtplanung@greifswald.de
Inhalt	Wagner Planungsgesellschaft Doberaner Straße 7 18057 Rostock Tel.: 0381 – 3770 69 40 Fax: 0381 – 3770 69 49 Mail: info@wagner-planungsgesellschaft.de
Druck	Druckerei Hahn GmbH Steinbecker Weg 1c 18107 Elmenhorst Tel.: 0381 – 778 01 - 0 Fax: 0381 – 795 42 24 Mail: kontakt@druckerei-hahn.de Web: www.druckerei-hahn.de
Auflage	40 Exemplare
Internet	Das Entwicklungskonzept Fettenvorstadt - Rahmenplan „Ökologische Verdichtung“ ist auch im Internet eingestellt unter: http://www.greifswald.de/standort-greifswald/bauenumwelt/informelle-planung.html

Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Entwicklungskonzept „Fettenvorstadt“

Teil 1 – Bestandsanalyse

Teil 2 – Planungsvarianten

Teil 3 – Rahmenplan

Auftraggeber:

Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Stadtbauamt - Abt. Stadtentwicklung / Untere Denkmal-
schutzbehörde

Gustebiener Wende 12

Greifswald

Bearbeitung:

Wagner Planungsgesellschaft

Stadtumbau · Stadtentwicklung · Tourismus

Doberaner Straße 7

18057 Rostock

Tel. 0381 | 3770 69 40

Fax. 0381 | 3770 69 49

info@wagner-planungsgesellschaft.de

Thomas Schlenz

Steffen Lüdemann

Stefan Herold

Peter Wagner

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Aufgabenstellung	4
1.2	Planungsziele	5
1.3	Methodik	5
2	Bestandsaufnahme (Teil 1)	7
2.1	Untersuchungsrahmen, verwendete Unterlagen	7
2.2	Räumliche Lage	7
2.3	Historische Entwicklung der Fettenvorstadt.....	7
2.4	Planungsvorgaben	9
2.4.1	Integriertes Stadtentwicklungskonzept	9
2.4.2	Flächennutzungsplan	9
2.4.3	Landschaftsplan.....	11
2.4.4	Einzelhandelsfachplan, Einzelhandelsentwicklung.....	11
2.4.5	Vorgesehene Entwicklung der in der Fettenvorstadt ansässigen Universitätseinrichtungen	12
2.4.6	Planungen mit bindender Wirkung	13
2.5	Bestandssituation.....	16
2.5.1	Eigentumsverhältnisse	16
2.5.2	Entwicklung von Bevölkerungs- und Sozialstruktur	16
2.5.3	Wohnungsmarkt und Baulandentwicklung.....	17
2.5.4	Versorgung mit öffentlichen und sozialen Einrichtungen	18
2.5.5	Nutzungsstruktur.....	20
2.5.6	Bauzustand, bauliche und stadträumliche Qualitäten und Mängel.....	21
2.5.7	Verkehr	22
2.5.8	Ver- und Entsorgung	24
2.5.9	Grünstrukturen.....	25
2.5.10	Immissionen.....	25
2.5.11	Hochwasserschutz.....	26
2.6	SWOT-Analyse	26
3	Alternative Planungsansätze (Teil 2)	30
3.1	Allgemeine Zielsetzungen zur Stadtteilentwicklung	30
3.2	Variante 1 - „Ökologische Entwicklung“	30
3.3	Variante 2 - „Maximale bauliche Verdichtung“	32

3.4	Variante 3 – „Minimale Steuerung/ Restriktionen“	33
3.5	Vergleichende Variantenbewertung	34
3.6	Überschlägige Kostenschätzung	39
4	Rahmenplan (Teil 3)	40
4.1	Beteiligung von politischen Gremien, Bürgern und Trägern öffentlicher Belange	40
4.2	Erläuterung der Planung	40
4.2.1	Leitbild „Ökologische Verdichtung“	40
4.2.2	Städtebaulich-funktionales Konzept	41
4.2.3	Ortsbild, Denkmalpflege und Bauwerkserhaltung	42
4.2.4	Angestrebte Nutzungsstruktur	43
4.2.5	Verkehrerschließung	44
4.2.6	Ver- und Entsorgung	44
4.2.7	Entwicklung der Freiräume und Grünstrukturen	44
4.3	Umsetzungsstrategie	45
4.3.1	Stufenweise Umsetzung	45
4.3.2	Maßnahmen-Prioritäten	45
4.3.3	Planungsinstrumente	46
4.4	Kostenschätzung	47

Planverzeichnis

Der nachfolgende jeweils angegebene Planmaßstab bezieht sich auf die Pläne in Originalgröße. Die dem Textteil beigefügten Verkleinerungen auf DIN A3 sind nicht Maßstabsgetreu.

Plan-Nr.	Bezeichnung	Maßstab
1.1	Großräumliche Einordnung / Funktionale Zusammenhänge	1:10.000
1.2	Eigentumsverhältnisse / Katastermäßiger Bestand	1:2.000
1.3	Gebäude- und Freiflächennutzung, Verkehr	1:2.000
1.4	Bauzustand, bauliche u. stadträuml. Qualitäten / Defizite	1:2.000
1.5	Stärken / Potenziale, Konflikte / Risiken	1:2.000
2.1	Variante 1 „Ökologische Entwicklung“	1:2.000
2.2	Variante 2 „Maximale bauliche Verdichtung“	1:2.000
2.3	Variante 3 „Minimale Steuerung / Restriktionen“	1:2.000
3	Rahmenplan	1:2.000

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung

Die Fettenvorstadt war über lange Abschnitte der Stadtentwicklung von der Kernstadt und dem übrigen Stadtbereich weitgehend isoliert. Insbesondere die Bahntrasse stellt bis in die heutige Zeit eine funktionale wie optische Barriere dar. Infolge dieser Isolation aber auch infolge der die Bebaubarkeit einschränkenden natürlichen Gegebenheiten (tiefliegende Niedermoorflächen an Ryck und Brandteichgraben) bleibt der Stadtteil bis 1990 und teilweise darüber hinaus auf vielen Entwicklungsfeldern hinter den anderen Stadtbereichen zurück. Die eigenen Stärken und Potenziale dieses Standorts kommen kaum zum Tragen.

Daher gilt es zukünftig die besonderen Stärken und Potenziale der Fettenvorstadt konsequent zu nutzen. Diese sind insbesondere:

- die Lage direkt angrenzend an Bahnhof und Innenstadt sowie an der Einfahrtachse der Grimmer Landstraße / Grimmer Straße und den daraus erwachsenden Chancen als Einzelhandels- und Dienstleistungsstandort
- die bestehenden Universitätseinrichtungen und deren mögliche Fortentwicklung und Ergänzung
- die Funktion als attraktiver Wohnstandort mit differenziertem Wohnungsangebot und dessen mögliche Fortentwicklung
- die gegebene landschaftliche Anbindung über den Brandteichgraben und die verstärkte Nutzbarmachung dieses Freiraums für die stadtteilbezogene Erholungsvorsorge
- attraktive Siedlungs- und Freiraumstrukturen in dem von Universitätseinrichtungen bestimmten Viertel
- das bestehende Nachverdichtungspotenzial in Form von Brachflächen, Baulücken und Gebäudeleerstand in Teilbereichen.

Gleichzeitig sind Defizite und daraus erwachsende Risiken für die weitere Stadtteilentwicklung zu berücksichtigen. Als Defizite und Risiken sind für die Fettenvorstadt insbesondere zu nennen:

- bestehende Baulücken und Brachflächen im Umfeld der Grimmer Straße
- bauliche Mängel an stadtbild- und stadtraumprägender Bausubstanz in Teilbereichen
- Gebäude- und Wohnungsleerstand infolge vorgenannter baulicher Mängel
- unzureichende Straßen- und Freiraumgestaltung und Funktionalität in Teilbereichen
- Immissionsbelastungen im Einzugsbereich von Hauptverkehrsweegen.

Im Ergebnis muss ein Leitbild für die Entwicklung der Stadteingangssachse stehen, welches neue Entwicklungschancen berück-



Abb. 1: neu gestaltete Grimmer Straße

sichtigen kann, zugleich aber Chancen für die Bewahrung der vielfältigen, erhaltenswerten, architektonischen und stadträumlichen Situationen schafft und die Steuerung des Stadtumbauprozesses im Interesse einer geordneten städtebaulichen Gesamtentwicklung ermöglicht.

1.2 Planungsziele

Ziel der Planung muss ein langfristig funktionierender und von allen Beteiligten getragener Planungsrahmen für die Fettenvorstadt sein, welcher in der Lage ist, sich veränderten zukünftigen Rahmenbedingungen flexibel anzupassen. Mit diesen veränderten Rahmenbedingungen muss zukünftig verstärkt gerechnet werden, insbesondere gilt dies für die Finanzausstattung der Kommunen und der Förderprogramme, aber auch betreffend der zukünftigen Entwicklung der Universität Greifswald sowie von Einzelhandel und Wohnen. Die Fettenvorstadt ist bisher weder im Rahmen des Programms Stadtumbau Ost noch im Rahmen anderer Programme der Städtebauförderung oder der Europäischen Union als Fördergebiet berücksichtigt. Daher wird dem privaten Handeln und den privaten Investitionen auch zukünftig ein besonderer Stellenwert zukommen. Die Planung sollte folgende Qualitäten sicherstellen:

- Gewährleistung einer gemessen an den zukünftigen Erfordernissen hinreichenden Wandlungs- und Anpassungsfähigkeit und hinreichende Berücksichtigung der zukünftigen Markterfordernisse.
- Sicherung von angemessenen städtebaulichen Standards, insbesondere betreffend Stadt- und Freiraumgestaltung, sozialer Stabilität, Qualität der Versorgung mit Infrastruktur, öffentlichen und sozialen Einrichtungen, sowie in Freizeit und Kultur und Umwelt.
- Hinreichende städtebauliche Qualitätssicherung, insbesondere bei privaten Bauaufgaben. Rechtzeitige und zielgerichtete Einbeziehung aller Betroffenen und für die Stadtteilentwicklung aktive Gruppen und Personen im Untersuchungsgebiet.
- Ermöglichung einer Umsetzung in einem überschaubarem Zeitraum, Ermöglichung der kurzfristigen Umsetzung einzelner initiativ wirkender Maßnahmen.
- Eine gezielte Abstimmung und Vernetzung von Planung, Partizipation und Öffentlichkeitsarbeit mit anderen laufenden Planungen und Programmen innerhalb des Stadtteils und auf gesamtstädtischer Ebene.
- Die Planungsergebnisse müssen sich von der Aufbereitung her zur Veröffentlichung und Öffentlichkeitsarbeit eignen.

1.3 Methodik

Um einen Planungsprozess und Arbeitsergebnisse zu erreichen, welche diesen Anforderungen entsprechen, liegt nachfolgende Arbeitsweise dem Entwicklungskonzept zu Grunde:

- Formulierung alternativer Szenarien und Planungsansätze als Einstieg in einen Planungsprozess. Damit wird eine Verbreitung der Diskussions- und Entscheidungsgrundlage erreicht.



Abb. 2: Straßenraum Universitätsviertel

- Darstellung der einzusetzenden städtebaulichen Instrumente zur Umsetzung bzw. Sicherung der erarbeiteten Planung. Neben planungsrechtlichen Vorgaben, kommen hier insbesondere eine unterstützende Bodenpolitik, der gezielte Einsatz von Förderinstrumentarien, städtebauliche Verträge oder eigene punktuelle Investitionen der Stadt oder der kommunalen Unternehmen in Betracht.
- Interdisziplinäre Bearbeitung der Planungsaufgabe. Neben den baulichen, stadt- und freiraumplanerischen Anforderungen sind auch die Aspekte Wirtschaftsentwicklung, Immobilienwirtschaft sowie Ökologie, Versorgungs- und Energieeffizienz hinreichend einzubeziehen. Dieser interdisziplinäre Ansatz ermöglicht ein umfassendes Bewerten, Prognostizieren und Planen aus unterschiedlichen Blickwinkeln. Diese interdisziplinäre Arbeit gestalten wir mit Fachleuten aus anderen Fachbereichen gemeinsam.
- Einbindung der Bewohner und der in der Fettenvorstadt tätigen Entscheidungsträger insbesondere Ortsrat sowie Vertretern von Universität, Gewerbetreibenden, sozialen Einrichtungen und Bewohnern.
- Überprüfung von Funktionsfähigkeit für Akzeptanz betreffend des Handlungs- und Maßnahmenkonzeptes; Überprüfung der Einzelmaßnahmen auf Effizienz, städtebauliche und Umweltverträglichkeit sowie Umsetzbarkeit.
- Die vertiefende Ausarbeitung von Vorzugsvarianten mit detaillierter Maßnahmen- und Durchführungsplanung einschließlich Umsetzungsstrategien und Kostenübersicht ermöglicht eine abschließende Bewertung und Entscheidung sowie Einordnung des Vorhabens in die langfristige gesamtstädtische, städtebauliche und Finanzierungsplanung.
- Vorschlag von Initiativprojekten, welche für eine rasche Umsetzung geeignet sind.

2 Bestandsaufnahme (Teil 1)

2.1 Untersuchungsrahmen, verwendete Unterlagen

Im Bereich der Bestandsaufnahme und Bewertung erfolgt zunächst eine Auswertung der bereits vorliegenden umfangreichen Daten und Planungsansätze für den Untersuchungsraum sowie für die Gesamtstadt, sofern diese für die weitere Entwicklung der Fettenvorstadt von Bedeutung sind. Der Untersuchungsraum wird dabei weiter gefasst als das eigentliche Plangebiet, um bestehende stadträumliche und funktionale Zusammenhänge sowie bestehende quartiersübergreifende Konflikte und Potentiale aufzeigen zu können.

Neben der Bestandsaufnahme vor Ort erfolgte eine Auswertung wichtiger Daten zur Verkehrsbelastung und Verkehrsprognose, der Einzelhandelsgutachten und der Unterlagen zur Universitätsentwicklung. Daneben erfolgt eine Auswertung der rechtskräftigen oder in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne sowie der Planung zur Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes.

Auf gesamtstädtischer Ebene flossen Informationen aus dem Flächennutzungsplan (FNP) und den im Jahr 2005 fortgeschriebenen integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) in die Bestandsaufnahme ein. Entscheidende Grundlage für die Festlegung der zukünftigen Entwicklungsrichtung des Stadtteils ist eine realistische Einschätzung der Entwicklungspotenziale sowie der heutigen und zukünftigen Nutzergruppen. Dazu sind die im ISEK enthaltenen Monitoring- Daten und Prognosen hilfreich. Zudem hilft die Auswertung von FNP und ISEK beim späteren Abgleich der stadtteilspezifischen mit den gesamtstädtischen Entwicklungszielen.

2.2 Räumliche Lage

Das Plangebiet der „Fettenvorstadt“ befindet sich im westlichen Stadtbereich und grenzt im Nordwesten unmittelbar an den Innenstadtbereich von Greifswald an. Gemeinsam mit der Stadtrandsiedlung bildet die Fettenvorstadt den Stadtteil 6, welcher auch einen eigenständigen statistischen Bezirk abbildet.

Die nordöstliche Grenze des Plangebiets bildet die Bahnstrecke Greifswald-Anklam mit dem Gelände des Hauptbahnhofs, nördlich und nordwestlich begrenzen die Große Kampswiese und das Wohngebiet „Galgenkampwiesen“, im Westen die Stadtumgehung und im Süden der Bebauungsplan „Am Mühlenweg“, die Wohnblocks an der Loitzer Straße sowie die Verlängerte Scharnhorststraße und südlich vorhandene Bebauung das Plangebiet.

Die Größe des Plangebiets beträgt ca. 65 ha, die des erweiterten Untersuchungsraums ca. 135 ha.

2.3 Historische Entwicklung der Fettenvorstadt

Die Fettenvorstadt ist eine der historischen Greifswalder Vorstädte, deren Entwicklung bis ins 19. Jahrhundert durch die Stadtbefestigung stark eingeschränkt ist. Die Fettenvorstadt diente in dieser Zeit vornehmlich der Versorgung der Stadtbewohner mit Lebensmitteln, so-



Abb. 3: Botanisches Institut Münterstraße

dass sich hier eine landwirtschaftliche Bau- und Nutzungsstruktur entwickelte. Die ersten Gebäude im Bereich der Fettenvorstadt entstanden um den Karl-Marx-Platz sowie entlang der Grimmer und der Loitzer Straße.

Nach Eröffnung der Bahnstrecke Ende des 19. Jahrhunderts und der durch die Bahntrasse bedingten Barriere erfolgt die gründerzeitliche Stadterweiterung vornehmlich in südliche und östliche Richtung. Somit bewahrt die Fettenvorstadt bis ins 20. Jahrhundert einen ländlichen Charakter. Dennoch setzt ab Anfang des 19. Jahrhunderts ein stärkeres Siedlungswachstum ein. So sind 1809 erst 21 Grundstücke bebaut, 1846 sind es schon 53 und um 1900 bereits 87 Grundstücke. Mit der einsetzenden Industrialisierung werden in der Fettenvorstadt größere Gewerbebetriebe wie 1864 die Greifswalder Brauerei, 1891 die Molkereigenossenschaft sowie 1910 die Chemische Fabrik Gustav Kirchberg gegründet. 1875 siedeln sich mit dem Botanischen Institut und dem Botanischen Garten erste Universitätseinrichtungen in der östlichen Fettenvorstadt an. Danach folgen auf dem noch freien südlich angrenzenden Gelände mit der Nervenklinik 1906, den Chemischen Instituten 1907 und der Kinderklinik 1913 die Ansiedelung weiterer Universitätseinrichtungen.

Ab 1932 entsteht östlich der Loitzer Straße eine Stadtrandsiedlung. Dabei handelt es sich um Wohngebäude mit einfachen Grundrissen für weniger betuchte Bevölkerungsschichten.

Nach dem 2. Weltkrieg wird der Abschnitt der Grimmer Landstraße besiedelt; im Bereich des Mühlenwegs Einfamilienhausbebauung und westlich davon Gewerbe. Weiterhin entstehen westlich der Loitzer Straße mehrere Wohnblocks in industriell vorgefertigter Bauweise sowie zugehörige Garagenanlagen.

Seit 1990 schließlich erfolgt eine Verdichtung der bestehenden Einfamilienhausquartiere sowie eine verstärkte gewerbliche Entwicklung im südwestlichen Teil des Untersuchungsgebiets. Im nordöstlichen Bereich entstehen auf vormals gewerblich genutzten Flächen mehrere Einzelhandelseinrichtungen. Südwestlich der Universitätskliniken entstehen zudem Wohnanlagen für Studenten. Im nordwestlichen Bereich des Untersuchungsraums entsteht südlich des neuen Friedhofs ein größeres Einfamilienhausgebiet.

Aktuell erfolgt eine umfassende Neugestaltung und funktionale Neuordnung des Bahnhofsumfeldes. Bereits Ende 2008 wurde eine Straßenunterführung südöstlich des Hauptbahnhofs fertiggestellt sowie eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer in Verlängerung der Grimmer Straße. Weiterhin wurde der erste Teilabschnitt der Verkehrsführung südwestlich der Bahntrasse zwischen Grimmer Straße und Verlängerter Scharnhorststraße fertiggestellt. Die Verlängerung der zur Bahntrasse parallelen neuen Verkehrsachse in Richtung Südwesten zur Gützkower Landstraße soll bis Ende 2009 fertiggestellt sein, im Gegenzug entfällt der bisherige Bahnübergang an der Grimmer Straße. Im Laufe des Jahres 2009 soll zudem mit der Verlegung des Busbahnhofs und der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes begonnen werden.



Abb. 4: Gründerzeitbebauung Loitzer Straße

2.4 Planungsvorgaben

2.4.1 Integriertes Stadtentwicklungskonzept

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) in seiner fortgeschriebenen Fassung von 2005 ordnet den Bereich der Fettenvorstadt als „Stabiles Gebiet“ ein. Defizite werden dabei lediglich in der Ausstattung im Bereich der Sozialen Infrastruktur gesehen.

Das ISEK sieht als eine Zielsetzung in der Wohnbauentwicklung die „Schaffung von Wohnflächen im Grünen“ vor. Ein Schwerpunkt bilden dabei Entwicklungsflächen im westlichen und nördlichen Bereich des Rahmenplangebiets und insbesondere neue Wohnbaustandorte südlich davon. Insgesamt wird bis zum Jahr 2015 ein jährlicher Bedarf von 80 Einzel- und Doppelhäusern sowie von 40 WE in Mehrfamilienhäusern genannt. Von den vorgesehenen Rückbauplanungen in Großsiedlungen ist der Rahmenplan und das erweiterte Untersuchungsgebiet nicht betroffen.

In einer der Aussagen des ISEK ergänzenden Planung zur Wohnbauentwicklung bis 2015 vom September 2007 werden die in der Stadt Greifswald zur Verfügung stehenden Flächen für die Wohnbauentwicklung hinsichtlich deren Umsetzung nach Prioritäten geordnet.

Im Bereich der Fettenvorstadt werden demnach die Bebauungspläne Nr. 65 - Grimmer Straße -, Nr. 70 - Gärtnerei Soldmannstraße - sowie der noch unbebaute nördliche Bereich des Nr. 91 - Einkaufszentrum Grimmer Straße – entsprechend des erreichten Status als rechtskräftige Bebauungspläne bzw. solche mit verfahrensrechtlichen Bindungen als vorrangig zu entwickelnde Flächen eingestuft. Bei den Entwicklungsflächen noch ohne Baurecht ist der Bebauungsplan Nr. 64 - Wohnpark Brauerei - in die 1. Priorität eingeordnet. Die mögliche Verdichtung bzw. Arrondierung der Bebauung nordwestlich der Grimmer Straße ist gleichsam wie die Fläche zwischen B-Plan Nr. 72 – Galgenkampwiesen - und Grimmer Landstraße in die 2. Priorität eingeordnet. In den südlich angrenzenden Siedlungsbereichen ist der Bereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans Nr. 88 – Heinrich-Heine-Straße – in die 1. Priorität der Entwicklungsflächen eingeordnet. Die zwischen den Kleingärten südlich der Verlängerten Scharnhorststraße gelegene Fläche wird ebenso wie diejenige am südlichen Ende der Stadtrandsiedlung als 2. Priorität gesehen. Die übrigen Entwicklungsflächen, und zwar diejenigen südwestlich der Bahntrasse, zwischen Loitzer Straße und Brandteichgraben südlich der Stadtrandsiedlung sowie die beiden größeren Flächen zwischen Brandteichgraben und Umgehungsstraße werden als zunächst nicht weiter zu verfolgende Standorte eingestuft. Insgesamt wird also den integrierten Lagen Vorrang vor den nicht integrierten, peripheren Lagen eingeräumt.

2.4.2 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Hansestadt Greifswald ist seit dem 24.08.1999 wirksam. Im Bereich der Fettenvorstadt wurde im September 2004 die 10. Änderung wirksam (Einzelhandel SO Einzelhandel); zudem liegt ein Vorentwurf zur 17. Änderung (Wohnbebauung westlich SO Einzelhandel) von Februar 2008 vor.



Abb. 5: Gewerbebrache nördlich Grimmer Str.

Was den Untersuchungsraum betrifft, ist der Bereich beidseitig der östlichen Grimmer Straße als Gemischte Baufläche dargestellt, ebenso der Bereich nordwestlich der Loitzer Straße, südöstlich der Straße Am Neuen Friedhof sowie beidseitig des Mühlenwegs. Der für eine Einzelhandelsentwicklung vorgesehene nordöstliche Bereich ist rückwärtig als Mischbaufläche und angrenzend an die Grimmer Straße als Sonderbaufläche mit Zweckbestimmung „Einzelhandel“ dargestellt. Der daran nordwestlich angrenzende bisher gewerblich genutzte Teil soll zukünftig aus der Nutzung fallen und ist entsprechend als Grünfläche dargestellt. Die mit Universitätseinrichtungen belegten Flächen einschließlich des Botanischen Gartens sind als Sonderbaufläche mit Zweckbestimmung „Universität“ dargestellt. Der Bereich südöstlich der Grimmer Landstraße und westlich des Mühlenwegs ist der Bestandssituation entsprechend als Gewerbliche Baufläche, die übrigen Bauflächen im Untersuchungsraum sind als Wohnbauflächen dargestellt. Für den Bereich nördlich der Grimmer Straße erfolgt mit der großflächigen Darstellung von Wohnbauflächen eine langfristig angelegte Neuausrichtung von einer gewerblichen hin zur Wohnnutzung. Durch Darstellung der straßenbegleitenden Bebauung an Loitzer und östlicher Grimmer Straße als Mischbaufläche werden Erhalt und Entwicklung von mit dem Wohnen verträglichen Gewerbe- und Dienstleistungseinrichtungen ermöglicht. Nördlich der Grimmer Landstraße ist der nächstliegende Teil der Wohnbaufläche noch unbebaut und damit potenzielle Entwicklungsfläche. Die übrigen Darstellungen entsprechen weitgehend den bestehenden Realnutzungen.

Die südlich an den erweiterten Untersuchungsraum angrenzenden weiteren Wohngebiete sind entsprechend als Wohnbauflächen dargestellt. Daneben werden hier wie auch nach Westen zur Umgehungsstraße hin weitere Wohnbauflächen als Standorte für eine zukünftige Wohnbauentwicklung dargestellt. Damit sind die planerischen Voraussetzungen geschaffen, dass sich die Fettenvorstadt und der gesamte westliche Teil der Stadt zu einem wichtigen zukünftigen Wohnstandort und insbesondere zu einem Einfamilienhausstandort entwickelt.



Abb. 6: Ausschnitt FNP mit 17. Änderung

Die Freilandbereiche Große Kampswiese und Brandteichgraben sind als Flächen für Landwirtschaft dargestellt womit eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Grünzäsur gesichert wird. Südlich angrenzend an den Untersuchungsraum sind große Flächen als Grünflächen mit Zweckbestimmung „Dauerkleingärten“ dargestellt, wodurch Grünverbindungen in Nord-Süd- sowie in West-Ost-Richtung auch bei vorgesehener weiterer Wohnbauentwicklung gesichert werden.

2.4.3 Landschaftsplan

Der Landschaftsplan aus dem Jahr 1995 empfiehlt für die Bereiche um den Brandteichgraben und den Bereich südlich des Baugebiets Galgenkampswiesen die Wiederherstellung von Feuchtwiesen bzw. –weiden. Für die Gräben wird deren naturnahe Sanierung und Erweiterung empfohlen am nordwestlichen Siedlungsrand wird die Anlage eines naturnahen Gewässers empfohlen. Weiterhin sieht der Landschaftsplan die Eingrünung des Siedlungsrandes sowie den Erhalt und die Entwicklung von linearen Baumstrukturen entlang aller Hauptstraßen des Stadtteils vor. Zudem wird im Bereich der Grabensysteme das Freihalten von Frischluftschneisen vorgeschlagen. Im Siedlungsbereich soll die ehemalige Gärtnerei Soldmannstraße zu einer öffentlichen Grünfläche entwickelt werden.

Weiterhin wird für einen Teilbereich um den nördlichen Brandteichgraben die Unterschutzstellung als geschützter Landschaftsbestandteil empfohlen.

Kernaussage des Landschaftsplans ist damit die großzügige Freihaltung der Landschaftsräume um die Grabensysteme und deren naturnahe Entwicklung. Der Rahmenplan wird vorstehende Empfehlungen in seinen Zielsetzungen und Maßnahmen berücksichtigen, soweit nicht inzwischen bereits gegenteilige Entwicklungen gegriffen haben (Wohngebiet Galgenkampswiesen, B-Plan Gärtnerei Soldmannstraße).

2.4.4 Einzelhandelsfachplan, Einzelhandelsentwicklung

Laut Einzelhandelsfachplan für die Hansestadt Greifswald (CIMA Lübeck, 2005) umfasst der Einzugsbereich für den Einzelhandel 146.000 EW mit einer Kaufkraft von 628 Mio. € (Stand 31.12.2003). Gemeinsam mit der dem Stadtumlandraum zugehörigen Gemeinde Neuenkirchen werden von Greifswald 61 % dieser Kaufkraft gebunden. Die Kaufkraftkennziffer liegt entsprechend des Sachstandsberichts 2007 zum Monitoring bei 83,8 (Bundesdurchschnitt: 100) und hat sich damit gegenüber 2004 (80,5) deutlich erhöht. Die Kaufkraft liegt damit deutlich über dem Landesdurchschnitt von 72,3. Der Einzelhandelsfachplan geht bis 2015 noch von einem Rückgang der Bevölkerung um ca. 7 % im günstigsten Fall aus und nimmt entsprechend einen Rückgang der Kaufkraft für den Einzugsbereich an. Aufgrund der aktuellen positiveren Annahmen für Greifswald ist bei weiterhin prognostiziertem Rückgang für das Umland aber für den Einzugsbereich insgesamt ein geringerer Rückgang von Bevölkerung und Kaufkraft anzunehmen.

In der in unmittelbarer Nähe des Plangebiets liegende Innenstadt werden lediglich 19,6 % des Gesamtumsatzes erzielt gegenüber 26,2 % in integrierten Lagen des Stadtgebiets und 54,2 % in nicht integrierten peripheren Lagen. Die Gründe hierfür liegen in den begrenz-



Abb. 7: Einzelhandelsstandort Grimmer Str.

ten Verkaufsflächen pro Ladeneinheit und baulich bedingten Beschränkungen für Erweiterungen. Ein ausgeprägtes Defizit besteht hier bei Angeboten des periodischen Bedarfs und hier besonders bei Lebensmitteln. So besteht nur ein einziger Lebensmittelmarkt, in der südlich angrenzenden Fleischervorstadt besteht überhaupt keine entsprechende Einrichtung.

Im Bereich der Fettenvorstadt bestehen kumuliert nördlich der Grimmer Straße 3 Lebensmitteldiscounter (Aldi, REWE, Penny) sowie ein Textildiscounter. Zudem entsteht in der Loitzer Str. 36a ein weiterer Discounter (Liedl-Markt). Es fehlt allerdings gänzlich an ergänzenden Fachgeschäften sowie an einzelhandelsnahen Dienstleistern (Banken, Reisebüros, Gastronomie). Der Standort hält zudem Reserven für die Ansiedlung weiterer Einrichtungen des periodischen sowie aperiodischen Bedarfs vor. In der südlich angrenzenden und funktional angebotenen Stadtrandsiedlung bestehen keinerlei Einzelhandels- oder Dienstleistungseinrichtungen. Die zur Verfügung stehende Verkaufsfläche im Stadtbereich beträgt damit 1.430 m² oder 0,4 m² pro Bewohner.

Das auf den Einzelhandelsfachplan aufbauende Gutachten „Abgrenzung der Zentralen Versorgungsbereiche ... für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald“ (CIMA, Bremen 2006) spricht sich gegen eine Einordnung des Einzelhandelsstandorts Fettenvorstadt/Grimmer Straße als Zentralen Versorgungsbereich aus. Begründet wird dies mit dem Fehlen von ergänzenden Fachgeschäften und versorgungsnahen Dienstleistern sowie der nur teilintegrierten Lage des Standorts am Rande des Siedlungskörpers. Statt dessen wird die Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes im Kern der Stadtrandsiedlung befürwortet, jedoch wird dessen Umsetzbarkeit aufgrund des begrenzten Einzugsbereichs in Frage gestellt.

In vorstehenden Fachgutachten bleiben die bisherige und durch die laufende Planung vorbereitete weitere Siedlungsentwicklung im Bereich der Fettenvorstadt und der Stadtrandsiedlung und die damit verbundene steigende Nachfrage nach Waren des täglichen Bedarfs unberücksichtigt. Im Hinblick auf eine zukünftig gesteigerte Nachfrage sollte auch die Option einer Ergänzung des Waren- und Dienstleistungsangebots am Standort nördlich der Grimmer Straße aufrecht erhalten werden.

2.4.5 Vorgesehene Entwicklung der in der Fettenvorstadt ansässigen Universitätseinrichtungen

In der „Gebäudekonzeption 2013“ der Universität Greifswald ist eine Konzentration der Universitätseinrichtungen auf 2 Standorte, dem Standort Berthold-Beitz-Platz und dem Standort „Innenstadt“ mit der Altstadt und mit Teilen der westlichen Vorstadt, geplant. Am Teilstandort der westlichen Vorstadt sollen nach Auskunft des Planungsdezernats der Universität zukünftig Teile der Biologie, und zwar die Landschaftsökologie und die Botanik einschließlich Botanischen Gartens sowie im medizinischen Bereich die Arbeits- und Sozialmedizin und Teile der Psychologie und Psychiatrie verbleiben bzw. neu untergebracht werden.

Im Ergebnis bedeutet das die Aufgabe der Institute für Anorganische und Organische Chemie in der Soldmannstraße 16-17. Das Gebäude des Instituts für Botanik und Landschaftsökologie Grimmer Straße



Abb. 8: Chemische Institute Soldmannstr.

86-88 kann nach Einschätzung der Universität nicht mit vertretbarem Aufwand in moderne Labor- und Arbeitsräume umgestaltet werden und sollte daher ebenfalls veräußert werden. Inzwischen besteht die Absicht einer weiteren universitären Nutzung zur Unterbringung der botanischen Sammlung und als Archiv. Weiterhin bleiben in deren Hofbereich das neue Laborgebäude, der Botanische Garten selbst einschließlich der Gewächshäuser sowie die Gebäude Münterstr. 2 und 3 in Nutzung des Instituts. Die Gewächshäuser wurden erst kürzlich aus Mitteln des Investitionsprogramms 2 saniert. Die Kinderklinik an der Soldmannstraße soll nach Fertigstellung des zweiten Bauabschnitts des neuen Klinikums an den Beitzplatz verlegt werden. Die frei werdenden Gebäude werden zukünftig von den Instituten für Botanik und Landschaftsökologie genutzt. Die beiden Gebäude Ecke Soldmann/Loitzer Str. sollen abgebrochen und durch einen neuen Laborbau für die Botanik ersetzt werden. Auch weitere nicht mehr benötigte Nebengebäude der bisherigen Kinderklinik sind zum Abriss vorgesehen. Ebenfalls durch Botanik und Landschaftsökologie wird das Gebäude der Physikalischen Chemie in der Soldmannstraße 23 nachgenutzt. Das Studententheater in dessen Hofbereich soll wenn möglich erhalten bleiben.

Ein nennenswerter Bedarf für die Bereitstellung von Gebäuden und Bauflächen für mit der Universität kooperierender Unternehmen und Ausgründungen wird nicht gesehen, da hier die Nachfrage gering ist und zudem bereits in Form des Technologiezentrums Vorpommern ein entsprechendes Angebot besteht. Im Zusammenhang mit einer Nutzungsintensivierung der siedlungsnahen Freilandbereiche besteht ein generelles Interesse an einer Nutzung in Form von Versuchsgärten und –anbauflächen.

2.4.6 Planungen mit bindender Wirkung

Bebauungspläne

siehe Plan Nr. 1.3

Das Plangebiet und der erweiterte Untersuchungsbereich sind in großen Teilen von Bebauungsplänen überplant:

Der **Bebauungsplan Nr. 21 - Ziegelhof Süd** - umfasst den nach 1990 neu geschaffenen Teil des Gewerbegebiets Ziegelhof südwestlich der Grimmer Landstraße. Er setzt die Bauflächen als Gewerbegebiet (§ 8 BauNVO) fest, die Grundflächenzahl (GRZ) ist durchgehend mit 0,8, die Geschossflächenzahl (GFZ) liegt bei 0,8 an Grimmer Landstraße und Mühlenweg und 1,2 im rückwärtigen Bereich. Die festgesetzten Firsthöhen liegen entsprechend bei 7,5 und 12,0 m, die Traufhöhen bei 5,0 und 8,0 m und die festgesetzte Geschossigkeit bei einem bzw. zwei Vollgeschossen. Der Bebauungsplan ist mit Ablauf des 27.05.1993 rechtskräftig geworden und inzwischen zu ca. 80 % bebaut.

Der südlich angrenzende **Bebauungsplan Nr. 41 - Am Mühlenweg** - umfasst und ergänzt bereits vorher bestehende gewerbliche Flächen und setzt diese entsprechend als Gewerbegebiet fest; beidseitig des Mühlenwegs erfolgt eine Festsetzung als Mischgebiet (§ 6 BauNVO). Im als Gewerbegebiet festgesetzten Bereich sind durchgehend eine GRZ von 0,8, eine GFZ von 1,2, 2-geschossige Bebauung sowie eine

Trauf- und Firsthöhe von 8,0 bzw. 12,0 m festgesetzt. Im Bereich des Mischgebiets betragen GRZ und GFZ durchgehend 0,6 bzw. 1,2; die zulässige Geschosshöhe beträgt ebenfalls 2 Vollgeschosse, die zulässige Firsthöhe 9,0 m. Östlich angrenzend sichert der Bebauungsplan eine Grünzäsur bis zum Brandteichgraben. Der Bebauungsplan ist mit Ablauf des 03.09.1998 rechtskräftig geworden und abgesehen vom mittleren gewerblichen Bereich inzwischen bebaut.

Der **Bebauungsplan Nr. 64 - Wohnpark Brauerei** - setzt für das ehemalige Gelände der Greifswalder Brauerei zur Grimmer Straße hin Mischgebiete und ansonsten Allgemeine Wohngebiete (§ 4 BauNVO) fest. Die GRZ ist für die Mischgebiete auf 0,6 für die Wohngebiete auf 0,4 festgesetzt, die GFZ variiert zwischen 0,8 und 1,2. Die Anzahl der zulässigen Vollgeschosse ist zu den Straßenräumen der Grimmer und der Soldmannstraße teilweise mit 3 ansonsten mit 2 Geschossen festgesetzt. Der Bebauungsplan liegt bisher nur im Entwurf vom 30.05.2000 vor.

Der an diesen westlich angrenzende **Bebauungsplan Nr. 70 - Gärtnerei Soldmannstraße** - setzt für die Bauflächen ebenfalls Allgemeine Wohngebiete mit ähnlichem zulässigen Maß der baulichen Nutzung fest. B-Plan Nr. 70 ist zwar seit 2006 rechtskräftig, bisher aber noch nicht umgesetzt.

Der südwestlich der Grimmer und westlich der Loitzer Straße eingeordnete **Bebauungsplan Nr. 65 - Grimmer Straße** - überplant den Bestand entlang Grimmer und Loitzer Straße, ermöglicht aber darüber hinaus eine Schließung bestehender Baulücken und eine größere Wohnbauentwicklung im rückwärtigen Bereich. Die Bauflächen längs der Loitzer Straße werden als Mischgebiet, die übrigen als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Die GRZ beträgt für die Mischgebiete einheitlich 0,6 für die Allgemeinen Wohngebiete 0,4. Die zulässige Anzahl der Vollgeschosse beträgt längs der Hauptverkehrsstraßen je nach Bestandssituation 2 oder 2 bis 3, im rückwärtigen Bereich einheitlich 2 Vollgeschosse. Der Bebauungsplan ist mit Ablauf des 25.03.2009 rechtskräftig. Die Herstellung der Erschließungsanlagen ist bereits erfolgt, die Grundstücke sind größtenteils bebaut.

Auf der gegenüberliegenden Seite der Grimmer Straße besteht für den rückwärtigen Bereich der **Bebauungsplan Nr. 80 - Nördlich Grimmer Straße** -, welcher Allgemeine Wohngebiete festsetzt. Es sind durchgehend 2 Vollgeschosse als Höchstzahl und eine GRZ von 0,4 festgesetzt. Der Bebauungsplan ist mit Ablauf des 27.08.2008 rechtskräftig geworden.

Der Bebauungsplan **Nr. 91 - Einkaufszentrum Grimmer Straße** - setzt für den nordöstlichen Bereich des Plangebiets im vorderen Bereich Sondergebiete für großflächigen Einzelhandel für Sortimente des periodischen Bedarfs sowie Möbel, Heimtextilien, Gartenbedarf, Auto- und Zweiradzubehör sowie Zooartikel sowie für Einzelhandel für Textilien fest und im hinteren Drittel ein Mischgebiet. Für die Sondergebiete werden 2 Vollgeschosse als Höchstmaß und eine GRZ/GFZ von 0,8/1,2 festgesetzt, für das Mischgebiet 3 Vollgeschosse sowie eine GRZ/GFZ von 0,6/1,2. Der Bebauungsplan ist mit Ablauf des 28.06.2006 rechtskräftig geworden, bereits erschlossen und was die östlichen Sondergebiete betrifft bereits bebaut.



Abb. 9: Baustelle B-Plan 65 „Grimmer Str.“

Nördlich an das Plangebiet des Entwicklungskonzepts angrenzend besteht der **Bebauungsplan Nr. 72 – Galgenkampwiesen** -, welcher durch die großflächige Festsetzung die Realisierung von ca. 150 Einfamilienhäusern verschiedener Bauformen ermöglicht. Das festgesetzte Maß der baulichen Nutzung beträgt im Norden und im Kernbereich 2 Vollgeschosse sowie eine GRZ/GFZ von 0,4/0,6 und nimmt zu den Rändern hin ab. Der westliche Teilbereich an der Zufahrt zum Neuen Friedhof ist als Mischgebiet festgesetzt mit einem entsprechend höher festgesetztem Maß der baulichen Nutzung. Der Bebauungsplan ist mit Ablauf des 30.06.2000 rechtskräftig geworden. Das Plangebiet ist inzwischen voll erschlossen und zu über 90 % bebaut.

Der südlich an das Plangebiet angrenzende Siedlungsbereich Stadtrandsiedlung ist ebenfalls in großen Teilen mit Bebauungsplänen überplant, welche in den Bestandsbereichen eine Nachverdichtung und eine Neubebauung mit Wohngebäuden (Ein- und Zweifamilienhäuser) ermöglichen.

Abgesehen von B-Plan Nr. 64 - Wohnpark Brauerei - haben die Satzungen bereits Rechtskraft erlangt oder einen Verfahrensstand nach § 33 BauGB erreicht. Diese Bebauungspläne wiederum sind abgesehen von Nr. 70 und 80 schon ganz oder in Teilen umgesetzt bzw. in Umsetzung begriffen. Damit ergeben sich für die weitere Planung im Rahmen des Entwicklungskonzepts für den größten Teil der zu beplanenden Fläche bereits weitgehende Vorgaben.

Neugestaltung Bahnhofsumgebung

Die Umgebung des Hauptbahnhofs einschließlich der Verkehrsführung in diesem Bereich wird zur Zeit grundlegend neu gestaltet.

Der bisher bestehende Bahnübergang der Grimmer Straße wurde Ende 2008 geschlossen, der Kraftverkehr wird seitdem statt dessen über eine südwestlich parallel zur Bahnstrecke verlaufende neue Straßenführung geleitet, welche bis zur Gützkower Straße geführt wird. Südöstlich des Hauptbahnhofs erfolgt zudem eine Anbindung an die Innenstadt durch einen Straßentunnel, welcher die neue Straßentrasse mit der Bahnhofstraße verbindet. Anstelle des entfallenden Bahnübergangs Grimmer Straße tritt zudem eine Unterführung für Fußgänger und Radfahrer.

Der erste Abschnitt der neuen Bahnparallele bis zur Scharnhorststraße, die Straßenunterführung sowie der Fußgänger- und Radfahrer-tunnel Grimmer Straße wurden bereits Ende 2008 dem Verkehr übergeben. Die Fortführung der neuen Bahnparallele bis zur Gützkower Landstraße wird voraussichtlich Ende 2009 fertiggestellt sein.

Die vorliegende Planung zur Neugestaltung des Bahnhofsvorbereichs (IPO Greifswald, 2006) sieht neben einer funktionalen und gestalterischen Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes eine Verlegung des Zentralen Omnibusbahnhofs auf die an den Bahnhofsvorplatz nordwestlich angrenzende Fläche vor. Längs der Bahnstrecke ist zudem der Bau eines Parkplatzes mit 190 PKW-Stellplätzen vorzugsweise für Bahnkunden sowie zur Grimmer Straße hin ein den ZOB ergänzenden Bus-Wartebereich geplant. Die Umsetzung der Planung erfolgt voraussichtlich ab 2009.



Abb. 10: Neugestaltung Bahnhofsumfeld

2.5 Bestandssituation

2.5.1 Eigentumsverhältnisse

siehe Plan Nr. 1.2

Die Flächen der bestehenden Universitätseinrichtungen sind durchgehend im Besitz der Universität Greifswald oder im Landes- bzw. städtischen Besitz, womit deren Erhalt, zumindest besitzrechtlich gesehen, langfristig gesichert ist. Die im FNP dargestellte potenzielle Entwicklungsfläche im Bereich Galgenkampwiese ist im städtischen Besitz, was deren zukünftige Entwicklung erleichtert. Daneben verfügt die Stadt noch über Restgrundstücke für Gewerbe im Bereich der Bebauungspläne Nr. 21 und 41 sowie von einzelnen nach § 34 BauGB bebaubaren Grundstücken entlang der Grimmer und der Loitzer Straße. Der weitaus überwiegende Teil der bebauten oder bebaubaren Flächen befindet sich aber in privatem Besitz.

2.5.2 Entwicklung von Bevölkerungs- und Sozialstruktur

Der Sachstandsbericht zum Monitoring 2007 (geoware / isop, Neubrandenburg / Cölpin 2007) fasst die wesentlichen Entwicklungen in den Bereichen Bevölkerung, Sozialstruktur, Gemeinbedarfseinrichtungen und Wohnungswirtschaft zusammen.

Auf gesamtstädtischer Ebene ist nach den starken Verlusten in den 90-igern und gebremster Abnahme in den Folgejahren in den Jahren 2005 und 2006 eine Zunahme um insgesamt 771 EW auf 53.021 EW zu verzeichnen (53.434 EW laut 4. Landesprognose), was einem Zuwachs um 0,7 % entspricht. Die Ursache für diese Trendwende liegt in den weiterhin ansteigenden Studentenzahlen bei gleichzeitig rückläufiger Abwanderungstendenz anderer Bevölkerungsschichten. Betrachtet man den statistischen Bezirk Fettenvorstadt / Stadtrandsiedlung zu dem neben dem Plangebiet auch südlich angrenzende größeren Wohngebiete gehören, so zeigt sich hier bereits seit Beginn der statistischen Erhebung 1996 ein kontinuierlicher deutlicher Anstieg von 2.220 EW über 3.514 EW in 2004 auf 3.716 zum Stichtag 2006. Dies entspricht einem durchschnittlichen jährlichen Zuwachs von 6,7 % gegenüber 1996 und um 2,9 % gegenüber 2004. Der starke Zuwachs liegt vorrangig in der Erschließung großer Einfamilienhausgebiete sowie im Bau von Studentenwohnrichtungen im Stadtbezirk.

Vergleicht man die Altersstruktur so zeigt sich zwischen Fettenvorstadt und Gesamtstadt eine weitgehende Übereinstimmung; lediglich die Gruppe der 20 bis 30-Jährigen liegt unter dem städtischen Durchschnitt, während die Gruppe der 6 bis 25-jährigen sowie 35 bis 60-jährigen Bewohnen stärker vertreten ist. Insgesamt bestehen im statistischen Bereich Fettenvorstadt / Stadtrandsiedlung 2.416 Haushalte. Bei den Haushaltsgrößen liegt der Anteil der 1-Personenhaushalte mit 56 % deutlich unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt mit 68 % während alle anderen Haushaltsgrößen überdurchschnittlich vertreten sind. Insbesondere die 3- und 4-Personenhaushalte liegen mit 11 und 7 % deutlich über den gesamtstädtischen Vergleichszahlen von 7 bzw. 4 %. Die von der Gesamtstadt abweichende Altersstruktur sowie die abweichenden Haushaltsgrößen sind gleichsam mit dem überdurchschnittlich hohen Anteil an Einfamilienhäusern und

den hohen Wachstumsraten in diesem Segment seit 1990 zu erklären. Diese Wohnform wird von Familien stark überdurchschnittlich nachgefragt.

Zur weiteren Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung liegt lediglich für die Gesamtstadt mit der 4. Landesprognose zur Bevölkerungsentwicklung in M-V bis zum Jahr 2030 (Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung M-V) eine aktuelle und belastbare Prognose vor. Diese sieht bis 2030 einen Wiederanstieg der Greifswalder Bevölkerung auf 59.429 EW. Dies ist gegenüber 2006 ein Anstieg von 11,2 %, womit Greifswald von allen kreisfreien Städten und Landkreisen die weitaus positivste Entwicklung nimmt (zum Vergleich die landesweite Entwicklung: -14,3%). Es wird seitens der Stadt Greifswald darauf hingewiesen, dass zur 4. Landesprognose ergänzende Prognosen erarbeitet wurden, die sich teilweise deutlich von der 4. Landesprognose unterscheiden. Zusätzlich erarbeitet die Hansestadt Greifswald eine eigene Bevölkerungsprognose.

Im Bereich Fettenvorstadt / Stadtrandsiedlung wird die weitere Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung in erster Linie vom Umfang und Geschwindigkeit der zukünftigen Wohnbauentwicklung abhängen. Aufgrund des umfangreichen Angebots an bebaubaren Grundstücken (siehe Kapitel 2.5.2) und den laufenden Anstrengungen zur Baugebietserschließung ist mit einem erheblichen weiteren Anstieg der Bevölkerungszahlen zu rechnen.

2.5.3 Wohnungsmarkt und Baulandentwicklung

Wohnungsmarkt

Laut Sachstandsbericht zum Monitoring 2007 bestehen zum Stichtag 2006 im Stadtteil 6 (Fettenvorstadt / Stadtrandsiedlung) insgesamt 1.657 WE. Der Anteil der großen Wohnungsunternehmen am Wohnungsbestand liegt mit 20 % weit unter dem städtischen Durchschnitt von 63 %, der Anteil der sanierten WE mit 97 % sehr hoch. Der Wohnungsleerstand ist von 3,8 % 2004 auf 2,5 % im Jahr 2006 zurückgegangen; auch der Leerstand liegt damit unter dem städtischen Durchschnitt mit 6,2 % in 2006. Auch der Leerstand im Angebot der Großen Wohnungsunternehmen liegt mit 1,8 % weit unter dem städtischen Durchschnitt (5,5 %). Der Stadtbezirk ist also nicht nur als EFH-Standort gefragt.

Baulandentwicklung

Die Hansestadt Greifswald entwickelt seit Anfang der 90-iger Jahre den Wohnstandort Fettenvorstadt / Stadtrandsiedlung durch die Aufstellung von Bebauungsplänen in der Regel für eine EFH-Bebauung. Nachfolgende Tabelle zeigt die noch bestehenden Wohnbaulandreserven im Plangebiet und erweiterten Untersuchungsraum. Die Ermittlung der noch realisierbaren WE erfolgt nach folgender Rechnung: $\text{Baufläche} \times \text{GFZ} / 250$.

Baugebiet	Baufläche in m ²	Ø GFZ	noch realisierbare WE
BP 41 - Am Mühlenweg -	3.900	1,2	19
BP 64 - Wohnpark Brauerei -	9.550	0,8	31



Abb. 11: EFH-Gebiet Galgenkampwiese

BP 70 - Gärtnerei Soldmannstraße -	8.500	0,8	25
BP 72 –Galgenkampwiesen -	2.100	0,5	4
BP 80 - Nördlich Grimmer Straße -	9.750	0,8	31
BP 91 – Einkaufszentrum Grimmer Straße -	9.900 / 2	1,2	16
nach § 34 BauGB bebaubar	14.400 / 2	1,2	35
FNP-Darstellung Bereich „südliche Galgenkampwiesen“	28.000	0,5	56
Summe			217

Im Ergebnis steht für den zukünftigen Wohnungsbau ein beachtliches Entwicklungs- bzw. Nachverdichtungspotenzial von insgesamt über 200 WE. Berücksichtigt man zusätzlich die im Bereich Fettenvorstadt/Stadtrandsiedlung im FNP dargestellten noch ungenutzten Wohnbauflächen so ergibt sich ein zusätzliches Entwicklungspotenzial von ca. 550 WE. Eine Entwicklung dieses Potenzials in den kommenden Jahren würde sich in erheblichem Maße positiv auf die Einwohnerentwicklung und damit auch auf die Einzelhandelsnachfrage im Stadtbezirk Fettenvorstadt / Stadtrandsiedlung auswirken.

Wohnangebote für Studenten

An Wohnangeboten für Studenten bestehen für die Gesamtstadt z. Zt. 2.225 Wohnheimplätze einschließlich der Angebote für Auszubildende (660 Plätze). Weiterhin bestehen laut dem Stadtbauamt vorliegender Bauantragsunterlagen ca. 1.300 Wohnungen und Apartments für Studenten bzw. Singles. Insgesamt beträgt das auf die Studenten ausgelegte Angebot ohne die Auszubildendenheimplätze damit ca. 2.850 WE, daneben können von den Studenten Wohnungsangebote in den Großsiedlungen und auf dem sonstigen Greifswalder Wohnungsmarkt genutzt werden.

Die Zahl der Studierenden belief sich im Wintersemester 2008/09 auf 11.901, womit für 13,2 % der Studierenden ein Wohnheimplatz zur Verfügung steht, sowie für 23,8 % ein Wohnheim- oder ein sonstiges Studentenwohnangebot.

Der weitere Bedarf wird von der weiteren Entwicklung der Studentenzahlen abhängen. Von den Verantwortlichen der Universität wird von einem weiteren Anstieg in den nächsten 5 Jahren, dann aber von einer Stagnation bzw. von einem Rückgang ausgegangen.

Bis 2010 ist zudem die Erweiterung des Studentenwohnheims Fleischerwiese in der Fettenvorstadt um ca. 60 Plätze/WE geplant, zudem ist eine Ausbaustufe um weitere 30 Plätze/WE vorgesehen. Im Segment der Studenten- und Singlewohnungen bzw. -Apartments befinden sich zudem ca. 180 in Bau und 640 weitere in Planung; deren Realisierung bis 2011 erfolgen soll. Die aktuelle Wohnraumbedarfsprognose der Stadt sieht über die vorgenannten Neubauten und Planungen hinaus keinen zusätzlichen Bedarf mehr.

2.5.4 Versorgung mit öffentlichen und sozialen Einrichtungen

siehe Plan Nr. 1.3



Abb. 12: Studentenwohnheim an der Fleischerwiese

Kindertagesstätten

Bei den Kindertagesstätten umfasst laut 4. Fortschreibung der Kinderbetreuungskonzeption 2012/13 bis 2013 auf gesamtstädtischer Ebene der prognostizierte zusätzliche Bedarf 177 Krippen-, 48 Kindergarten- und 44 Hortplätze, für Fettenvorstadt und Stadtrandsiedlung (Stadtteil 6) werden keine gesonderten Zahlen aufgeführt. Dieser Mehrbedarf soll größtenteils durch Aufstockung der Kapazitäten bestehender Einrichtungen gedeckt werden, zudem ist eine neue Einrichtung eines privaten Trägers im Bereich der Fettenvorstadt/Stadtrandsiedlung mit 24 Krippen- und 54 Kindergartenplätzen geplant. Als Standort hierfür ist ein Grundstück an der Loitzer Landstr., südlich des Rahmenplangebiets vorgesehen.

Bei Berücksichtigung der Kapazitäten der in angrenzenden Stadtteilen bereits bestehenden Einrichtungen ist eine hinreichende Versorgung der Fettenvorstadt auch bei weiterer Entwicklung der im Plangebiet vorgesehenen neuen Wohnquartiere gesichert.

Schulen

Mittel- bis langfristig könnte es aufgrund der bereits entstandenen und noch geplanten Einfamilienhausgebiete, der weitgehend erschöpften Auslastung der nächstgesehenen Grundschulen (Krull- und Kollwitz-Grundschule), der Auflösung der Einzugsbereiche für Schulen ab dem Schuljahr 2010 sowie aufgrund der Auswirkungen der Gebiets- und Verwaltungsreform (stärkere Mitversorgung des Umlands) der Bedarf für eine Grundschule im Stadtteil 6 entstehen.

Die Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung zeigt für den Zeitraum 2006 bis 2011 keine entsprechenden Planungsabsichten auf. Dennoch sollten aber geeignete Standorte für eine spätere Grundschule im Rahmen dieses Entwicklungskonzepts mit berücksichtigt werden.

Pflegeeinrichtungen

Laut Fortschreibung des Pflegeberichts 2008 ist die Zahl der Betreuten Wohnungen in Greifswald zwischen 2004 und 2008 von 360 auf 527 gestiegen, womit sich das Angebot bedarfsgerecht entwickelt hat. In vollstationären Einrichtungen gab es im Jahr 2008 insgesamt 413 Plätze. Bei einer Auslastung von 95 % bestanden damit freie Kapazitäten und nur zeitweise Wartelisten. Für den Stadtteil 6 liegen hierzu gesonderte Zahlen vor.

Entsprechend der für die nächsten Jahre noch prognostizierten Zunahme der Gruppe der älteren und sehr alten Menschen an der Gesamtbevölkerung wird auch die Anzahl der Pflegebedürftigen noch weiter ansteigen.

Der Bau von Pflegeheimen und altersgerechten Wohnungen kann nach Einschätzung des Amtes für Jugend, Soziales und Familie auch bei Berücksichtigung der Bedarfsentwicklung in überschaubarer Zukunft vom freien Markt hinreichend abgedeckt werden. Die Stadt übt gegenüber den Investoren lediglich eine beratende Funktion z. B. hinsichtlich Lage und infrastrukturellen Anforderungen aus.

Was die Fettenvorstadt betrifft eröffneten im Jahr 2010 in der Grimmer Straße zwei Häuser für betreutes Wohnen. Ein Weiteres Vorha-

ben mit altersgerechten Wohnungen ist für den Bereich Osnabrücker Straße geplant. Auf dem Gelände der ehemaligen Gärtnerei Soldmannstraße plant zudem ein karitativer Träger die Schaffung einer betreuten Wohneinrichtung für Ältere und Menschen mit Behinderung. Weitere Vorhaben zur Ansiedelung weiterer Pflege- und Seniorenwohneinrichtungen im Stadtteil 6 sind z. Zt. nicht bekannt.

Medizinische Versorgung

An medizinischen Einrichtungen bestehen im Stadtteil 6 neben einer wenig bekannten Beratungseinrichtung des diakonischen Werks in der Grimmer Straße bisher lediglich 1 Allgemeinarzt und 1 Zahnarzt, weder eine Apotheke noch eine Physiotherapie ist im Stadtteil präsent.

Die damit bestehende medizinische Unterversorgung des Stadtteils ist in laufendem Planverfahren zu berücksichtigen.

Sport- und Spielflächen

Im Plangebiet bestehen bisher weder Sport- noch öffentlich zugängliche Spielflächen. Auch sonstige Treffpunkte für Jugendliche fehlen bisher.

Dieses erhebliche Defizit ist im Rahmen der weiteren Planung zu berücksichtigen

2.5.5 Nutzungsstruktur

siehe Pläne Nr. 1.1 bis 1.3

Die Nutzungsstruktur stellt sich in den einzelnen Teilbereichen recht differenziert dar. Im südöstlichen Teilbereich dominieren die Universitätskliniken und Institute sowie daran angeschlossene Einrichtungen. Nordwestlich der Grimmer Straße besteht mit 2 Lebensmittel- und einem Textildiscounter ein Nahversorgungsschwerpunkt (siehe Kapitel 2.4.3), dessen Erweiterung über einen Bebauungsplan abgesichert ist. Längs der Grimmer und der Loitzer Straße dominieren Wohngebäude, wobei auf einzelnen Grundstücken verschiedene Handwerks- und Dienstleistungseinrichtungen bestehen, teilweise kombiniert mit Häusern und Wohnungen für Betriebsinhaber. Der südwestliche Bereich des Untersuchungsraums ist durch gewerbliche Nutzungen geprägt, wobei hier noch erhebliche Flächenreserven bestehen.

Ansonsten bestehen erhebliche Flächenreserven in den Blockinnenbereichen beidseitig der Grimmer Straße. Für diese Flächen ist bereits eine Entwicklung als Wohnstandorte über Bebauungspläne gesichert; das Areal westlich der Loitzer Straße wird z. Zt. der Bestandsaufnahme bereits erschlossen.

Der Gebäudeleerstand konzentriert sich auf das östliche Drittel der Grimmer Straße sowie auf die Gewerbefläche am nördlichen Rand des Plangebiets, welche perspektivisch aufgegeben werden soll. Bei den ganz oder teilweise leer stehenden Gebäuden an der Grimmer Straße handelt es sich in der Mehrzahl um Gebäude in schlechtem Bauzustand welche gleichzeitig unter Denkmalschutz stehen oder ansonsten als stadtbildprägend einzustufen sind.



**Abb. 13: Unternehmen
Gewerbestandort Ziegelhof / Mühlenweg**

2.5.6 Bauzustand, bauliche und stadträumliche Qualitäten und Mängel

siehe Plan Nr. 1.4 und 1.5

Konzentrationen an Gebäuden in schlechtem baulichen Zustand bestehen neben dem gewerblich geprägten nördlichen Bereich des Plangebiets im letzten Drittel der Grimmer Straße sowie im Bereich der Klinik- und Institutsgebäude. Beim Bestand an der Grimmer Straße handelt es sich um gründerzeitliche Gebäude, die abgesehen vom Botanischen Institut auch hohen Leerstand aufweisen. Bei den Universitätsgebäuden von schlechtem baulichen Zustand handelt es sich ebenfalls um gründerzeitliche Bauten, allerdings besteht hier kein Leerstand. Eine große Anzahl dieser baulich mangelhaften Gebäude steht zudem unter Denkmalschutz bzw. ist als stadtbildprägend einzustufen.

Die Einordnung von Gebäuden als solche, die das Ortsbild stören, erfolgt unter Berücksichtigung der jeweiligen städtebaulichen Situation, insbesondere in welchem Grade aufgrund des baulichen und landschaftlichen Umfeldes eine Störung erfolgt. Bei diesen das Ortsbild störenden Gebäuden handelt es sich vorwiegend um gewerbliche Bauten aus der DDR-Zeit, dazu kommen noch Garagenhöfe und ein Bürogebäude aus gleicher Epoche.

Als städtebaulich ungeordnete Bereiche / Bereiche mit erheblichen Gestaltungsmängeln erscheinen insbesondere Gewerbeflächen mit erheblichem Leerstand oder zu geringer Nutzungsintensität. Diese Bereiche liegen dann entweder brach oder sind mit flächenintensiven Nutzungen von geringer Wertschöpfungskraft belegt. Beides führt zu keinen oder geringen Investitionen in die baulichen Anlagen mit entsprechend negativen Auswirkungen auf das Erscheinungsbild. Weiterhin wurde der Bereich von Tankstelle und Autohaus am Stadteingang nördlich der Grimmer Landstraße entsprechend negativ eingestuft, da dieser Bereich durch großflächige PKW-Standflächen und fehlender Eingrünung gekennzeichnet ist. Zudem ist die Fläche in exponierter Lage am Stadteingang und prägt diesen daher entscheidend mit. Für die städtebaulich ungeordneten Bereiche im Bahnhofsumfeld erfolgt auf absehbarer Zeit eine Neuordnung, so dass diese Bereiche in der weiteren Planung nicht vertieft behandelt werden müssen.

Da geschlossene Blockstrukturen nur im östlichen Teil des Plangebiets erkennbar sind, können fehlende Raumkanten durch große Baulücken und/oder unmaßstäblich kleine Bebauung auch nur in diesen verdichteten Siedlungsbereichen bemängelt werden. Die Abschnitte mit fehlenden Raumkanten übersteigen in Teilbereichen einzelne Parzellenbreiten erheblich. Im Rahmen der Umsetzung der für die Wohnbauentwicklung der Blockinnenbereiche aufgestellten Planungen besteht jedoch die Chance, fehlende Raumkanten wiederherzustellen.

Den vorgenannten Schwächen stehen eine Reihe von baulichen und stadträumlichen Qualitäten gegenüber. Zunächst existiert eine große Anzahl an denkmalgeschützten und ansonsten stadtbildprägenden Gebäuden. Dabei handelt es sich im Bereich der östlichen Grimmer Straße, der Loitzer Straße sowie dem der Universitätseinrichtungen um gründerzeitliche Bauten verschiedener Stilrichtungen. Daneben



Abb.14: gefährdete gründerzeitliche Architektur



Abb.15: Gemengelage Wohnen / Gewerbe



Abb.16: Botanischer Garten

bestehen im westlichen Teilbereich der Grimmer Straße noch eine Anzahl ehemals landwirtschaftlicher Gebäude von stadtbildprägender Qualität.

Positiven Einfluss auf die Stadtgestalt haben zudem die parkartig gestalteten Freiflächen des Botanischen Gartens und der Kliniken sowie der siedlungsprägende Großbaumbestand in den Straßenräumen von Soldmannstraße und Ellernholzstraße. Ebenfalls Stadtbildfördernd wirken sich die Blickbeziehungen in die umliegende freie Landschaft aus.

Insgesamt verfügt die Fettenvorstadt über eine stabile und historisch gewachsene bauliche Grundstruktur mit insgesamt guter Maßstäblichkeit. Die vorgenannten Schwachpunkte sind in der Regel partizell und können entsprechend im Rahmen begrenzter städtebaulicher Entwicklungsmaßnahmen und im Rahmen von Einzelvorhaben abgestellt werden.

2.5.7 Verkehr

siehe Pläne Nr. 1.1, 1.3 - 1.5

Die Fettenvorstadt ist über die Straßenachsen der Grimmer Straße / Grimmer Landstraße sowie die der Loitzer Straße an das überörtliche Straßennetz angebunden. Grimmer Straße / Grimmer Landstraße und Loitzer Straße schließen an der westlichen Plangebietsgrenze bzw. südlich der Stadtrandsiedlung an die Stadtumgehung der B 105/109 an, welche in nördlicher Richtung nach Stralsund, Rügen sowie zur Insel Riems führt. Im weiteren Verlauf der Grimmer Landstraße und der Loitzer Straße wird nach ca. 10 km die Autobahn A 20 erreicht (Anschlussstellen Greifswald bzw. Dersekow). Die Verkehrsführung der Grimmer Straße in östlicher Richtung wird z. Zt. neu geregelt. Die Anbindung an die Innenstadt erfolgt seit Ende 2008 durch einen Straßentunnel südöstlich des Hauptbahnhofs. Zudem erfolgt zur Entlastung der Innenstadt eine parallel zur Bahntrasse verlaufende Fortführung der Hauptverkehrsstraße bis zur Gützkower Landstraße südlich der Fleischervorstadt, welche bis Ende 2009 fertiggestellt wird.

Das Gutachten „Verkehrsuntersuchung Bahnparallele – 2003“ (Ingenieurplanung Ost, Greifswald 2003) gibt Aufschluss über die seinerzeitige Verkehrsbelastung der Hauptstraßen sowie die zukünftige Belastung nach Neuordnung des Bahnhofsumfelds (Prognose 2015). Im Jahr 2003 ist die Grimmer Straße östlich des Abzweigs Loitzer Straße mit einem DTV-Wert 12.200 (Fahrzeuge pro 24 Std. im Jahresdurchschnitt) der am stärksten belastete Straßenabschnitt, gefolgt von der Grimmer Landstraße mit 9.600 und der Loitzer Straße mit 6.600 nördlich des Abzweigs Verlängerte Scharnhorststraße. Die Prognose 2015 geht von einem leichten Rückgang des DTV-Werts für die östliche Grimmer Straße auf 11.300, dagegen aber von einer leichten Zunahme im Bereich der Grimmer Landstraße auf 10.400 und Grimmer Straße auf 8.300 und einer deutliche Zunahme des Verkehrs für die Loitzer Straße auf 7.600 bis 8.300 (südlicher Abschnitt). Die in Bau befindliche Bahnparallele ist mit einem DTV-Wert zwischen 11.400 und 12.200 (südöstlich Verlängerte Scharnhorststraße) angegeben, die Verlängerte Scharnhorststraße, die in Folge der Bahnparallele zur Durchgangsstraße wird, ist mit 1.700 bis 2.500 (östlicher Abschnitt) angegeben. Der Schwerverkehrsanteil verbleibt

gegenüber 2003 unverändert zwischen 9 % auf der östlichen Grimmer Straße und 7 % auf der Loitzer und der Bahnparallele.

Der Straßenraum der Grimmer Straße sowie der östliche Teil der Grimmer Landstraße ist neu gestaltet, Fahrbahnbreiten und Kreuzungsbereiche wurden den technischen Anforderungen entsprechend ausgebaut. Der Straßenraum der Loitzer Straße, vom Einmündungsbereich mit der Grimmer Straße abgesehen, ist bisher nicht erneuert; insbesondere in den Fußwegbereichen bestehen erhebliche funktionale Mängel. Auch die Neben- und Anliegerstraßen im Universitätsviertel sind betagt und weisen inzwischen erhebliche funktionale und gestalterische Mängel auf (siehe Plan Nr. 1.4).

Für den ruhenden Verkehr stehen öffentliche Parkplätze im Bereich des Friedhofs und des Bahnhofs sowie an Grimmer Straße und an den breiteren Nebenstraßen als in den Straßenraum integrierte Stellplätze zur Verfügung. Die Universitätskliniken und -institute sowie die SB-Märkte verfügen zusätzlich über Bediensteten- / Kundenparkplätze in hinreichender Größenordnung. Insgesamt besteht in allen Teilbereichen des Untersuchungsraums ein hinreichendes Angebot an Stellplätzen.

Der Standort verfügt im Bereich des ÖPNV mit dem angrenzenden Hauptbahnhof sowie dem im Bahnhofsvorbereich befindlichen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) über eine sehr gute Anbindung an den Regional- und Fernverkehr. Das Plangebiet selbst wird über verschiedene Buslinien angemessen mit dem Stadtzentrum, den sonstigen Nachbarstadtteilen sowie mit dem Umland verbunden. Haltestellen befinden sich an Grimmer Straße und Loitzer Straße im Abstand von 500 bis 600 m.

Für den Radverkehr besteht seit dem erfolgten Straßenausbau entlang der Grimmer Straße / Grimmer Landstraße eine durchgehende Radverbindung. Im Rahmen der z. Zt. erfolgenden verkehrlichen Neuordnung wurde durch einen Fußgänger- und Radfahrertunnel unter den Bahnanlagen eine schnelle und sichere Anbindung an die Innenstadt geschaffen. Der Ende 2008 eröffnete Straßentunnel südöstlich des Bahnhofes verfügt ebenfalls über einen separaten Radweg. Problematisch erweist sich allerdings der fehlende Radweg entlang der Loitzer Straße, zumal die Gehwegbereiche zum Teil in einem schlechten baulichen Zustand und damit für Radfahrer nur eingeschränkt nutzbar sind. Aufgrund der nach Fertigstellung der Bahnparallele gegebenen Struktur der Verlängerten Scharnhorststraße als durchgängige Verkehrsführung sollte hier die Erfordernis eines separaten Radwegs geprüft werden. Verkehrsberuhigende Maßnahmen zur Verhinderung eines starken Durchgangsverkehrs sind hier bereits geplant. Das übrige Straßennetz ist relativ gering mit Verkehr belastet, sodass hier ein Mitbenutzen der Fahrbahn erfolgen kann. Als problematisch erweist sich aber in diesem Zusammenhang der schlechte bauliche Zustand von Soldmannstraße und Münterstraße, in dessen Folge die Befahrbarkeit mit dem Rad hier einschränkt ist.

Für die Fußgänger bestehen längs aller wichtigen Haupt- und Nebenerschließungsstraßen durchgehende straßenbegleitende Gehsteige. Entlang der Verlängerten Scharnhorststraße besteht allerdings lediglich ein per Markierung abgeteilter Fußgängerbereich ohne Niveauunterschied; in Anbetracht der erwarteten gesteigerten Ver-



Abb.17: Loitzer Str. mit baulichen Mängeln, fehlender Radweg

kehrbelastung wird hier eine deutlichere Trennung erforderlich. Entlang der stark frequentierten Straßenachse der Grimmer Straße / Grimmer Landstraße bestehen in regelmäßigen Abständen zudem Querungshilfen. Dagegen fehlen entsprechende Querungshilfen bisher an der aktuell und zukünftig ebenfalls stark befahrenen Loitzer Straße, was die Querung von in der Mobilität eingeschränkten Personen problematisch gestaltet.

Nördlich des Friedhofs verläuft der nordeuropäischen Jakobsweg; zudem durchquert der Caspar-David-Friedrich-Bildweg den nördlichen Teil des Plangebiets. Südöstlich des Friedhofs befindet sich die Station 6 „Wiesen bei Greifswald“. Vorgenannte Wegeführungen und ein Erhalt der Aussicht bei Bildpunkt 6 sind in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Bezüglich baulicher Maßnahmen parallel zur Bahnstrecke sind nachfolgende Hinweise der Deutschen Bahn AG zu beachten:

- Für Bepflanzungen parallel zur Bahnstrecke 6081 Berlin Gesundbrunnen – Eberswalde – Stralsund sind die Richtlinien der DB AG, Ril 882.0204 und Ril 882.0205 zu beachten. Danach sind differenziert nach Gehölzart Mindestabstände zu berücksichtigen, die zwingend eingehalten werden müssen.
- Bei der Parallelführung von Straßen und für den Kfz-Verkehr zugelassene öffentlichen Wegen ist ein einzuhaltender Mindestabstand von 14,35 m vom Fahrbahnrand der Straße/Weg zur Gleisachse des nächstgelegenen Gleises zu planen. Wird dieser Abstand unterschritten sind passive Schutzmaßnahmen entlang der Straße zur Wahrung der Betriebssicherheit der Bahnanlage vorzusehen.
- Beleuchtungsanlagen sowie Werbeeinrichtungen sind blendfrei zum Bahnbetriebsgelände hin zu gestalten. Sie sind in ihrer Farbgebung und Strahlrichtung so anzuordnen, dass jegliche Signalverwechslung mit Signalbegriffen der Eisenbahn und Blendwirkung jederzeit sicher ausgeschlossen sind.
- Der Betrieb und die Unterhaltung (Verkehrssicherungspflicht) sämtlicher Verkehrsanlagen der Deutschen Bahn AG müssen grundsätzlich gewährleistet sein. Es dürfen sowohl die Signalsicht, die Profillfreiheit als auch die Sicht auf vorhandenen Bahnübergänge nicht eingeschränkt werden.

2.5.8 Ver- und Entsorgung

siehe Plan Nr. 1.3

Das Plangebiet ist durchgehend mit sämtlichen Ver- und Entsorgungsmedien erschlossen. Die Hauptver- und Entsorgungsleitungen verlaufen in den öffentlich gewidmeten Erschließungsstraßen. Die Kapazitäten der einzelnen Medien reichen dabei auch für die geplanten Siedlungserweiterungen und -Verdichtungen aus.

Das auf den Dächern, Straßen und sonstigen größeren befestigten Flächen anfallende Regenwasser wird über eine Kanalisation in ein Grabensystem abgeleitet, welches das überschüssige Wasser in Richtung Ryck ableitet und über ein Schöpfwerk dem Fluss zuführt. Laut eines hydraulischen Gutachtens zum Bebauungsplan Nr. 88 „Heinrich-Heine-Straße“ (Ing.-Planung Ost Greifswald, 2008) wurde

ermittelt, das nach Realisierung dieser Planung die Aufnahmekapazität des Brandteichgrabens, der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Hauptentwässerung, erschöpft ist. Bei weiteren Neuerschließungen werden daher besondere Maßnahmen z. B. der Regenrückhaltung erforderlich.

2.5.9 Grünstrukturen

siehe Pläne Nr. 1.1 sowie 1.3 - 1.5

Das Plangebiet wird durch 3 Grünzäsuren, im Bereich Große Kampswiese, Galgenkampwiese und Brandteich mit der umliegenden Offenlandschaft verknüpft. Diese Grünzäsuren entwickeln sich entlang von Wasserläufen und sind was die beiden erstgenannten betrifft zum großen Teil landwirtschaftlich genutzt. Die Umgebung des Brandteichs ist weitgehend naturnah gestaltet. Die Bereiche Große Kampswiese und Brandteich sind Bestandteil einer großräumigen Grünzäsur, welche in Nord-Süd-Richtung den gesamten Westlichen Stadtbereich quert. Neben diesen wesentlichen Grünbereichen bestehen in den rückwärtigen Grundstücksbereichen der Altbebauung längs Grimmer und Loitzer Straße teilweise großdimensionierte Gartenbereiche, welche eine weitgehend durchgehende Ortsrandeingrünung schaffen.

An siedlungsbezogenen und für die Naherholung relevanten Grünflächen bestehen im Plangebiet der Botanische Garten der Universität sowie die parkartig gestalteten Freianlagen der Universitätskliniken und Institute. An die Klinik für Psychiatrie und Psychologie sowie an die benachbarte Studentenwohnanlage südlich angrenzend besteht zudem um ein Regenrückhaltebecken herum eine öffentlich zugängliche Grünanlage. Im erweiterten Untersuchungsraum und daran angrenzend bestehen zudem umfangreiche Kleingartenanlagen südlich der Verlängerten Scharnhorststraße sowie südöstlich der Universitätseinrichtungen zu den Bahnanlagen hin. Zudem besteht nördlich an den erweiterten Untersuchungsraum angrenzend der Neue Friedhof mit umfangreichen Gehölzbestand.

Stadtbildprägender Großbaumbestand besteht insbesondere in den parkartig gestalteten Freianlagen der Universitätskliniken, -institute und dem Botanischen Garten. Der Großbaumbestand prägt zudem die Straßenräume von Soldmann- und Ellernholzstraße sowie Teilbereiche von Grimmer Straße und Grimmer Landstraße. Im erweiterten Untersuchungsraum bestehen zudem Bestände an stadtbildprägenden Großbäumen auf dem Gelände des Neuen Friedhofs sowie auf längs dessen Zufahrtsstraße gleichen Namens.

2.5.10 Immissionen

siehe Plan Nr. 1.5

Im Plangebiet werden durch die stark befahrenen Verkehrsachsen der Grimmer Landstraße / Grimmer Straße sowie Loitzer Straße erhebliche Lärm-, Geruchs- und Feinstaubimmissionen verursacht. Durch die Bahntrasse entstehen zusätzliche Lärmimmissionen, welche gemeinsam mit denen der Hauptverkehrsstraße eine kumulative Wirkung entfalten. Weiterhin werden durch einige im Plangebiet bestehende Gewerbebetriebe Lärmimmissionen durch das Be- und Ent-



Abb.18: Angrenzender Natur- und Naherholungsraum

laden im Freien verursacht, welche aber nur kleinräumige Auswirkungen auf die direkte Nachbarschaft haben (siehe Plan Nr. 1.5).

Der Schallimmissionsplan der Hansestadt Greifswald aus dem Jahr 2002 zeigt für den Tagzeitraum entlang o. g. Hauptverkehrsachsen eine Belastung von bis zu 70 dB(A), für den Nachtzeitraum wird eine Belastung von bis zu 65 dB(A) ausgewiesen. Das sind gegenüber dem in der DIN 18005 für Mischgebiete angegebenen Orientierungswert von 60 bzw. 50 dB(A) Überschreitungen von bis zu 10 dB(A) und für den Nachtzeitraum sogar von bis zu 15 dB(A). Bei durchgehender straßenbegleitender Bebauung ergeben sich in den Blockinnenbereichen dagegen nur Belastungen von bis zu 50 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts, also Werte die den Anforderungen an ein Allgemeines Wohngebiet entsprechen. Die für Teilabschnitte prognostizierte Verkehrszunahme bis 2015 bleibt in einem Rahmen, welcher keine erheblichen Änderungen der Schallimmissionssituation erwarten lässt. Die Bahnstrecke sowie die in die Siedlungslage integrierten kleinen Gewerbebetriebe finden im Schallimmissionsplan keine Berücksichtigung.

Im Ergebnis sind bei sämtlichen Neuansiedlungen von Wohnen und sonstigen schutzbedürftigen Nutzungen geeignete Schallschutzmaßnahmen gegenüber den belasteten Straßenräumen einzuplanen. Insbesondere eine weitgehende Schließung der Blockränder kann die Lärmsituation in den Blockinnenbereichen grundlegend verbessern. Die vorliegenden an Grimmer Straße und Loitzer Straße angrenzenden Bebauungspläne enthalten bereits entsprechende Schallschutzmaßnahmen.

Im Rahmen einzelner Bauvorhaben hat der Schutz vor Verkehrslärm auf Grundlage der DIN 4109 zu erfolgen.

2.5.11 Hochwasserschutz

Die Bereiche mit einem Höhenniveau von unter 3,25 m über HN sind laut Stellungnahme des Staatlichen Amtes für Umwelt und Natur Ueckermünde vom 26.05.2010 im Falle einer Sturmflut z. Zt. überschwemmungsgefährdet. Auch nach Realisierung des geplanten Ryck-Sperrwerks werden Flächen unter 1,10 m über HN vor Überflutung nicht sicher sein.

Die Entwicklungskonzeption sollte entsprechend keine Flächen unter dem vorgenannten Höhenniveau als Siedlungsflächen entwickeln.

2.6 SWOT-Analyse

Nachfolgend werden die Ergebnisse vorstehender Bestandsaufnahme in einer Gegenüberstellung der gegebenen Stärken und Potenziale aber auch der gleichzeitig bestehenden Konflikte sowie Risiken für die zukünftige Entwicklung zusammengefasst.



Abb.19: Wohnungsneubau direkt an stark befahrener Straße

Stärken

- Innenstadtnahe Lage des Standorts, dadurch gut erreichbares Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot.
- Zukünftig verbesserte Anbindung an die Innenstadt durch Bahnunterführung für Fußgänger und Radfahrer.
- Grundlegendes Nahversorgungsangebot durch Einzelhandelsstandort.
- Gute ÖPNV-Fernanbindung durch angrenzenden Hauptbahnhof und ZOB.
- Direkt an die Wohnbebauung angrenzende Grün- und Erholungsbereiche.
- Rechtskräftige und teilw. bereits erschlossene B-Plangebiete ermöglichen eine Nachverdichtung im Bereich Wohnungsbau-, Dienstleistungs- und Gewerbeentwicklung; Nachverdichtungspotenziale nach § 34 BauGB.
- Funktional und gestalterisch neu geordneter Straßenraum der Grimmer Straße.
- Große Anzahl an unter Denkmalschutz stehender und weiterer stadtbildprägender Gründerzeit- und historischer landwirtschaftlicher Gebäude.
- Stadtbildprägende Grünbereiche im „Universitätsviertel“ und stadtbildprägender Großbaumbestand an Soldmannstraße und Grimmer Landstraße.

Schwächen / Konflikte

- Starke Verkehrsbelastung auf Grimmer Landstraße, Grimmer Straße und Loitzer Straße.
- Fehlende Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer an der Loitzer Straße.
- Loitzer sowie Soldmann- und Münterstraße mit zum Teil erheblichen baulichen und gestalterischen Mängeln; diese erschweren insbesondere das Befahren per Rad.
- Lärm und Feinstaubbelastung der Nutzungen längs der Hauptverkehrsstraßen und der Bahntrasse.
- Nutzungsunverträglichkeiten und Gestaltungsprobleme durch enge Verflechtung von Wohnen und Gewerbe in Teilbereichen.
- Keine den Einzelhandelsstandort aufwertenden Fachgeschäfte und personenorientierte Dienstleister.
- Fehlende med. Einrichtungen, insbesondere Physiotherapie und Apotheke
- Mangelhafter baulicher Zustand und hoher Leerstand bei denkmalgeschützten und weiteren stadtbildprägenden Gebäuden insbesondere in der östlichen Grimmer Straße. Mangelhafter Bauzustand bei einer großen Anzahl von Universitätsgebäuden.
- Die das Ortsbild störenden gewerblichen Bauten aus DDR-Zeiten insbesondere im nördlichen und östlichen Bereich
- Städtebaulich ungeordnete Bereiche mit erheblichen Gestaltungsproblemen in den gewerblich genutzten Bereichen im Norden und Osten sowie in Form von kleinräumigen Gemengelagen an Loitzer und Grimmer Straße. Autohaus/Tankstelle an Stadteingang gestalterisch nicht eingebunden.
- Teilweise fehlende Raumkanten an Loitzer, Soldmann-, Münter- und Grimmer Straße.
- Nicht wahrnehmbarer Stadtein-

gang an der Grimmer Landstraße.

- Fehlendes Sport- und Spielflächenangebot für sämtliche Altersklassen.

Chancen / Potenziale

1. Weitere Entwicklung der Nahversorgungsfunktion; Ergänzung des bestehenden Sondergebiets „Einzelhandel“ mit weiteren Einrichtungen, Entwicklung von Fachgeschäften sowie einzelhandelsbezogener Dienstleistung im angrenzenden Bereich der Grimmer Straße.
2. Ggf. Erweiterung des Standortes nördlich Grimmer Straße nach Nordwesten. Alternativ Renaturierung der dortigen Gewerbebrache.
3. Entwicklung Bereich südliche Galgenkampwiese als Einfamilienhausstandort oder alternativ für Gewerbe und Dienstleistung.
4. Nachverdichtungs- bzw. Entwicklungspotenzial Gewerbebestandort westlicher Bereich B-Plan 41 „Am Mühlenweg“.
5. Weitere Entwicklung des Wohnstandorts Fettenvorstadt. Potenzial für ca. 200 WE in Bebauungsplänen und nach § 34 BauGB. Ergänzende Wohnbauentwicklung im Bereich Stadtrand siedlung. Zusätzliches Potenzial für bis zu 550 WE.
6. Entwicklung Dienstleistungsstandort im Bahnhofsumfeld. Nutzung von bestehenden Brachflächen und perspektivisch aus der Nutzung fallenden universitären Einrichtungen.
7. Gestaltung der Städteingangssituation zur Verbesserung der Adressenbildung von Fettenvorstadt und Gesamtstadt.
8. Entwicklung des angrenzenden Landschaftsraums zu Erholungs- und / oder Naturschutzzwecken.

Risiken

1. Aufgrund der angestrebten Verlagerung einiger wichtiger Universitätseinrichtungen (Kinderklinik, Chemie) sind Überlegungen für eine adäquate Nachnutzung der betroffenen Gebäude sowie zur Weiterentwicklung des Standorts Soldmannstraße geboten.
2. Bei Entwicklung des Bereichs südliche Galgenkampwiese Verlust einer für das Orts- und Landschaftsbild wichtigen Grünzäsur / Frischluftschneise.
3. Bei Entwicklung des Bereichs südliche Galgenkampwiese als Wohngebiet Lärmimmissionen von der Grimmer Landstraße. Bei Anlage Lärmschutzwall / -Wand Risiko der Verunstaltung der Städteingangssituation.
4. Fehlender Radweg entlang der stark befahrenen Loitzer Straße stellt bei weiter zunehmendem Verkehr ein erhebliches Verkehrsrisiko dar. Radwegerfordernis entlang der Scharnhorststraße ist zu prüfen.
5. Weitere Zunahme des Verkehrs bei Ausbau des Einzelhandels-, Dienstleistungs- und des Wohnstandorts auf Grimmer und Loitzer Straße.
6. Verlust von denkmalgeschützten oder besonders Stadtbildprägenden Gründerzeitbauten in der östlichen Grimmer Straße durch Verfall.
7. Bei zukünftig rückläufiger Nachfrageentwicklung in Wohnungsbau, Dienstleistung und Gewerbe Verbleib des Gebäudeleerstands und der gestalterisch unbefriedigenden Brachflächen.
8. Die begrenzte zusätzliche Aufnahmekapazität des Brandteichgrabens kann weitere Siedlungsentwicklung östlich des Wasserlaufs beschränken.

Nachfolgend einige Erläuterungen zu den aufgeführten Chancen / Potenzialen und Risiken.

Die nötige Nachfragestärke für einen Ausbau der Nahversorgungsfunktion wird sich schon bei Umsetzung der geplanten Wohnungsbauentwicklung einstellen. Potenzial für die Unterbringung ergänzender Fachgeschäfte und Dienstleister in der östlichen Grimmer Straße besteht in Form von Leerstandsgebäuden und Baulücken. Bei der anstehenden Umsetzung der für diesen Bereich vorliegenden Bebauungspläne sollte vorgenannter Aspekt entsprechend berücksichtigt werden.

Eine Erweiterung des Einzelhandelstandorts über den bestehenden Bebauungsplan hinaus ist nur bei sich einstellendem Bedarf anzuraten. Zur Zeit birgt der rechtskräftige B-Plan noch genug Entwicklungsreserven.

Für eine alternative Entwicklung des Bereichs südliche Galgenkampwiese in Richtung Dienstleistung und Gewerbe spricht vor allem der Belang des Immissionsschutzes. Allerdings ist der Bedarf an Gewerbe- und Dienstleistungsflächen nicht absehbar; zudem bestehen im Gewerbegebiet „Am Mühlenweg/Ziegelhof Süd“ hinreichend Flächenpotenziale zur Ansiedlung von Dienstleistungs- und Gewerbeeinrichtungen.

Der Gewerbebestandort „Am Mühlenweg“ birgt neben erheblichen freien Entwicklungsflächen auch untergenutzte Bereiche mit erheblichen Gestaltproblemen. Daher sollte eine Ansiedlung von Gewerbe und zugehöriger Dienstleistung vorrangig in diesem Bereich erfolgen.

Der Dienstleistungsstandort im Bahnhofsumfeld stellt ein mögliches Nachnutzungspotenzial für z. Zt. oder zukünftig untergenutzte Flächen und Immobilien in diesem Bereich dar. Aufgrund der angedachten Verlagerung einiger Universitätseinrichtungen wird sich zukünftig ein erhöhtes Immobilienangebot ergeben.



Abb. 20: Leerstandsgebäude, Potenzial für Dienstleistungsentwicklung

3 Alternative Planungsansätze (Teil 2)

Nachfolgende Varianten stellen mögliche städtebauliche Entwicklungsrichtungen dar, von einer anspruchsvollen und auf langfristige Umsetzung ausgerichtete „Ökologischen Variante“ über die aus Sicht der Bauentwicklung möglichen „Maximalvariante“ bis hin zu einer mit begrenzten Planungsinstrumenten und finanziellen Mitteln auskommenden „Minimallösung“. Diese Varianten sollen bewusst die verschiedenen Extrema städtebaulicher Entwicklung darstellen; die endgültige Rahmenplanung wird sich vermutlich wesentlich kompromissbetonter darstellen.

3.1 Allgemeine Zielsetzungen zur Stadtteilentwicklung

Folgende aus der Bestands- und Potentialanalyse abgeleiteten 5 allgemeine Zielsetzungen liegen den Varianten zu Grunde:

- Ausbau und qualitative Weiterentwicklung des Wohnstandorts, einschließlich der wohnraumbezogenen Infrastruktureinrichtungen und Freiräume
- Erhalt und Weiterentwicklung des Hochschulstandorts
- Verbesserung des Erscheinungsbilds des Stadtteils insbesondere der öffentlichen Räume
- Verbesserung der Fortbewegungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für vorgenannte Gruppen
- Neben der erfolgten verkehrlichen auch verstärkte funktionale und stadträumliche Anbindung der Fettenvorstadt an die Innenstadt

Der funktionalen und gestalterischen Neuordnung defizitärer Straßenräume sowie der Entwicklung des Fuß- und Radwegenetzes kommt grundlegende Bedeutung bei der weiteren Stadtteilentwicklung zu, da hierdurch sowohl das Erscheinungsbild des Stadtteils als auch die Verkehrssicherheit und die Mobilität insbesondere für nichtmotorisierte Verkehrsformen verbessert wird. Entsprechende Zielsetzungen und Maßnahmen gehen daher in alle Varianten einschließlich der „Minimalvariante“ ein.

3.2 Variante 1 - „Ökologische Entwicklung“

Die Variante „Ökologische Entwicklung“ setzt auf eine langfristig angelegte ökologische Umgestaltung des Stadtteils. Neben einem umfassenden Angebot an ökologischen Bau- und Wohnangeboten, setzt das Konzept dabei auf eine Verbesserung des wohnungsnahen Grünflächenangebots und der Grünvernetzung sowie der Anlage von Retentions- und Versickerungsflächen zur Lösung der Regenwasserentsorgungsproblematik sowie zur Verbesserung des Mikroklimas gleichermaßen. Weiterhin wird durch Herstellung eines engmaschigen Fuß- und Radwegenetzes die nichtmotorisierte Fortbewegung gefördert und durch die Entwicklung des Einzelhandels,

Dienstleistungs- und Arbeitsplatzangebots (Weiterentwicklung des Universitätsstandorts) ein Stadtteil der kurzen Wege angestrebt.

Entlang der Grimmer und Loitzer Str. wird neben der Sanierung der denkmalgeschützten und besonders stadtbildprägenden Gebäude eine Schließung bestehender Baulücken mit einer straßenbegleitenden Bebauung angestrebt, lediglich wichtige Grünzäsuren bleiben davon ausgenommen. Durch Immissionen belastete und vorstehender baulicher Neuordnung entgegenstehende Betriebe sollen langfristig in die naheliegenden Gewerbestandorte ausgelagert werden. Die durch Gebäudesanierung und Baulückenschließung entstehenden Nutzungskapazitäten sollen als Mischnutzung aus Einzelhandel, Dienstleistung und mit dem Wohnen verträglichem Kleingewerbe im Erdgeschoss sowie vorwiegend Wohnnutzungen in den Obergeschossen entwickelt werden. Als Vorzugsstandort für eine mittel- bis langfristig ggf. einzurichtende Primarschule wird das Grundstück südlich der heutigen Kinderklinik vorgeschlagen; der bisher dort ansässige Gewerbebetrieb ist dann auszulagern.

Auf den zum Bahnhof hin orientierten Flächen wird eine offene Baustruktur entwickelt, welche in einer Grünfuge zum Bahnhof hin ausläuft. Der rückwärtige Bahnhofsbereich wird durch eine Platzbildung und Grüngestaltung aufgewertet, die Anbindung in Richtung Fettenvorstadt durch Anschluss der Soldmannstr. an die Bahnparallele und die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs verbessert. Der Universitätsstandort wird auf die Kernflächen um die Soldmannstr. konzentriert, wodurch zum Bahnhof hin ein Areal für die Entwicklung einer Mischnutzung aus Wohnen sowie Einzelhandel und Dienstleistung, optional ist hier auch ein Hotel realisierbar, frei wird. Dieser direkt an Bahnhof und Universität angrenzende Bereich eignet sich zudem für auf den Universitätsbetrieb und die Studenten orientierte Dienstleistungseinrichtungen sowie für Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Pendlerverkehr am Bahnhof und für ergänzende Wohnangebote für Studenten.

Die Neuordnung der von der Universität weiterhin genutzten Baublocks erfolgt durch Entkernung und Blockrandbebauung in geringerer als bisher verdichteter Bauweise. Der südlich bisher brach liegende Teilbereich des Areals der Klinik für Psychiatrie und Psychologie, Institute für Arbeits- und Sozialmedizin wird als öffentlich zugänglicher Park gestaltet welcher durch anschließende Grünzäsuren mit den anschließenden Grün- und Landschaftsräumen verknüpft wird. Die Umsetzung der Bebauungspläne „Ehemalige Brauerei“ und „Gärtnerei Soldmannstraße erfolgt ebenfalls in geringerer verdichteter Form sowie in einer energetisch optimierten Gebäudeausrichtung.

Nordwestlich der Grimmer Straße erfolgt eine grundlegende städtebauliche Neuordnung mit einem an ökologischen Anforderungen orientiertem Erschließungssystem und durch ein Netz von Grünzügen aufgelockerter Baustruktur. Dabei werden ökologisch orientierte Wohnangebote vorwiegend Einfamilienhausbebauung von verschiedenen baulichen Dichten entwickelt. Auf den bisher noch ungenutzten Flächen des Einzelstandorts Grimmer Straße werden ein Ökomarkt sowie ergänzende Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote vorwiegend mit ökologischem Hintergrund vorgeschlagen. Das Gewerbegebiet „Am Mühlenweg“ wird durch eine zusätzliche breite Grünzäsur mit dem umliegenden Landschaftsraum verknüpft



Abb. 21: Ausschnitt Variante „Ökologische Entwicklung“, Bereich Grimmer-/ Loitzer Str.

und somit weniger verdichtet entwickelt als der bisherige Bebauungsplan vorsieht.

Die Bebauung sollte entlang der östlichen Grimmer Str., im Universitätsviertel sowie in den dem Bahnhof zugewandten Carree's 3 Vollgeschosse aufweisen entlang der Loitzer Str. sowie in den rückwärtigen Wohnquartieren sind 2 Geschosse angemessen.

Die großen Freiraumzäsuren um den Brandteichgraben und der südlichen Galgenkampswiesen bleiben unbebaut und werden durch Anbindung an das Fuß- und Radwegesystem sowie durch Anlage Sport- und Freizeitflächen an den weniger sensiblen Rändern erlebbar gemacht.

Im Bereich der Infrastrukturentwicklung wird eine P+R-Station am Ortseingang der Grimmer Landstraße eingerichtet. Ein Info-Point informiert über den angestrebten ökologischen Umbau des Stadtteils. Daneben erfolgt eine funktionale und gestalterische Neuordnung der mangelbehafteten Straßenräume von Loitzer-, Soldmann-, Münter- und Ellernholzstraße einschließlich Ergänzung bzw. Neuschaffung von Großbäumen, welche langfristig das Stadtbild mit prägen können. In diesem Zusammenhang erfolgt auch die Einrichtung separater Radwege entlang der Hauptverkehrsstrecken Loitzer- und Verlängerter Scharnhorststrasse. Das Fuß- und Radwegenetz wird durch neue Wegeführungen im Bereich der drei großen Grünzäsuren sowie um Verbindungen zwischen diesen und den Siedlungsräumen erheblich ausgeweitet und verdichtet.

3.3 Variante 2 - „Maximale bauliche Verdichtung“

Die Variante „Maximale bauliche Verdichtung“ strebt ebenfalls auf eine langfristige Neuordnung des Stadtteils an, setzt dabei aber auf eine wesentlich höhere Verdichtung des Stadtteils als in Variante 1. So wird ein noch umfangreicheres zusätzliches Wohnangebot geschaffen, wobei der Schwerpunkt im verdichteten Einfamilienhausbereich (Doppel- und Reihenhäuser) liegt. Das Angebot an wohnungsnahen Grünbereichen wird unter Einbindung der siedlungsnahen Landschaftsräume ebenfalls weiter entwickelt, allerdings in etwas sparsamerer Ausführung.

Die Entwicklung Grimmer und Loitzer Str. ist entsprechend der Variante 1 vorgesehen, allerdings wird auf die Ausbildung/den Erhalt von Grünzäsuren zugunsten einer vermehrten Bebauung verzichtet. Die Einordnung eines Standorts für eine ggf. erforderlich werdende Primarschule erfolgt entsprechend Variante 1 östlich der Loitzer Straße.

Die direkt an das Bahnhofsareal anschließenden Flächen werden was die Nutzung betrifft entsprechend Variante 1 entwickelt. Allerdings erfolgt hier die Ausbildung einer geschlossenen Blockrandbebauung, so dass eine durchgehende Raumkante zu Bahnhof und Stadtzentrum hin entsteht. Die Neuordnung der verbleibenden Universitätsflächen erfolgt gleichsam Variante 1, jedoch mit einer verdichteten ergänzenden Blockrandbebauung. Der Bereich „ehemalige Brauerei/Gärtnerei Soldmannstraße“ wird entsprechend der Vorgaben des B-Plans mit Wohnungsbau in verdichteter Bauweise entwickelt. Ein zusätzliches Wohngebiet für weniger verdichtete Einfamilienhausbebauung wird nördlich der Verlängerten Scharnhorststraße



Abb. 22: Ausschnitt Variante „maximale bauliche Verdichtung“, Bereich Grimmer-/ Loizer Str.

auf der südlichen, nicht mehr genutzten Teilfläche der ehemaligen Psychiatrischen Klinik vorgeschlagen.

Nordwestlich der Grimmer Straße erfolgt wie auch in Variante 1 eine grundlegende städtebauliche Neuordnung, allerdings mit einer einfacheren und damit vermutlich z. Zt. marktgerechteren Baustruktur und Parzellierung. Auf ein umfassendes Angebot an wohnungsnahem öffentlichen Grün wird zugunsten einer größeren Anzahl an Baugrundstücken verzichtet. Über die Variante 1 hinausgehend wird zudem der brach gefallene Gewerbebereich nordwestlich des Grabens durch eine gering verdichtete Einfamilienhausbebauung nachgenutzt.

Der Einzelhandelsstandort Grimmer Straße wird abgesehen vom entfallenden „Ökomarkt“ ähnlich Variante 1 entwickelt. Das Gewerbegebiet „Am Mühlenweg“ wird dagegen entsprechend dem vorliegenden Bebauungsplan vollflächig entwickelt. Der sich durch Unternutzung und marode Bausubstanz auffallende westliche Teilbereich soll allerdings neu geordnet und baulich aufgewertet werden.

Entgegen Variante 1 wird die Freiraumzäsur im Bereich südlich „Galgenkampswiesen“ von der Grimmer Landstraße her baulich entwickelt, wobei zur Stadteingangsstraße hin aus Gründen des Immissionsschutzes Handel und Dienstleistung und nur im rückwärtigen Bereich Wohnbebauung vorgesehen ist. Lediglich der nördliche Bereich um den bestehenden Graben bleibt als Grünzäsur erhalten.

Die Vorstellung zur Geschossigkeit verhält sich mit 3 Vollgeschossen in den Kern- sowie 2 Vollgeschossen in den Randbereichen wie bei Variante 1.

Im Bereich der Infrastrukturentwicklung werden die gleichen Zielstellungen wie bei der Variante „Ökologische Entwicklung“ verfolgt und identische Maßnahmen vorgeschlagen.

3.4 Variante 3 – „Minimale Steuerung/ Restriktionen“

In der 3. Variante beschränkt sich die Stadtplanung vorrangig auf die Herstellung einer hochwertigen verkehrlichen Infrastruktur, welche sich durch verkehrstechnische Neugestaltung von Loitzer-, Soldmann-, Ellernholz-, Münterstraße und verlängerter Scharnhorststraße sowie der Anlage eines ergänzenden, von den Hauptverkehrsstraßen unabhängigen Fuß- und Radwegenetzes auszeichnet. Daneben wird der Erhalt denkmalgeschützter und besonders ortsbildprägender Gebäude an der östlichen Grimmer sowie an Soldmann- und Münterstr. durch Engagement stadteigener Unternehmen und spezieller objektbezogener Förderung verfolgt. In diesen Maßnahmen entspricht Variante 3 den beiden anderen Planungsansätzen.

Soweit rechtskräftige Bebauungspläne bestehen, regeln diese die bauliche Entwicklung in den entsprechenden Teilbereichen. Ansonsten erfolgt die bauliche Entwicklung entsprechend § 34 BauGB. Für die städtebaulich sensiblen Bereiche östliche Grimmer-, Loitzer- sowie Soldmann-, Ellernholz- und Münterstr. sollten ergänzend, wie für die Varianten 1 und 2 verbindlich, Regelungen zur Baustruktur und Gestaltung mittels Bebauungsplänen und/oder Gestaltungssatzungen in Erwägung gezogen werden.



Abb. 23: Ausschnitt Variante „minimale Steuerung/Restriktionen“, Bereich Grimmer-/ Loizer Str.

Bei der Geschossigkeit sind wie auch bei den Varianten 1 und 2 drei Vollgeschosse für die zentralen Lagen sowie zwei Vollgeschosse für die Randlagen anzustreben.

Die drei großen sielungsnahen Landschaftsräume bleiben wie in Variante 1 durchweg erhalten, werden aber hinsichtlich Grüngestaltung und Freizeitangeboten in den Randbereichen einfacher entwickelt.

3.5 Vergleichende Variantenbewertung

Zur Herausarbeitung der Stärken und Schwächen der einzelnen Planungsansätze erfolgt deren vergleichende Bewertung anhand aller wesentlichen städtebaulichen, stadtökonomischen, finanziellen, organisatorischen und rechtlichen Kriterien in Form einer tabellarischen Gegenüberstellung. Am Schluss erfolgt zudem eine zusammenfassende kurze Gesamtbewertung.

Bewertungskriterium	Variante 1 – „Ökologische Entwicklung“	Variante 2 – „Maximale bauliche Verdichtung“	Variante 3 – „Minimale Vorgaben“
Impulse Wohnbauentwicklung/ Wohnqualität	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Große Anzahl an zusätzlichen Wohnangeboten, vorwiegend im Bereich freistehender EFH (143 WE in EFH, 54 WE in Mehrfamilienhäusern, 153 WE in Mehrfamilienhäusern im Mischgebiet und 40 WE für Studenten) ▪ Verbesserung der Wohnqualität durch Schaffung wohnungsnaher Grün- und Freibereiche und bei der EFH-Bebauung durch geringe Verdichtung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ maximale Anzahl an zusätzlichen Wohnangeboten in sämtlichen Angebotssegmenten (264 WE in EFH, 82 WE in Mehrfamilienhäusern, 190 WE in Mehrfamilienhäusern im Mischgebiet und 90 WE für Studenten) ▪ gegenüber Variante 1 zusätzliche EFH-Entwicklung nordwestlich B-Plan 91 - Einkaufszentrum Grimmer Straße - ▪ durch gegenüber Variante 1 dichterere Bebauung der neuen EFH-Gebiete geringere Wohnqualität in den Neubaugebieten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Begrenzte Anzahl an zusätzlichen Wohneinheiten ohne Angebotsschwerpunkte (116 WE in EFH, 114 WE in Mehrfamilienhäusern, 100 WE in Mehrfamilienhäusern im Mischgebiet und 90 WE für Studenten) ▪ Beschränkung auf bereits bestehende B-Pläne sowie Entwicklungsmöglichkeiten nach § 34 BauGB ▪ Wohnqualität aufgrund fehlender Raumbildung, wenig wohnungsnaher Freibereiche und teilweise in den Quartieren verbleibender Gewerbe eingeschränkt
Impulse Einzelhandel / Dienstleistung / Gewerbe	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vielzahl kleinere Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in EG der Baulückenschließungen östliche Grimmer Str./nördliche Loitzer Str. möglich ▪ gleiches gilt für neu geordnete Blocks zwischen Münterstr. und Bahnhof, hier auch potenzieller Hotelstandort ▪ Ökomarkt Bereich B-Plan 91 - Einkaufszentrum Grimmer Straße - ▪ Beschränkung zusätzlicher Gewerbeentwicklung auf Restflächen im Bereich B-Plan und auf einem Teil der Restflächen Bereich B-Plan 41 „Am Mühlenberg“ 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vielzahl kleinerer Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen in EG der Baulückenschließungen östliche Grimmer Str./nördliche Loitzer Str. möglich ▪ gegenüber Variante 1 quantitativ größeres zusätzliches Potenzial für Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen /Hotel durch verdichtete Bebauung zwischen Münterstr. und Bahnhof ▪ Zusätzliche Gewerbeentwicklung auf Restflächen im Bereich B-Plan und Bereich B-Plan 41 - Am Mühlenweg - sowie für wenig immisionsbelastete Betriebe am Stadtausgang 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kleinere Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen nur in EG der Baulückenschließungen östliche Grimmer Str. möglich ▪ Zusätzliche Gewerbeentwicklung auf Restflächen im Bereich B-Plan und Bereich B-Plan 41 - Am Mühlenweg - ▪ Preisgünstige Nutzung/Nachnutzung von Bestandsimmobilien nordwestlich Grimmer und beidseitig Loitzer Str.
Impulse für Öffentliche Einrichtungen/ Universität	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konzentration der Universitätseinrichtungen auf Kernflächen Botanischer Garten und südlich Soldmannstr., Aufgabe der Fläche an der Bahn südlich Soldmannstr. ▪ Bauliche Ergänzung auf Kernflächen mit mittlerer Dichte möglich ▪ Freilandversuchsfelder der Universität nördlicher Grünzug ▪ Standort Grundschule an Loitzer Str. mit ausreichender Fläche, gute Lage zu bestehenden und geplanten Wohnquartieren, Anbindung an angrenzende Grün- und Freiräume 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konzentration der Universitätseinrichtungen auf Kernflächen Botanischer Garten und südlich Soldmannstr., Aufgabe der Fläche an der Bahn südlich Soldmannstr. ▪ Bauliche Ergänzung auf Kernflächen mit hoher Dichte möglich ▪ Standort Grundschule an Loitzer Str. mit ausreichender Fläche, gute Lage zu bestehenden und geplanten Wohnquartieren, Anbindung an angrenzende Grün- und Freiräume 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ungünstige Verteilung der Universitätseinrichtungen auf die 4 Standorte Botanischer Garten, Kinderklinik, südlich Soldmannstraße an der Bahnparallele, Klinik für Psychiatrie, Psychologie, Arbeits- und Sozialmedizin, Gebäude der ehemaligen Organischen Chemie Ecke Soldmannstr. / Ellernholzstr. Sowie die an der Grimmer Str. werden aufgegeben. ▪ Standort Grundschule an Soldmannstr. mit großzügiger Fläche, gute Lage zu bestehenden und geplanten Wohnquartieren, Anbindung an angrenzende Grün- und Freiräume

Bewertungskriterium	Variante 1 – „Ökologische Entwicklung“	Variante 2 – „Maximale bauliche Verdichtung“	Variante 3 – „Minimale Vorgaben“
Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch Neuanlage von Radwegen an Hauptverkehrsstraßen und Anlage eines ergänzenden vom Straßenraum unabhängigen Fuß- u. Radwegesystems erhöhte Verkehrssicherheit ▪ Durch Anschluss Soldmannstr. an die Bahnparallele und Überweg zum Bahnhof bessere Anbindung des „Universitätsviertels“ ▪ Durch P+R-Station mit Stadtteilinfobox Anreiz zur ÖPNV-Nutzung für Stadtbesucher 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch Neuanlage von Radwegen entlang der Hauptverkehrsstraßen und Anlage eines ergänzenden vom Straßenraum unabhängigen Fuß- u. Radwegesystems Verbesserung der Verkehrssicherheit ▪ Durch Anschluss Soldmannstr. an die Bahnparallele und Überweg zum Bahnhof bessere Anbindung des „Universitätsviertels“ ▪ Durch P+R-Station mit Stadtteilinfobox Anreiz zur ÖPNV-Nutzung für Stadtbesucher 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch Neuanlage von Radwegen entlang der Hauptverkehrsstraßen und Anlage eines ergänzenden vom Straßenraum unabhängigen Fuß- u. Radwegesystems Verbesserung der Verkehrssicherheit ▪ Durch Anschluss Soldmannstr. an die Bahnparallele und Überweg zum Bahnhof bessere Anbindung des „Universitätsviertels“
Denkmalschutz, Stadt- u. Landschaftsgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sanierung und Nachnutzung denkmalgeschützter u. ortsbildprägender Gebäude ▪ Schaffung durchgehender Raumkanten an Grimmer, Loitzer, Soldmann und Münterstr. ▪ Verzahnung mit Landschaft durch Grünzäsuren und geringer Dichte sowie kleinteiliger Bauformen an den Rändern ▪ Schaffung Zugänglichkeit u. Erlebarmachung der siedlungsnahen Landschaftsräume ▪ Schaffung von zusätzlichen innerstädtischen Grünbereichen südwestlich Bahnhof und südlich ehemaligen Psychiatrische Klinik, Vernetzung der Grünbereiche untereinander ▪ Durchgehende Neugestaltung und Begrünung der Straßenräume Loitzer-, Soldmann-, Münter- und Ellernholzstr. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sanierung und Nachnutzung denkmalgeschützter u. ortsbildprägender Gebäude ▪ Schaffung durchgehender Raumkanten an Grimmer, Loitzer, Soldmann und Münterstr. ▪ Gegenüber Variante 1 zusätzlich Schaffung einer klaren Baukante zum Bahnhofsareal hin ▪ Durchgehende Neugestaltung und Begrünung der Straßenräume Loitzer-, Soldmann-, Münter- und Ellernholzstr. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sanierung und Nachnutzung denkmalgeschützter u. ortsbildprägender Gebäude ▪ Schaffung durchgehender Raumkanten an Grimmer und nördlicher Loitzer Str. ▪ Gegenüber Varianten 1 und 2 nur teilweise Baulückenschließung an südlicher Loitzer-Soldmann-, Münterstr. ▪ Gegenüber Varianten 1 und 2 keine grundlegende Neuordnung nordwestlich Grimmer Str.; Bebauung im Bereich von rechtskräftigen B-Plänen und in Baulücken nach § 34 BauGB ▪ Durchgehende Neugestaltung und Begrünung der Straßenräume Loitzer-, Soldmann-, Münter- und Ellernholzstr.
Umwelt- und Naturschutz	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beschränkung der Flächenneuversiegelung durch sparsame Erschließung ▪ Schaffung von Retentions- und Rückhalteflächen für einen verzögerten Wasserabfluss und zur Verbesserung des Mikroklimas ▪ Schaffung durchgehender Grünverbindungen ▪ Erhalt Grünzäsur südlich Galgenkampswiese ▪ Ökologische Aufwertung der siedlungsnahen Landschaftsbereiche ▪ Solartechnische Ausrichtung der neuen EFH 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beschränkung der Flächenneuversiegelung durch sparsame Erschließung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beschränkung der Flächenneuversiegelung durch sparsame Erschließung ▪ Erhalt Grünzäsur südlich Galgenkampswiese

Bewertungskriterium	Variante 1 – „Ökologische Entwicklung“	Variante 2 – „Maximale bauliche Verdichtung“	Variante 3 – „Minimale Vorgaben“
Einzusetzende Planungsinstrumente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ B-Pläne (§ 13a BauGB) nordwestlich Grimmer Str. zur grundlegenden Neuordnung (Wohnungsbau) sowie westlich Münterstr. bis Bahnhof (Mischnutzung, Hotelstandort) ▪ Änderung B-Plan 91 (Ökomarkt), der B-Pläne Nr. 64 und 70 (Gebäudeausrichtung), 41 (Grünzüge, P+R-Station) ▪ Betreffend der nicht überplanten Bereiche längs Grimmer- und Loitzer Str. B-Pläne (§ 13a BauGB) zu empfehlen, Beschränkung der Einzelhandelssortimente ▪ Vorbereitung Neubauten für Universität und Grundschule sowie neuer Grünanlagen (südwestlich Bahnhof, südlich Psychiatrischer Klinik Wohnbebauung nördlich Grimmer Str. und siedlungsnaher Landschaftsräume) über Wettbewerbe 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ B-Pläne (§ 13a BauGB) zur Neuordnung gesamter Bereich nordwestlich Grimmer Str. einschließlich Fläche nordwestlich B-Plan 91 ausgenommen B-Plan 91; ebenso für Bereich westlich Münterstr. bis Bahnhof (Mischnutzung, Hotelstandort) ▪ Neue B-Pläne für südliche Galgenkampswiesen (Gewerbe/Dienstleistung und Wohnen) sowie für Bereich nördlich ▪ Betreffend der nicht überplanten Bereiche längs Grimmer- und Loitzer Str. B-Pläne (§ 13a BauGB) zu empfehlen, Beschränkung der Einzelhandelssortimente ▪ Vorbereitung Neubauten für Universität und Grundschule sowie neuer Grünanlagen (südwestlich Bahnhof, südlich Psychiatrischer Klinik und siedlungsnaher Landschaftsräume) über Wettbewerbe 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umsetzung der rechtskräftigen B-Pläne möglich ▪ Entwicklung der nicht erschlossenen, überplanten Bereiche nach § 34 BauGB ▪ Betreffend der städtebaulich anspruchsvollen Bereiche längs Grimmer und Loitzer Str. sowie westlich Münterstr. bis Bahnhof Gestaltungssatzungen bzw. B-Pläne (§ 13a BauGB) zu empfehlen ▪ Vorbereitung Neubau Grundschule über Wettbewerb
Planungs- und Realisierungskosten, mögliche Förderung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erhebliche Kosten für vertiefende Planungen (B-Päne, B-Planänderungen und Wettbewerbe) ▪ Zusätzliche Kosten für Betriebsverlagerungen ▪ Erhebliche Kosten zur Neugestaltung Loitzer-, Soldmann-, Ellernholz-, Münter- und Verlängerte Scharnhorststraße, ebenso zur Neuanlage ergänzender Fuß- und Radwegeverbindungen ▪ Erhebliche Kosten zur Anlage neuer Grünflächen ▪ Zusätzlicher Kostenaufwand für die Einrichtung einer Primarschule ▪ Inanspruchnahme von Städtebaufördermitteln (Stadtumbau, aktive Stadt- u. Ortsteilzentren) bei Einrichtung eines Fördergebiets ▪ Aufgrund Pilotprojekt Öko-Stadtteil ggf. zusätzliche Fördermittel über Umweltprogramme 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ebenfalls hohe Kosten für vertiefende Planungen, gegenüber in Variante 1 entfallen allerdings die B-Planänderungen sowie die Wettbewerbe für Freianlagen südwestlich Bahnhof und nordwestlich Grimmer Str. ▪ Zusätzliche Kosten für Betriebsverlagerungen ▪ Erhebliche Baukosten zur Neugestaltung Loitzer-, Soldmann-, Ellernholz-, Münter- und Verlängerte Scharnhorststraße, ebenso zur Neuanlage ergänzender Fuß- und Radwegeverbindungen ▪ Da nordwestlich der Grimmer Str. und südwestlich des Bahnhof gegenüber Variante 1 nur kleinflächige neue Grünanlagen entstehen, entsprechen geringere Kosten ▪ Zusätzlicher Kostenaufwand für die Einrichtung einer Primarschule ▪ Inanspruchnahme von Städtebaufördermitteln (Stadtumbau, aktive Stadt- und Ortsteilzentren) bei Einrichtung eines Fördergebiets 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wie bei Varianten 1 und 2 Erhebliche Baukosten zur Neugestaltung Loitzer, Soldmann-, Ellernholz-, Münter- und Verlängerte Scharnhorststraße, ebenso zur Neuanlage ergänzender Fuß- und Radwegeverbindungen ▪ Zusätzlicher Kostenaufwand für die Einrichtung einer Primarschule ▪ Darüber hinaus keine erheblichen Kosten für Planung und Realisierung ▪ Keine passenden Förderprogramme

Bewertungskriterium	Variante 1 – „Ökologische Entwicklung“	Variante 2 – „Maximale bauliche Verdichtung“	Variante 3 – „Minimale Vorgaben“
Umsetzbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rahmenplanung nur in Teilbereichen kurz- bis mittelfristig umsetzbar ▪ Für Teilbereiche insbesondere nordwestlich Grimmer Straße bodenordnerische Maßnahmen erforderlich ▪ Kooperation mit Universität betreffend der Entwicklung derer Bereiche erforderlich 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rahmenplanung nur in Teilbereichen kurz- bis mittelfristig umsetzbar ▪ Für Teilbereiche insbesondere nordwestlich Grimmer Straße bodenordnerische Maßnahmen erforderlich ▪ Kooperation mit Universität betreffend der Entwicklung derer Bereiche erforderlich ▪ Abführung des zusätzlich anfallenden Oberflächenwassers problematisch 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sämtliche Teilbereiche kurz- bis mittelfristig umsetzbar ▪ Keine bodenordnerischen Maßnahmen erforderlich
Imagebildung Stadtteil	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufgrund ökologischer Neuausrichtung spezielles umweltbetontes Image ▪ Durch Verknüpfung mit dem Bahnhofsbereich erhöhte Attraktivität des Universitätsstandorts ▪ Durch Entwicklung eines Öko-Stadtteils Profilierungschancen für die Universitätsabt. Landschaftsplanung u. Biologie 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufgrund angestrebter Nutzungsvielfalt und verbessertes Grün- und Freiflächenangebot erheblicher Imagezuwachs insgesamt ▪ Durch Verknüpfung mit dem Bahnhofsbereich erhöhte Attraktivität des Universitätsstandorts 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbessertes Image durch Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, ansonsten nur geringer Imagegewinn zu erwarten
Auswirkungen auf Entwicklung Stadtzentrum und Gesamtstadt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zusätzliches Wohnangebot entlastet den gesamtstädtischen Wohnungsmarkt, zusätzliches Angebot im Bereich ökologisches Bauen. Andererseits verringerte Nachfrage für die Wohnungen in der Platte ▪ Durch quantitativ begrenztes und im Sortiment beschränktes ergänzendes Waren- u. Dienstleistungsangebot nur begrenzte negative Auswirkungen auf das innerstädtische Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sehr großes zusätzliches Wohnangebot entlastet den gesamtstädtischen Wohnungsmarkt; andererseits verringerte Nachfrage für die Wohnungen in der Platte ▪ Durch quantitativ begrenztes und im Sortiment beschränktes ergänzendes Waren- u. Dienstleistungsangebot nur begrenzte negative Auswirkungen auf das innerstädtische Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Begrenztes zusätzliches Wohnangebot führt zu keinen erheblichen Auswirkungen auf den gesamtstädtischen Wohnungsmarkt ▪ Durch quantitativ begrenztes und im Sortiment beschränktes ergänzendes Waren- und Dienstleistungsangebot nur begrenzte negative Auswirkungen auf das innerstädtische Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot zu erwarten
Gesamtbewertung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Langfristig grundlegende städtebauliche Neuordnung / erhebliche Qualitätsverbesserung in sämtlichen Teilbereichen ▪ Ausbildung eines Öko-Images für den Stadtteil, umfassende Öko-Wohnangebote ▪ Hohe Kosten nicht nur für Maßnahmen der Verkehrsinfrastruktur und Gebäudeerhalt, sondern auch für vertiefende Planungen Ordnungsmaßnahmen sowie die Realisierung von Grün- und Freianlagen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Langfristig grundlegende städtebauliche Neuordnung / Qualitätsverbesserung in sämtlichen Teilbereichen ▪ Sehr großes zusätzliches Wohnangebot ▪ Ähnlich hohe Kosten wie in Variante 1 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine grundlegende Neuordnung, vorwiegend Beschränkung auf Maßnahmen der Verkehrsinfrastruktur, dafür kurz- bis mittelfristige Realisierung möglich ▪ begrenztes zusätzliches Wohnangebot ▪ Kosten beschränken sich anders als bei den Varianten 1 und 2 auf verkehrliche Infrastrukturmaßnahmen und solche zum Erhalt denkmalgeschützter und ortsbildprägender Gebäude

3.6 Überschlägige Kostenschätzung

Nachfolgende überschlägige Kostenschätzung zu den Varianten 1 - 3 berücksichtigt ausschließlich die von der Stadt zu finanzierenden Maßnahmen, einschließlich Aufwendungen für Planung und Ordnungsmaßnahmen. Weiterhin werden nur diejenigen Maßnahmen berücksichtigt, die innerhalb des Plangebiets zum Tragen kommen.

Kostenschätzung Varianten 1-3				Variante 1		Variante 2		Variante 3	
Pos.	Kostenart	€/m ²	m ²	Kosten in €	m ²	Kosten in €	m ²	Kosten in €	
1	Planung			773.877		623.244		414.725	
1.1	B-Plan / Gestaltungssatzung			108.152		135.894		20.000	
	Wohnbeb. nordwestl. Grimmer Str.			30.430		30.430			
	Nordwestl. EKZ Grimmer Str.					17.076			
	Westlich Bahnhof			19.140		19.140			
	Wohnbebauung Scharnhorststr.					10.666			
	Loitzer-, Grimmer-, Soldmann-, Ellernholz-, Münterstr.			58.582		58.582		20.000	
1.2	B-Plan-Änderungen			17.000		10.000			
	BP 91 - EKZ Grimmer Straße -			5.000					
	BP 41 - Am Mühlenweg -			12.000		10.000			
1.3	Wettbewerbe / Gutachten			80.000		20.000			
	Grünanlagen			30.000					
	Städtebau nordwestl. Grimmer Str.			30.000					
	P+R-Station			20.000		20.000			
1.4	Objektplanung			568.725		457.350		394.725	
	Objektpl. Straßensanierung			253.950		253.950		253.950	
	Objektpl. Fuß- u. Radwegebau			21.600		18.900		18.000	
	Objektpl. Grünanlagen			116.550		46.350		45.000	
	Objektpl. extensive Grünflächen			95.625		57.150		77.775	
	Objektpl. P+R-Station			81.000		81.000			
2	Ordnungsmaßnahmen			500.000		500.000			
2.1	Verlegung Gewerbebetriebe			500.000		500.000			
3	Baumaßnahmen			3.991.500		3.249.000		2.831.500	
3.1	San. denkmalgesch. Gebäude (Zuschuss)			200.000		200.000		200.000	
3.2	Straßenraumsanierung	100	16.930	1.693.000	16.930	1.693.000	16.930	1.693.000	
3.3	Fuß- und Radwege	50	2.880	144.000	2.520	126.000	2.400	120.000	
3.4	Grünanlagen	15	51.800	777.000	20.600	309.000	20.000	300.000	
3.5	extensive Grünflächen	5	127.500	637.500	76.200	381.000	103.700	518.500	
3.6	P+R-Station	100	5.400	540.000	5.400	540.000			
	Kosten gesamt			5.265.377		4.372.244		3.246.225	

4 Rahmenplan (Teil 3)

4.1 Beteiligung von politischen Gremien, Bürgern und Trägern öffentlicher Belange

Auf Grundlage der Bestandsanalyse und der Planungsvarianten 1 bis 3 erfolgt am 13.01.2010 eine Vorstellung des Entwicklungskonzepts in der zuständigen Ortsteilvertretung Innenstadt sowie am 19.01.2010 im Ausschuss für Bauwesen und Umwelt. Es folgt am 18.05.2010 eine Bürgerversammlung, an der ca. 40 interessierte Bürger teilnehmen. Schließlich erfolgt mit Schreiben vom 03.05.2010 eine Beteiligung der Ämter der Stadtverwaltung und von der Planung berührter Träger öffentlicher Belange.

Die im Rahmen vorgenannter Beteiligungen vorgetragenen Anregungen und Hinweise werden nachfolgend ausgewertet und abgewogen und finden soweit es möglich ist im Rahmen der Ausarbeitung des endgültigen Rahmenplans Berücksichtigung.

Im Ergebnis steht in der Mehrzahl die Empfehlung, den endgültigen Rahmenplan auf Grundlage der Variante 1 „Ökologische Entwicklung“ auszuarbeiten. Die Universität weist auf laufende und geplante eigene Umstrukturierungs- und Bauvorhaben hin, welche eine teilweise Überarbeitung der Planungsvorschläge zu den universitären Flächen erfordern. Schließlich sind während des laufenden Planungsprozesses weitere Vorhaben entweder planerisch entschieden oder bereits realisiert worden.

4.2 Erläuterung der Planung

Die endgültige Planfassung baut entsprechend der überwiegenden Empfehlungen auf der Variante 1 „Ökologische Entwicklung“ auf. Aufgrund der inzwischen verfestigten Planabsichten der Universität sowie betreffend weiterer Bauherren bereits umgesetzter Vorhaben, ergeben sich vorwiegend für die Universitätsflächen, die südwestlich an den Bahnhof angrenzenden Bereiche sowie für den gesamten Bereich nordwestlich der Grimmer Straße grundlegende Änderungen.

4.2.1 Leitbild „Ökologische Verdichtung“

Die endgültige Rahmenplanfassung mit dem Titel „Ökologische Verdichtung“ setzt auf eine langfristig angelegte ökologische Umgestaltung des Stadtteils.

Unter dem Stichwort „Ausbau und qualitative Weiterentwicklung des Wohnstandorts“ gibt der Rahmenplan die strukturellen Voraussetzungen zur Schaffung zusätzlicher Wohnangebote. Insbesondere Einfamilienhäuser mit teilweise erhöhtem Verdichtungsgrad sowie weitere ökologische Bauformen sollen durch die strukturellen Vorgaben ermöglicht werden.

Weiterhin werden auch die Voraussetzungen für die Entwicklung die das Wohnen begleitenden Infrastrukturen geschaffen. So geht der Rahmenplan die Behebung des fehlenden Spiel- und Sportflächenangebots an und das wohnungsnahes Grünflächenangebot wird verbessert.

Zudem wird eine auf den Eigenbedarf des Stadtteils abzielende Ergänzung des Einzelhandels- und Dienstleistungsangebots vorgenommen und in Anbetracht der im Stadtteil steigenden Schülerzahlen ein optionaler Standort für eine Grundschule gesichert.

Die seitens der Universität beabsichtigte Weiterentwicklung des Standorts um die Soldmannstraße wird durch Berücksichtigung der benötigten Bau- und Freiflächen Rechnung getragen. Zudem werden Entwicklungsflächen für auf den Universitätsbetrieb ausgerichtete Dienstleistungseinrichtungen und solche für kleinere kooperierende Unternehmen im Umfeld berücksichtigt. Durch Weiterentwicklung des Universitätsstandorts wird das Arbeitsplatzangebot im Stadtteil erhalten und ggf. sogar noch ausgebaut. Dieses nebeneinander von Wohnen und Arbeiten im Stadtteil ist im Sinne eines Stadtteils der „kurzen Wege“ und einer ökologischen Entwicklung.

Ein ökologisch orientierter Stadtteil der „kurzen Wege“ wird auch durch die im Rahmenplan empfohlene Herstellung eines eigenständigen engmaschigen Fuß- und Radwegenetzes für die nichtmotorisierte Fortbewegung und durch die Einrichtung einer P+R-Station gefördert. Zudem wird durch die Schaffung eines eigenständigen Wegenetzes für Fußgänger und Radfahrer einschließlich der Anlage erkennbarer Straßenquerungen die Verkehrssicherheit verstärkt.

Für die angestrebte Verbesserung der Stadtgestalt und der öffentlichen Räume empfiehlt der Rahmenplan eine Förderung der Sanierung einzelner, stark geschädigter, unter Denkmalschutz stehender Gebäude vorwiegend im Bereich der östlichen Grimmer Straße sowie die Neugestaltung der in sehr schlechtem Zustand befindlichen Straßen um den Universitätsbereich. Zudem wird im Zusammenhang mit der Schaffung von Fuß- und Radwegen eine Aufwertung der Siedlungsränder und eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität empfohlen.

4.2.2 Städtebaulich-funktionales Konzept

Entsprechend des Leitthemas „Ökologische Verdichtung“ sieht der Rahmenplan eine konsequente Nutzung der im Siedlungskörper noch bestehenden Reserven vor.

Entlang der Grimmer und Loitzer Straße wird im Sinne des Immissionsschutzes eine Schließung bestehender Baulücken mit einer straßenbegleitenden Bebauung angestrebt, lediglich wichtige Grünzäsuren bleiben davon ausgenommen. Auf den südwestlich an den Bahnhof anschließenden Flächen, nördlich und südlich der Soldmannstraße, ist die Schaffung einer geschlossenen Baukante aufgrund der nicht angestrebten Erschließungsfunktion der Osnabrücker Straße und der gegebenen Bestandssituation nicht sinnvoll, zumal die Universität für Ihre dortigen Gebäude eine Sanierung und langfristige Nutzung anstrebt. Statt dessen wird in Anlehnung an die Bestandssituation eine hofartige Gruppierung der Gebäude vorgeschlagen.

Für die von der Universität weiterhin genutzten Bereiche südlich der Soldmannstraße ist eine bauliche Ergänzung vorgeschlagen, welche die zu erhaltenen und in das Nachnutzungskonzept einzubindenden denkmalgeschützten Gebäude zu einer Blockbebauung ergänzt. Dabei handelt es sich wie gesagt um einen groben Vorschlag; falls die Entwicklungserfordernisse der Universität eine abweichende Bauges-

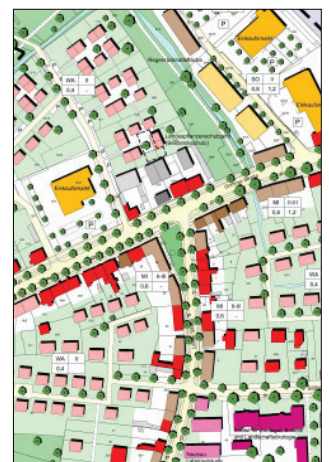


Abb. 24: Ausschnitt Rahmenplan Bereich Grimmer-/ Loizer Str.

taltung erfordern, so besteht in den Vorgaben des Rahmenplans eine hinreichende Flexibilität.

Die Umsetzung der Bebauungspläne „Ehemalige Brauerei“ und „Gärtnerei Soldmannstraße“ sollte im Sinne einer optimierten Wohnqualität in deutlich geringer verdichteter Form als die Bebauung an den Hauptstraßenachsen sowie in einer energetisch optimierten Gebäudeausrichtung erfolgen.

Der Rahmenplan schlägt weiterhin vor, den parkartigen, bisher brach liegenden südlichen Teilbereich des Areals der Klinik für Psychiatrie und Psychologie, Institute für Arbeits- und Sozialmedizin öffentlich zugänglich zu machen. Durch Grünzäsuren würde dieser Grünraum zudem mit den anschließenden Grün- und Landschaftsräumen verknüpft.

Nordwestlich der Grimmer Straße soll eine weitere Entwicklung der Wohnbebauung mit Einfamilienhäusern erfolgen. Dabei sollen auch ökologisch orientierte Wohnangebote, vorwiegend Einfamilienhausbebauung mit höherer baulicher Dichte, hinreichend Berücksichtigung finden. Auf den bisher noch ungenutzten Flächen des Einzelhandelsstandorts Grimmer Straße werden ein Ökomarkt sowie ergänzende Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote möglichst mit ökologischem Hintergrund vorgeschlagen. Die Einzelhandelsentwicklung hat sich, abgesehen von speziellen ökologischen Angeboten, von den Verkaufsflächen und der Sortimentgestaltung her auf die Stadtteilversorgung zu beziehen.

Das Gewerbegebiet „Am Mühlenweg“ soll entsprechend der Festsetzungen des rechtskräftigen B-Plans weiter entwickelt werden. Aufgrund der hier und im angrenzenden Gewerbegebiet „Ziegelhof“ noch bestehenden erheblichen Reserven für kleinere und mittlere Betriebe sowie der zusätzlichen Entwicklungsmöglichkeit für immissionsarme Dienstleistungs- und Kleingewerbebetriebe im Bereich der dargestellten Mischbebauung ist keine Ausweitung des Angebots erforderlich.

Die Bebauung sollte entlang der östlichen Grimmer Str., im Universitätsviertel sowie in den dem Bahnhof zugewandten Carree`s 2 bis 3 Vollgeschosse aufweisen; entlang der Loitzer Str. sowie in den rückwärtigen Wohnquartieren sind 2 Geschosse angemessen.

4.2.3 Ortsbild, Denkmalpflege und Bauwerkserhaltung

Sämtliche in der Denkmalliste stehenden Gebäude bleiben erhalten und werden, wo funktionale Neuordnungen anstehen, in die neuen Nutzungsstrukturen integriert.

Auf den zur Neustrukturierung anstehenden Flächen der Universität südlich der Soldmannstraße ist im Rahmenplan eine ergänzende blockbildende Bebauung vorgesehen, welche hinsichtlich Lage (Sichtbezüge), Dimensionierung und Gestaltung Rücksicht auf die denkmalpflegerischen Belange nimmt. Gleichzeitig sollten gestalterisch problematische Ergänzungsbauten entfernt bzw. aufgewertet werden.

Westlich der Münter Straße werden nördlich und südlich der bestehenden Einzelgebäude optional maßstäblich untergeordnete Ergänzungsbauten vorgeschlagen. Diese Gebäude sollen bei Bedarf zusätzliche Funktionen des Botanischen Gartens und des Botanischen Instituts aufnehmen können. Aufgrund der Ensemblewirkung des ge-

samen Botanischen Gartens ist im Falle dieser baulichen Ergänzung eine gestalterisch und maßstäblich sensible Einordnung vorzunehmen. Zudem wird eine vorausgehende Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege erforderlich.

Für die im Bereich der östlichen Grimmer Straße bestehenden, stark geschädigten, unter Denkmalschutz stehenden Bausubstanz sollte die Sanierung über ein kleines Förderprogramm initiiert bzw. unterstützt werden.

Die Station Nr. 6 des Caspar-David-Friedrich-Bildwegs, „Wiesen bei Greifswald“, findet durch Freihalten des Blickwinkels von Vegetation im Vordergrund sowie durch Beschränkung der Bauhöhen auf maximal 2 Geschosse im Hintergrund, Berücksichtigung. Zudem ist die Gestaltung eines Aussichtspunkts empfohlen.

4.2.4 Angestrebte Nutzungsstruktur

Die angestrebte Nutzungsstruktur setzt auf eine Beibehaltung eines von den Funktionen her vielfältigen Stadtteils. Der Schwerpunkt liegt dabei auch zukünftig auf der Wohnnutzung, jedoch bilden auch mit dem Wohnen verträgliches Handwerk und Kleingewerbe, mehrere verbleibende Universitätseinrichtungen sowie vorwiegend auf die Versorgung des Stadtteils abzielende Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen wichtige ergänzende Bausteine zur Stadtteilentwicklung.

Der Universitätsstandort wird entsprechend der internen Planungen auf 4 Kernflächen um die Soldmannstr. konzentriert. Das Studententheater ist von der stadträumlichen Umgebung und den Räumlichkeiten her nicht optimal untergebracht, entsprechend sollte mittel- bis langfristig ein neuer Standort gesucht werden. Zum Bahnhof hin ist der Block zwischen Münter und Osnabrücker Straße für die Entwicklung einer Mischnutzung aus Wohnen sowie Einzelhandel und Dienstleistung vorgesehen, optional ist hier auch ein Hotel realisierbar. Dieser direkt an Bahnhof und Universität angrenzende Bereich eignet sich zudem für auf den Universitätsbetrieb und die studentenorientierte Dienstleistungseinrichtungen sowie für Dienstleistungen im Zusammenhang mit dem Pendlerverkehr am Bahnhof und für ergänzende Wohnangebote für Studenten.

Im Bereich der öffentlichen Einrichtungen wird für einen zukünftigen Grundschulneubau ein mit ca. 6.000 m² hinreichend dimensioniertes Grundstück an der Loitzer Straße berücksichtigt. Dieses wird bisher noch durch Gewerbe im vorderen Bereich und eine soziale Einrichtung im Zusammenhang mit der inzwischen fortgezogenen Kinderklinik genutzt. Die seitens der Universität aufgegebenen Gebäude westlich der Ellernholzstraße sollten möglichst einer Nutzung aus den Bereichen öffentliche Verwaltung oder privater Dienstleistung bzw. Forschung und Entwicklung zugeführt werden. Aufgrund der Möglichkeit, ergänzende Neubauten im rückwärtigen Bereich zu errichten, eignet sich die Fläche mit insgesamt 10.000 m² auch optional zur Unterbringung des neuen Landratsamts für den vergrößerten Landkreis Ostvorpommern / Uecker Randow, falls Greifswald den endgültigen Zuschlag für den Kreissitz erhält.

Durch Immissionen belastete und vorstehender baulicher Neuordnung entgegenstehende Betriebe sollen langfristig in die naheliegenden Gewerbestandorte ausgelagert werden. Die durch Gebäudesan-

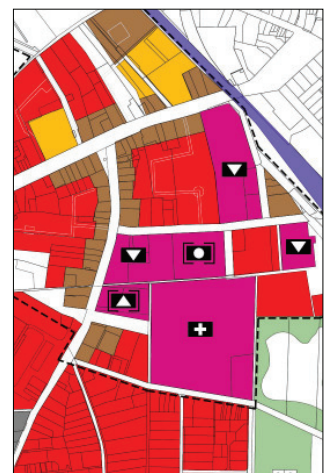


Abb. 25: Nutzungen im Bereich Grimmer-/ Loizer-/ Soldmannstr.

nierung und Baulückenschließung entstehenden Nutzungskapazitäten im Bereich der östlichen Grimmer und nördlichen Loitzer Straße sollen als Mischnutzung aus Einzelhandel, Dienstleistung und mit dem Wohnen verträglichem Kleingewerbe im Erdgeschoss sowie vorwiegend Wohnnutzungen in den Obergeschossen entwickelt werden.

4.2.5 Verkehrserschließung

Das grundlegende Erschließungssystem für den motorisierten Verkehr wird beibehalten.

Es erfolgt aber eine funktionale und gestalterische Neuordnung der mangelbehafteten Straßenräume von Loitzer-, Soldmann-, Münter- und Ellernholzstraße einschließlich Ergänzung bzw. Neuschaffung von Großbäumen, welche langfristig das Stadtbild mit prägen können.

In diesem Zusammenhang erfolgt auch die Einrichtung separater Radwege entlang der Hauptverkehrsstrecken Loitzer- und Verlängerter Scharnhorststraße. Das Fuß- und Radwegenetz wird durch neue Wegeführungen im Bereich der drei großen Grünzäsuren sowie um Verbindungen zwischen diesen und den Siedlungsräumen erheblich ausgeweitet und verdichtet. Aufgrund des von der Universität und anderen Institutionen angemeldeten Missstands einer unzureichenden Ausschilderung, wird der Aufbau eines einheitlichen Ausschilderungssystems für Fußgänger und Radfahrer in den Maßnahmenkatalog aufgenommen.

Zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wird eine P+R-Station am Ortseingang der Grimmer Landstraße eingerichtet. Ein Info-Point informiert über den angestrebten ökologischen Umbau des Stadtteils.

Betreffend der Organisation des ruhenden Verkehrs empfiehlt der Rahmenplan für die neu entstehenden Wohngebiete eine gruppenweise Unterbringung der Stellplätze, da hierdurch einerseits die Bodenversiegelung minimiert und andererseits die Aufenthaltsqualität des direkten Wohnumfelds gewinnen würde.

4.2.6 Ver- und Entsorgung

Die neu zu erschließenden Baugebiete können an die bestehenden Ver- und Entsorgungsnetze, welche im allgemeinen in den Straßenräumen der Haupteerschließungsstraßen verlegt sind, angeschlossen werden.

In Anbetracht der Tatsache, dass die Transportkapazität der bestehenden Gräben annähernd ausgeschöpft ist, stellt die Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers eine wesentliche Aufgabe dar. Der Rahmenplan sieht hierzu Regenrückhaltung durch Schaffung von Rückhalte- und Retentionsflächen vor. Ergänzend sollte die Neuversiegelung der Flächen auf ein unbedingt erforderliches Maß beschränkt werden.

4.2.7 Entwicklung der Freiräume und Grünstrukturen

Die Aussagen des Rahmenplans zur Entwicklung der Freiräume und Grünstrukturen berücksichtigen die Empfehlungen des Landschaftsplans aus dem Jahr 1995, soweit diese nicht aufgrund inzwischen

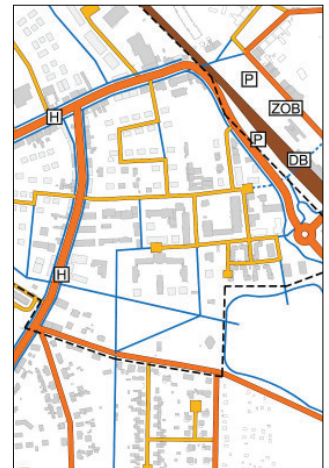


Abb. 26: Verkehrsnetz im Bereich östl. Grimmer Str.

erfolgter Siedlungsentwicklung (Wohngebiet Galgenkampswiesen) überholt sind.

Betreffend der siedlungsinternen Grünflächen sieht der Rahmenplan vor, den südlichen Bereich des Geländes der psychiatrischen Klinik unter Wahrung der funktionalen Anforderungen der Einrichtung für die Allgemeinheit zu öffnen und an einen zukünftigen Freiraum- und Wegeverbund anzuschließen.

Im Rahmen der vorgesehenen Erneuerungs- und Aufwertungsmaßnahmen der Straßenräume im Universitätsbereich sind diese durch Ergänzung bzw. Neuanpflanzung mit großkronigen Bäumen gestalterisch aufzuwerten.

An den Siedlungsrändern und insbesondere am Stadteingang der Grimmer Straße sind die größtenteils gestalterisch problematischen, gewerblichen Nutzungen (Autohaus, Tankstellen, Freilager) durch Verbesserung der Eingrünung ins Orts- und Landschaftsbild einzubinden. Die Alleestruktur an der Grimmer Landstraße sollte bei Abgang einzelner Bäume fortlaufend ergänzt werden.

Die großen Freiraumzäsuren um den Brandteichgraben und der südlichen Galgenkampswiesen bleiben unbebaut und werden durch Anbindung an das Fuß- und Radwegesystem sowie durch Anlage von Sport- und Freizeittflächen an den weniger ökologisch sensiblen Rändern erlebbar gemacht.

Durch Verknüpfung vorgenannter Siedlungsgrünflächen und Siedlungsgrünstrukturen mit den Offenlandflächen sowie den naturnah ausgebauten Strukturen an Rückhalte- und Retentionsflächen entsteht für die Fettenvorstadt ein durchgehender und erlebbarer Grün- und Biotopverbund.

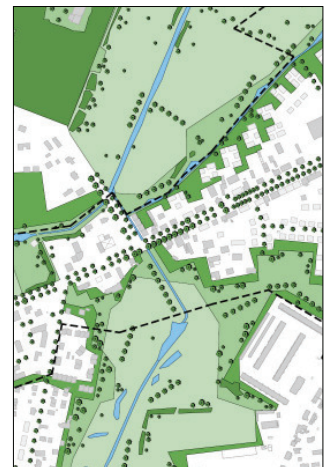


Abb. 27: Grünstäure entlang des Brandteichgrabens

4.3 Umsetzungsstrategie

4.3.1 Stufenweise Umsetzung

Die im Rahmenplan dargestellte Weiterentwicklung des Stadtteils lässt sich in mehreren Stufen realisieren. Die Realisierungszeiträume lassen sich dabei flexibel gestalten.

Die Vorschläge zur Erschließung und zum Bauflächenzuschnitt sind so ausgelegt, dass insbesondere nordwestlich der Grimmer Straße die bauliche Entwicklung auch durch einzelne private Erschließungsmaßnahmen erfolgen kann.

Zudem sind Erschließung und Bauflächenzuschnitt so gestaltet, dass bestehende Einrichtungen, wie zum Beispiel das Landespflanzen-schutzzentrum nördlich der Grimmer Straße bis zu einer Neuorientierung am heutigen Standort verbleiben können.

Aufgrund der bestehenden Hochwassergefährdung sollten zudem sämtliche Baugebiete mit einer Höhenlage von weniger 3,25 m über HN erst nach Fertigstellung des Ryck-Sperrwerks realisiert werden.

4.3.2 Maßnahmen-Prioritäten

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind entsprechend Dringlichkeit bzw. der erhofften schnellen Impulse für die Stadtteilentwicklung in 3 Prioritätsstufen eingeteilt.

Von erster Priorität sind insbesondere die Maßnahmen zur Neugestaltung der besonders mangelhaften Straßenräume östlich der Loitzer Straße. Die Fortführung der Fuß- und Radwegeverbindung bis zum Mühlenweg steht ebenfalls in der ersten Priorität, zudem die Förderung aus dem Sonderprogramm zur Sanierung der stark gefährdeten denkmalgeschützten Bausubstanz.

In der 2. Prioritätsstufe folgen dann die Loitzer Straße, die sonstigen Hauptstrecken des Fuß- und Radwegenetzes sowie die Spiel- und Sportanlage südlich des Baugebiets Galgenkampswiesen. Der Grundschulneubau und der P+R-Station wird ebenfalls zunächst in Prioritätsstufe 2 eingeordnet; bei größerer Dringlichkeit ist ein Vorziehen aber möglich. Sämtliche übrigen Maßnahmen sind in die 3. Prioritätsstufe eingeordnet.

4.3.3 Planungsinstrumente

In Abhängigkeit von den einzelnen Maßnahmenarten und räumlichen Teilbereichen sind unterschiedliche Planungsinstrumente anzuwenden.

Für besondere Entwicklungsbereiche und Vorhaben im Stadtteil mit erheblichen Auswirkungen auf die Orts- und Landschaftsgestaltung sind zur Vorbereitung der Planung Wettbewerbe oder Gutachterverfahren sinnvoll. Entsprechende Vorhaben für die Durchführung vorgenannter Verfahren sinnvoll wäre, sind der geplante Sport- und Spielbereich südlich des Baugebiets Galgenkampswiesen und ggf. die P+R-Station mit Informationsstand und Servicestation für Fahrräder. Im Falle der Erfordernis einer Grundschule sollte auch für deren Planung ein Wettbewerb durchgeführt werden. Gleiches gilt für zukünftige größere Bauprojekte der Uni (u. a. Laborgebäude) und auch für Umbau und Erweiterung der ehemaligen Chemie zum Landratsamt, falls diese Option gewählt wird.

Das Instrument des Bebauungsplans ist bei der Erfordernis einer umfassenden funktionalen und gestalterischen Neuordnung von Teilbereichen sowie bei erforderlicher Einordnung neuer größerer Vorhaben anzuwenden. Für große Teile des Plangebiets bestehen bereits rechtskräftige Bebauungspläne deren Inhalte weiterhin aktuell sind. Im Ergebnis besteht lediglich für die südliche Loitzer Straße im Zusammenhang mit dort anstehenden Neuordnungs- und Baumaßnahmen (Institutsgebäude, Grundschule) ein Bedarf für einen Bebauungsplan. Für die Bebauungspläne Nr. 41 „Am Mühlenweg“ wird aufgrund der zusätzlichen Verkehrsanbindung an die Grimmer Landstraße und der Einordnung der P+R-Station eine Änderung erforderlich, gleiches gilt betreffend der Entwicklung des nördlichen Bereichs von B-Plan 91.

Der übrige Bereich nordwestlich der Grimmer Straße ist zwar ebenfalls Neuordnungsbedürftig, jedoch soll die Entwicklung durch mehrere kleinere Erschließungsmaßnahmen privater Bauträger erfolgen. Erforderliche B-Pläne werden dann von den einzelnen Bauträgern übernommen. Jedoch sollte die Stadt Mittel für eine vertiefende städtebauliche Begleitung bereitstellen.

Betreffend des Erhalts der denkmalgeschützten, abgängigen Bausubstanz im Bereich der östlichen Grimmer Straße, wird ein begrenztes Förderprogramm vorgeschlagen. Dieses soll insbesondere Mehraufwendungen aufgrund denkmalpflegerischer Anforderungen ausgleichen.

4.4 Kostenschätzung

Die nachfolgende Kostenschätzung wurde anhand von durchschnittlichen Einheitspreisen und Erfahrungswerten erstellt und kann daher nur einen groben Überblick über die bei der Planumsetzung entstehenden Bau- und Bauvorbereitungskosten geben (Objektplanungskosten sind entsprechen mit 15 % der Kosten für Baumaßnahmen angesetzt). Zudem werden nachfolgend nur die öffentlichen Bauaufgaben berücksichtigt. Die Kosten sind entsprechend der Priorität der zugehörigen Maßnahmen in 3 Umsetzungsstufen eingeordnet.

Kostenschätzung Rahmenplan			Priorität 1		Priorität 2		Priorität 3		Gesamt
Pos.	Kostenart	€/m ²	m ²	Kosten in €	m ²	Kosten in €	m ²	Kosten in €	Kosten in €
1	Planung			247.170		576.840		89.380	913.390
1.1	B-Plan					25.000			25.000
	Südliche Loitzer Str.					25.000			25.000
1.2	B-Plan-Änderungen					15.000			15.000
	BP 91 - EKZ Grimmer Straße					5.000			5.000
	BP 41 - Am Mühlenweg -					10.000			10.000
1.3	Wettbewerbe / Gutachten			20.000		60.000			80.000
	Beratung Entwickl. nördl.Grimmer Str.			20.000					20.000
	Spiel-/Sportfl. südl. Galgenkampsw.					40.000			40.000
	P+R-Station					20.000			20.000
1.4	Objektplanung			227.170		476.840		89.380	793.390
	Straßensanierung			174.920		233.030			407.950
	Fuß- u. Radwegebau			8.710		6.710		14.900	30.320
	Sport- /Spielfl. südl. Galgenkampsw.					102.150			102.150
	Objektpl. extensive Grünflächen			43.540		33.560		74.480	151.580
	Objektpl. P+R-Station					81.000			81.000
	Objektpl. Ausbau Gräben/Rückhaltg.					20.390			20.390
2	Ordnungsmaßnahmen					250.000		250.000	500.000
2.1	Verlegung Gewerbebetriebe					250.000		250.000	500.000
3	Baumaßnahmen			1.714.400		3.178.900		595.800	5.489.100
3.1	San. denkmalgesch. Gebäude (Zuschuss)			200.000					200.000
3.2	Straßenraumsanierung	130	8.970	1.166.100	11.950	1.553.500			2.719.600
3.3	Fuß- und Radwege	50	1.161	58.050	895	44.750	1.986	99.300	202.100
3.4	Spiel- u. Sportflächen	30			22.700	681.000			681.000
3.5	extensive Grünflächen	5	58.050	290.250	44.750	223.750	99.300	496.500	1.010.500
3.6	P+R-Station	100			5.400	540.000			540.000
3.7	Ausbau Gräben /Rückhaltung	18			7.550	135.900			135.900
	Kosten gesamt			1.961.570		4.005.740		935.180	6.902.490

