

Tribseer Vorstadt

Vorbereitende Untersuchungen



Hansestadt Stralsund

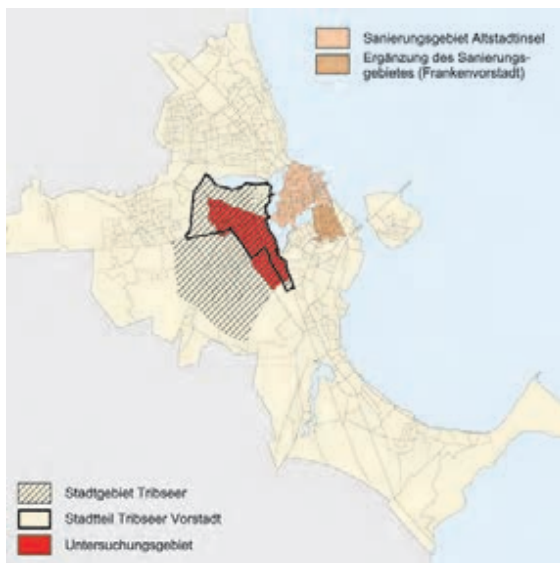
Vorbereitende Untersuchungen Tribseer Vorstadt

Auftraggeber: Hansestadt Stralsund
Amt für Planung und Bau
Abt. Planung und Denkmalpflege

Auftragnehmer: Conradi, Bockhorst & Partner
Köpenicker Straße 154a-157
10997 Berlin
info@cbb-berlin.de

Bearbeitungsstand: März 2020
© Hansestadt Stralsund

Inhalt	Seite
I. Anlass und Ziel	2
II. Planerische Vorgaben -/ Studien	3
1. Flächennutzungsplan	4
2. Integriertes Stadtentwicklungskonzept	4
3. Bebauungspläne	6
III. Soziale, strukturelle und städtebauliche Verhältnisse	8
1. Untersuchungsgebiet	8
2. Bevölkerung und Wohnen	8
2.1 Bevölkerung	8
2.2 Wohnen	9
3. Nutzungs- und Baustruktur	10
3.1 Nutzungsstruktur	14
3.2 Baustruktur	13
3.1 Baulicher Zustand	15
4. Grün- und Freiflächenstruktur, Kinderspielplätze	17
5. Erschließungsstruktur	17
5.1 Straßennetz	17
5.2 Öffentlicher Personennahverkehr	19
5.3 Ruhender Verkehr	19
6. Technische Infrastruktur	19
7. Umweltsituation	21
8. Grundstücksstruktur / Eigentumsverhältnisse	21
IV. Städtebauliche Missstände	23
1. Lage im Stadtgebiet - Bewertung	23
2. Baulich-räumliche Missstände	25
3. Verkehrliche Missstände	25
4. Missstände in Bezug auf Grün- und Erholungsflächen	25
5. Umweltbezogene Missstände	27
6. Soziale Missstände	27
V. Notwendigkeit und Ziele der Sanierung	28
1. Erforderlichkeit der Sanierungsmaßnahmen und öffentliches Interesse	28
2. Entwicklungs- und Sanierungsziele für das Sanierungsgebiet	28
2.1 Leitsätze	28
2.2 Ziele und Maßnahmen für das Sanierungsgebiet	28
3. Abgrenzung des Sanierungsgebietes	30
4. Sanierungsverfahren	33
VI. Auswirkungen der Sanierung	33
VII. Durchführung der Sanierung	34



I. Anlass und Ziel

Die Tribseer Vorstadt ist ein innerstädtisches Wohngebiet, das westlich und südwestlich der historischen Altstadt vorgelagert ist.

Neben den vor allem in der Gründerzeit entstandenen Wohnbereichen gibt es zum Teil auch größere heterogene Bereiche mit gewerblichen Flächen sowie ein größeres Gewerbegebiet am Platz des Friedens.

Eine große Anzahl der vorhandenen Wohngebäude mit vergleichsweise einfach ausgestatteten Wohnungen wird den heutigen Ansprüchen nicht mehr gerecht, was unter anderem auch den zum Teil hohen Leerstand erklärt. Das Gebiet ist zudem von brachgefallenen Flächen durchsetzt und weist in seinem Inneren gravierende Bau- und Wohnumfeldmängel auf. Öffentliche Grünflächen mit hoher Aufenthaltsqualität sind kaum vorhanden.

Darüber hinaus wird die Tribseer Vorstadt vor allem durch die Eisenbahntrassen im Osten und Norden sowie durch die innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen - Tribseer Damm und Carl-Heydemann-Ring - durch Lärmimmissionen stark beeinträchtigt. Vor allem diese Merkmale tragen dazu bei, dass die Tribseer Vorstadt mit starken Imagenachteilen behaftet ist. So ist sie auch vom allgemein zu verzeichnenden Bevölkerungsrückgang besonders betroffen - während die Gesamtstadt seit 1991 etwa 20 % der Einwohner verlor, waren es in der Tribseer Vorstadt (Untersuchungsgebiet) ca. 34 %. Dieser Einwohnerschwund geht auch mit einer sozialen Erosion einher.

Andererseits verfügt das Gebiet durch seine Nähe zur Altstadt und die gute örtliche und überörtliche Verkehrsanbindung auch über Standortqualitäten.

Aufgrund der städtebaulichen Defizite hat die Hansestadt Stralsund Vorbereitende Untersuchungen für die Tribseer Vorstadt eingeleitet und beabsichtigt damit, neben der Altstadtinsel einschließlich des Ergänzungsgebietes Frankenvorstadt ein zweites Sanierungsgebiet auszuweisen.

Die Vorbereitenden Untersuchungen wurden zunächst im Juli 2015 abgeschlossen. Mit dem vorliegenden Bericht sind sie in den Plänen, den entsprechenden Texten und den statistischen Aussagen aktualisiert und auf den neuesten Stand gebracht worden.

II. Planerische Vorgaben / Studien

Übergeordnete Planungen, die Aussagen zum Untersuchungsgebiet Tribseer Vorstadt enthalten, sind der seit August 1999 wirksame Flächennutzungsplan und das im Juli 2002 beschlossene und im Jahre 2014 fortgeschriebene, von der Bürgerschaft im März 2015 bestätigte Integrierte Stadtentwicklungskonzept.

Zudem wurden schon in den frühen neunziger Jahren Bebauungsplanverfahren begonnen, deren Geltungsbereiche im jetzigen Untersuchungsgebiet liegen. Es geht dabei um den Bebauungsplan 6.1 „Bahnhofsvorplatz“, den Bebauungsplan 6.2 „Hexenplatz“ und den Bebauungsplan 6.3 „Knöchelsöhren / Carl-Heydemann-Ring“ Abschnitte C und D (Verfahrensstände: jeweils Entwurf von 1995). Alle Bebauungspläne haben jedoch keine Gültigkeit erlangt. Für den Bahnhofsvorplatz wurden Mitte der 90er-Jahre Planungen eingeleitet.

Darüber hinaus ist 2008 eine Entwicklungsstudie „Westliche Städteingangsachse“ erarbeitet worden, in der vorrangig den Bereich entlang des Tribseer Damms untersucht wurde.



Tribseer Damm - Südseite

Für die Sanierung des Hohen Grabens hat das Büro Umweltplan Stralsund GmbH 2009 ein Konzept erarbeitet.

Für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 16 „Discounter-Markt am Carl-Heydemann-Ring / Autohaus Schütt und Ahrens“ wurde im Januar 2012 der Aufstellungsbeschluss gefasst. Anlass und Ziel für die Aufstellung ist die Absicht, das Nahversorgungszentrum an dieser Stelle durch die Ansiedlung eines Discount-Marktes zu stärken.

Mit einer Projektskizze zur klimagerechten Stadtplanung hatte sich die Hansestadt Stralsund 2013 u.a. mit einem Quartier der Tribseer Vorstadt für das KfW-Förderprogramm „Energetische Stadtsanierung – Zuschüsse für integrierte Quartierskonzepte und Sanierungsmanagement“ beworben.

Im Jahre 2019 hat die Bürgerschaft die Aufstellung vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 22 „Wohnbebauung südlich des Tribseer Damms 54-57“ beschlossen. Ziel ist die Errichtung einer mehrgeschossigen Wohnbebauung zur Verdichtung des Quartiers.

1. Flächennutzungsplan

Der seit August 1999 gültige Flächennutzungsplan stellt im Gebiet der Vorbereitenden Untersuchungen für die eigentlichen Siedlungsbereiche zwischen der Barther Straße im Norden, Gleisanlagen im Osten, den Sportplätzen im Süden sowie Carl-Heydemann-Ring bzw. Platz des Friedens im Westen zum überwiegenden Teil Wohnbauflächen dar.

Die Bereiche beiderseits der Bahntrasse im Norden - rückwärtige Flächen Barther Straße, Hexenplatz und die Fläche des JobCenters - sowie die Bereiche zwischen dem ehemaligen Güterbahnhof im Osten und der Wohnbebauung auf der Ostseite des Straßenzuges Alte Rostocker Straße und Knöchelsöhren sowie die Flächen westlich des Platz des Friedens sind als gemischte Bauflächen dargestellt.

Südlich der Sportplatzanlagen - außerhalb des eigentlichen Siedlungsbereiches - sind neben kleineren Wohnbauflächen an der Feldstraße und gewerblichen Bauflächen nördlich der Ortsumgehung im Wesentlichen Grünflächen mit der Zweckbestimmung Dauerkleingärten ausgewiesen.

Am östlichen Rand des Untersuchungsgebietes sind die Flächen und Gleisanlagen des ehemaligen Güterbahnhofes als Bahnflächen dargestellt.



2. Integriertes Stadtentwicklungskonzept Hansestadt Stralsund

Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept 2002 wird davon ausgegangen, dass die Funktions- und Leistungsfähigkeit der Stadt nur durch einen grundlegenden Stadtumbau erhalten werden kann. In diesem Rahmen sind die Stadtstrukturen den sich absehbar verändernden Rahmenbedingungen des Strukturwandels anzupassen.

Aufgabe und Ziel des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes war und ist es, die für den Stadtumbau notwendigen Maßnahmen zu bestimmen. Es wurden daher Leitziele und Entwicklungsschwerpunkte festgelegt, die die Entscheidungsgrundlage für die nächsten zehn bis fünfzehn Jahre bildeten und bilden.

Auf der Basis dieser Leitziele wurden teilräumliche Stadtumbaukonzepte erstellt, in denen konkrete Maßnahmen wie z.B. Rückbau, Modernisierung oder Umnutzung von Wohngebäuden entwickelt wurden.

Entsprechend dem Handlungsbedarf im Rahmen des Stadtumbaus wurden die Stralsunder Stadtgebiete verschiedenen Kategorien zugeordnet.

- Stadtgebiete, die bereits kurzfristigen Handlungsbedarf in Bezug auf Rückbau und / oder Aufwertungsmaßnahmen aufweisen, wurden in die Kategorie Umstrukturierungsgebiete mit Priorität eingeordnet.
- Gebiete mit einem hohen Sanierungs- / Modernisierungsbedarf und Leerständen wurden als Erhaltungsgebiete bezeichnet.
- Stadtgebiete, in denen erst mittel- bis langfristig mit solchem Handlungsbedarf zu rechnen ist, fallen in die Kategorie Umstrukturierungsgebiete ohne Priorität.
- Stadtgebiete, in denen generell nicht mit Handlungsbedarf in Bezug auf Stadtumbaumaßnahmen zu rechnen ist, werden der Kategorie Stabile Gebiete zugeordnet.

Das Stadtgebiet Tribseer Vorstadt ist zusammen mit den Stadtgebieten Franken, Grünhufe und Knieper West III in die Kategorie Umstrukturierungsgebiet mit Priorität eingeordnet worden. Ausschlaggebend für diese Kategorisierung waren die vielen städtebaulichen Missstände, der hohe Modernisierungsbedarf und eine überdurchschnittliche Leerstandsquote.

Es ist anzunehmen, dass diese hohe Leerstandsquote eine soziale Segregation in Gang gesetzt hat. Dem sollte schnellstmöglich entgegengewirkt werden.

Darüber hinaus stellt die Tribseer Vorstadt – ebenso wie die Frankenvorstadt – den Stadt- ein- bzw. -ausgang der Altstadt dar und ist damit ein wichtiger und imageprägender Stadtteil. Hinzu kommt, dass der z.T. wertvolle Wohnungsbestand der Gründerzeit und der 1920er und 1930er Jahre umfangreiche Sanierungsmaßnahmen erfordert. Die vorhandenen Brach- bzw. Gemengelagen, die Konfliktbereiche an den Ausfallstraßen und Bahnlinien sind Ausdruck des großen Handlungsbedarfs für eine Umstrukturierung und Aufwertung des Stadtgebietes.

Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept wurden unter dem Abschnitt 3.2 „Städtebauliches Konzept“ für die Tribseer Vorstadt und ihre Vertiefungsgebiete Knöchelsöhren / Alte Richtenberger Straße / An der Kupfermühle und Tribseer Damm / Bahnlinie folgende konzeptionelle Überlegungen angestellt:

- Vertiefungsgebiete Knöchelsöhren/ Alte Richtenberger Straße/ An der Kupfermühle

Die Straßenraumkante wird mit zwei- bis dreigeschossigen Gebäuden geschlossen. Die viergeschossigen Blöcke in Knöchelsöhren (Anfang des 20. Jahrhunderts) sind abgängig und sollen durch dreigeschossige Stadthäuser ersetzt werden. Nicht erhaltenswerte Nebengebäude, stillgelegte Gewerbeansiedlungen und Bahnanlagen werden beseitigt, so dass eine zurückhaltende rückwärtige Wohnentwicklung möglich ist. Die lockere Bebauung mit EFH / ZFH ist in einem durchgrünten Innenbereich mit einem Grüngürtel zur Bahn hin eingebettet und bildet so einen innenstadtnahen ruhigen Wohnstandort mit kurzen Wegen zur Altstadt und in die Landschaft.

- Vertiefungsgebiet Tribseer Damm / Bahnlinie

Der rückwärtige Bereich der nördlichen Straßenrandbebauung des Tribseer Damms stellt



sich sehr diffus dar. Die z.T. leerstehenden Nebengebäude sollen abgerissen und Gewerbebetriebe umgesiedelt werden. Es soll hier ein neues grünes Wohnquartier entstehen, zurückgezogen vom Trubel der Straße und durch einen Lärmschutzwall vor den Emissionen der Bahn geschützt. Zweigeschossige Stadthäuser können sowohl als Ein- und Zweifamilienhäuser genutzt, aber auch vermietet werden. Gemeinschaftliche und individuelle Wohnformen werden begünstigt durch eine Gebäudestruktur, die auf einen gemeinsamen halböffentlichen Raum orientiert ist und den privaten Freiraum auf der jeweils entgegengesetzten Hausseite zugeordnet hat.

- Fortschreibung 2014

Die Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes war notwendig geworden, weil sich die demografischen Rahmenbedingungen in Stralsund seit 2002 deutlich positiver entwickelt haben als vorhergesagt. So wurde zunächst eine Prognose zur Bevölkerungsentwicklung bis 2030 aufgestellt und die damit verbundene Entwicklung der Haushaltsanzahl und Haushaltsgrößen sowie der daraus resultierende Wohnungsbedarf bis 2030 ermittelt.

Darüber hinaus werden die sich aus der demografischen Entwicklung abgeleiteten Konsequenzen für die Kinderbetreuung, die schulische Versorgung, den Arbeitsmarkt und das altersgerechte Wohnen sowie die damit verbundene Pflege alter Menschen aufgezeigt.

Für die Tribseer Vorstadt werden demnach bis 2030 etwa 5.500 Einwohner prognostiziert, das ist gegenüber 2011 eine Zunahme von etwa 10 %. Daraus ergibt sich nach der Prognose

für die Anzahl der Haushalte eine Zunahme gegenüber 2011 um etwa 360, eine Steigerung um 14 %. Ende 2019 hatte die Tribseer Vorstadt bereits wieder 5.388 Einwohner erreicht.

„Die zusätzliche Wohnungsnachfrage könnte rein rechnerisch durch Sanierung im Bestand gedeckt werden. Doch die vorhandenen Potenziale, u.a. in Baulücken, lassen außerdem ein gewisses Maß an Neubauten erwarten. Die bereits einsetzende Sanierungstätigkeit führt auch hier zu einem Rückgang des Leerstandes, der bis 2030 noch bei etwa 8 % liegen könnte.“ 2011 lag er bei 17 %.

3. Bebauungspläne

Bebauungsplan 6.1 „Bahnhofsvorplatz“

Der Bahnhofsvorplatz ist der zentrale Verkehrsknotenpunkt der Stadt. Der Bebauungsplan 6.1 sollte an dieser Stelle den Bau eines Hotel- und Gewerbecenters mit angeschlossenem Parkhaus ermöglichen und damit das nähere und weitere Umfeld städtebaulich aufwerten. Das Center wurde 1999 eröffnet. Der Bebauungsplan hat keine Satzungsreife erlangt.

Bebauungsplan 6.2 „Hexenplatz“

Die Aufstellung des Bebauungsplanes 6.2 „Hexenplatz“ verfolgte die Absicht, in diesem Bereich „Großnutzer“ wie Gerichte, Bundes- und Landesbehörden etc. unterzubringen. Abgesehen von dem Bau der Agentur für Arbeit am Carl-Heydemann-Ring sind bis heute auf dem Hexenplatz keine weiteren größeren Baumaßnahmen durchgeführt worden. Der Bebauungsplan hat bisher keine Satzungsreife erlangt.

Bebauungsplan 6.3 „Knöchelsöhren/ Carl-Heydemann-Ring“ Abschnitt C und D

Abschnitt C

Der Bebauungsplan sah eine Gliederung des Gebietes in ein besonderes Wohngebiet (WB) entlang den Straßen Tribseer Damm und Carl-Heydemann-Ring und in ein Allgemeines Wohngebiet (WA) in den dahinter liegenden Flächen und entlang der Alten Richtenberger Straße vor. Für den Quartiersinnenbereich wurde eine zentrale öffentliche Grünfläche mit Spielplatz sowie eine begleitende Durchwegung des Quartiers entlang des Grabens festgesetzt.



Während der Aufstellung des Bebauungsplanes sind drei Bauvorhaben begleitet und genehmigt worden.

- Das Bürogebäude Arbeitsamt Stralsund (heute BIZ) an der Alten Richtenberger Straße wurde schon während der Planaufstellung errichtet.
- Das Wohn- und Geschäftszentrum am Carl-Heydemann-Ring Ecke Alte Richtenberger Straße - das heutige Nahversorgungszentrum - wurde ebenfalls während der Planaufstellung gebaut.
- Die Erweiterung des Autohauses Toyota - heute „Schütt und Ahrens“ - konnte wie im Bebauungsplan vorgesehen realisiert werden.

Der Bebauungsplan hat bisher keine Satzungsreife erlangt.

Abschnitt D

Die Aufstellung des Bebauungsplanes hatte im Wesentlichen drei Ziele. Zum ersten sollte die straßenbegleitende Wohnbebauung entlang Alte Rostocker Straße, Alte Richtenberger Straße und Knöchelsöhren mit der Festsetzung als Allgemeines Wohngebiet (WA) planerisch gesichert werden. Zweitens sollten im weitgehend unbebauten Quartiersinnenbereich Entwicklungsmöglichkeiten für das Autohaus Dürkop und für die Errichtung eines Büro- und Geschäftshauses (Knöchelsöhren 33) zugelassen werden. Und schließlich sollte der Straßenzug Alte Rostocker Straße, Alte Richtenberger Straße und Knöchelsöhren durch den Neubau einer Erschließungsstraße entlang der westlichen Grenze der Bahnanlagen vom Er-

schließungs- und Andienungsverkehr entlastet werden.

Der Bebauungsplan hat bisher keine Satzungsreife erlangt.

Trotzdem ist festzustellen, dass sich die straßenbegleitende Wohnnutzung gehalten hat, und dass das Autohaus Dürkop sich - wie vorgesehen - baulich weiter entwickeln konnte.

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 16 „Discounter-Markt am Carl-Heydemann-Ring / Autohaus Schütt und Ahrens“

Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan wurde im Januar 2012 gefasst. Es ist beabsichtigt, einen Discountermarkt und eine weitere kleine Ladeneinheit mit einer Verkaufsfläche von 850 m² sowie den dazugehörigen Kundenstellplätzen zu bauen.

Das von der Bürgerschaft beschlossene Einzelhandelskonzept weist als Nahversorgungszentrum der Tribseer Vorstadt das Areal vom Bahnhof über den Tribseer Damm bis zur Ecke Carl-Heydemann-Ring / Alte Richtenberger Straße aus. Neben Empfehlungen zur städtebaulichen Aufwertung des Zentrums gibt das Einzelhandelskonzept auch den Hinweis auf einen Ergänzungsbedarf des nahversorgungsrelevanten Warenbereichs (Supermarkt, Drogeriemarkt).

Mangels Aussicht auf Umsetzung wird diese Planung nicht weiterverfolgt.

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 22 „Wohnbebauung südlich des Tribseer Damms 54-57“

Die Aufstellung des B-Plan wurde im Juni 2019 beschlossen. Mit der Realisierung der Bebauung werden folgende Ziele verfolgt:

- Schließung der Baulücke am Tribseer Damm
- Nutzung des Quartiersinnenbereiches durch Mehrgenerationenwohnen (mit und ohne Pflege) sowie Tiefgarage.

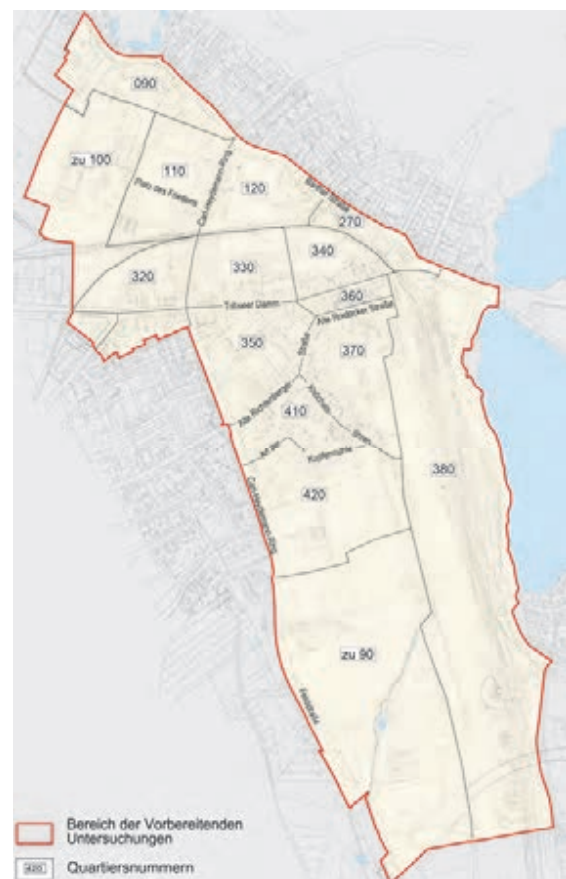
4. Entwicklungsstudie Westliche Stadt-eingangssachse

Die Entwicklungsstudie wurde 2008 erarbeitet und hat u.a. den Bereich entlang des Tribseer Damms untersucht.

Die Entwicklungsvariante 2 legt eine **realisierbare Umgestaltung** zu Grunde. Für den Bereich der Vorbereitenden Untersuchungen heißt es:

- Tribseer Damm:
Baulückenschließung vorrangig durch maßstabs- und gestaltgerechte Wohn- und Geschäftshäuser, aber auch durch Gewerbegebäude und Parkpaletten
- Hexenplatz:
Entwicklung eines extensiv gestalteten Quartierparks mit Ausgleichs- und Aufenthaltsfunktionen
- Carl-Heydemann-Ring/ Alte Richtenberger Straße:
Entwicklung der rückwärtigen Bereiche als Grünfläche mit Ausgleichs- und Aufenthaltsfunktionen.

Auf der Grundlage der Entwicklungsvariante 2 „Realisierbare Umgestaltung“ wurde ein Maßnahmenplan aufgestellt, dem angesichts der aktuellen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen nur teilweise praktikable, realistische Annahmen zugrunde liegen.



III. Soziale, strukturelle und städtebauliche Verhältnisse

1. Untersuchungsgebiet - Bereich der Vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 141 BauGB

Das Untersuchungsgebiet umfasst im Wesentlichen den südlichen Bereich des Stadtteils Tribseer Vorstadt. Lediglich das Wohngebiet zwischen Moorteich und Barther Straße sowie der Bereich westlich des Gewerbegebietes am Platz des Friedens sind ausgespart.

Damit sind jedoch die problematischen Quartiere südlich der Barther Straße, beiderseits des Tribseer Damms, in der Alten Richtenberger Straße sowie im Bereich Knöchelsöhlen und An der Kupfermühle erfasst.

In allen diesen Quartieren liegen große Bereiche, die entweder städtebaulich ungeordnet und mit funktionalen und gestalterischen Mängeln behaftet sind oder als funktionslose, ungenutzte Brachen angesehen werden müssen. Zudem befindet sich hier eine große Zahl von Gebäuden mit z.T. sehr schlechter Bausubstanz.

Darüber hinaus liegen im Untersuchungsgebiet die Flächen des zu sanierenden Stadions „Kupfermühle“ sowie die weitläufigen Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes mit den drei unter Denkmalschutz stehenden Lokschruppen ganz im Süden des Gebietes.

2. Bevölkerung und Wohnen

2.1 Bevölkerung

Die Einwohnerzahl im Untersuchungsgebiet ist in der Vergangenheit großen Schwankungen unterworfen gewesen. Am 31.12.2019 lebten im Untersuchungsgebiet 2.295 Einwohner. Das sind 277 Einwohner mehr als 2013, aber immer noch 1.220 EW (34,7 %) weniger als 1991. Der Einwohnerverlust von 1991 bis 2013 sowie der Einwohnergewinn von 2013 bis 2019 waren in der Gesamtstadt jeweils deutlich geringer. In den einzelnen Quartieren stellt sich die Entwicklung jedoch deutlich differenzierter dar. Im Quartier südlich der Barther Straße/westlich des Carl-Heydemann-Rings (Quartier 90) ist eine durchweg positive Einwohnerentwicklung zu verzeichnen.

Bei 7 Quartieren im zentralen Bereich des Untersuchungsgebietes konnte die negative Einwohnerentwicklung zwischen 1991 und 2013 gestoppt werden und es zeichnet sich ein

leicht positiver Trend ab. Die Ursachen hierfür könnten in der erfolgten Straßensanierung der Barther Straße (Quartiere 120 und 270), des 1. Bauabschnittes des Tribseer Damms mit der Aussicht auf den bevorstehenden 2. Bauabschnitt der Sanierung 2020 sowie der 2019 fertiggestellten Sanierung des Wohngebäudes An der Kupfermühle 7, 9, 11 begründet liegen (Quartiere 330, 340, 350, 360 und 420).

Allerdings bestehen in drei Quartieren die Abwanderungstendenzen fort. Neben dem Quartier am Platz des Friedens (Q. 110) betrifft dies drei Quartiere im südlichen Kernbereich des Untersuchungsgebietes zwischen Alter Rostocker / Alter Richtenberger Straße, dem Carl-Heydemann-Ring, dem Sportplatz Kupfermühle und den Bahnanlagen (Quartiere 370 und 410).

	Einwohner			Veränderung		Veränderung	
	1991	2013	2019	2013 zu 1991	2019 zu 2013	2019 zu 2013	2019 zu 2013
Gesamtstadt	74.421	57.021	59.534	-17.400 -23,4%	2.513	4,4%	
U-Gebiet	3.515	2.018	2.295	-1.497 -42,6%	277	13,7%	
Quartiere							
90	33	106	129	73 221,2%	23	21,7%	
100	3	7	6	4 133,3%	-1	-14,3%	
110	474	191	150	-283 -59,7%	-41	-21,5%	
120	337	222	242	-115 -34,1%	20	9,0%	
270	153	91	135	-62 -40,5%	44	48,4%	
320	209	122	129	-87 -41,6%	7	5,7%	
330	136	68	106	-68 -50,0%	38	55,9%	
340	279	137	195	-142 -50,9%	58	42,3%	
350	529	405	473	-124 -23,4%	68	16,8%	
360	322	185	201	-137 -42,5%	16	8,6%	
370	231	50	63	-181 -78,4%	13	26,0%	
380	1	0	0	-1 -100,0%	0	0,0%	
410	585	313	296	-272 -46,5%	-17	-5,4%	
420	223	121	170	-102 -45,7%	49	40,5%	

Differenzierte Daten zur Altersstruktur der Bevölkerung nicht für das Untersuchungsgebiet erst ab dem Jahre 2013 vor, daher kann dieser Aspekt nur im Vergleich der beiden Jahre 2013 und 2019 sowie im Verhältnis zur Gesamtstadt betrachtet werden.

Im Untersuchungsgebiet lebten 2013 gegenüber der Gesamtstadt nur minimal mehr Kinder von 0 bis unter 15 Jahren (12,64 % gegenüber 11,16 % in der Gesamtstadt), dafür aber mit 14,17 % deutlich weniger ältere Menschen über 65 Jahre (25,20 %). Sechs Jahre später hat sich der Anteil der über 65jährigen mit 15,08 % kaum verändert (Gesamtstadt 26,54 %), der Anteil der Kinder ist jedoch deutlich gestiegen auf 15,38 % (Gesamtstadt 12,40 %).

Die Quartiere weisen hinsichtlich der Altersstruktur deutliche Unterschiede auf. Dazu ist zu beachten, dass diese große Streuung der relativen Werte sowie die teilweise gravierenden Veränderungen in den sechs Jahren zwischen 2013 und 2019 durch die vergleichswei-

se geringe Anzahl der Personen insgesamt entsteht. Dennoch können diese Aussagen bei der weiteren städtebaulichen Untersuchung mit diesen Ergebnissen verglichen werden.

Relativ wenige Kinder zwischen 0 bis unter 15 Jahren lebten 2013 in den Quartieren 110 (5,76 %), 90 (9,43 %) und 420 (9,92 %). Exorbitant viele Kinder lebten im Quartier 340 (24,82 %).

Im Jahr 2019 sind die Quartiere mit den wenigsten Kindern die Quartiere 110 (7,33 %), 370 (11,11 %) und 410 (11,49 %). Dagegen lebten 2019 in den Quartieren 340 (22,56 %), 270 (19,26 %) und 120 (18,60 %) die anteilig meisten Kinder.

In der Altersgruppe der über 65jährigen gab es 2013 die wenigsten Personen in den Quartieren 360 (4,86 %), 110 (5,24 %), 270 (5,49 %) und 340 (5,84 %), die meisten in den Quartieren 320 (29,51 %), 90 (29,25 %) und 420 (26,45 %). In 2019 lebten die wenigsten Personen über 65 Jahre in den Quartieren 110 (3,33 %), 330 (3,77 %), 340 (6,15 %) und 360 (8,46 %), die meisten in den Quartieren 90 (42,64 %) und 420 (27,65 %).

Bei der Altersgruppe der 15- bis unter 65jährigen ist die Entwicklung unauffälliger. Erwähnenswert sind hier lediglich zwei Quartiere, in denen diese Altersgruppe signifikant zurückgegangen ist: im Quartier 90 von 61,32 % (2013) auf 45,74 % (2019) sowie im Quartier 270 von 80,22 % auf 69,63 %. In allen anderen Quartieren liegen die Schwankungen im betreffenden Zeitraum bei 5 % bzw. bei den absoluten Zahlen im einstelligen Bereich.

2.2 Wohnen

Für den Bereich Wohnen konnten keine aktuellen Zahlen ermittelt werden. Daher wird hier auf die Aussagen von 2013 zurückgegriffen. Es ist davon auszugehen, dass die Entwicklung bei den Wohnungen nicht so dynamisch war, wie bei der Bevölkerungsentwicklung.

Erwähnenswert ist jedoch, dass bis Ende 2019 im Untersuchungsgebiet keine besonderen Wohnformen, insbesondere für ältere Menschen oder Menschen mit Handicap, vorhanden waren. Die Realisierung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 22 könnte diese Situation verbessern.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich 1.490 Wohnungen, das sind 4,3 % des gesamten Wohnungsbestandes in Stralsund.

Während die durchschnittliche Fläche je WE in der Gesamtstadt bei etwa 88 m² liegt, sind die Wohnungen im Untersuchungsgebiet wesentlich kleiner - die Fläche pro WE beträgt hier ca. 71 m². Dem entspricht, dass die Belegung der Wohnungen mit 1,4 Personen pro WE deutlich unter dem Wert von 1,7 für die Gesamtstadt liegt. Auf Quartiersebene weisen die Werte zur Wohnsituation eine sehr große Bandbreite auf. Die Wohnungsgrößen liegen in den Quartieren zwischen 56 m² und 102 m². Die Belegung der Wohneinheiten bewegt sich zwischen 1,0 und 2,4 Personen.

Einwohner nach Altersgruppen												
2013							2019					
0 - 15 Jahre			15 - 65 Jahre		über 65 Jahre		0 - 15 Jahre		15 - 65 Jahre		über 65 Jahre	
Gesamtstadt	6.366	11,16%	36.288	63,64%	14.367	25,20%	7.380	12,40%	36.354	61,06%	15.800	26,54%
U-gebiet	255	12,64%	1.477	73,19%	286	14,17%	353	15,38%	1.596	69,54%	346	15,08%
Quartiere												
90	10	9,43%	65	61,32%	31	29,25%	15	11,63%	59	45,74%	55	42,64%
100	0	0,00%	7	100,00%	0	0,00%	0	0,00%	5	83,33%	1	16,67%
110	11	5,76%	170	89,01%	10	5,24%	11	7,33%	134	89,33%	5	3,33%
120	29	13,06%	162	72,97%	31	13,96%	45	18,60%	162	66,94%	35	14,46%
270	13	14,29%	73	80,22%	5	5,49%	26	19,26%	94	69,63%	15	11,11%
320	17	13,93%	69	56,56%	36	29,51%	19	14,73%	80	62,02%	30	23,26%
330	9	13,24%	54	79,41%	5	7,35%	17	16,04%	85	80,19%	4	3,77%
340	34	24,82%	95	69,34%	8	5,84%	44	22,56%	139	71,28%	12	6,15%
350	46	11,36%	294	72,59%	65	16,05%	78	16,49%	328	69,34%	67	14,16%
360	28	15,14%	148	80,00%	9	4,86%	34	16,92%	150	74,63%	17	8,46%
370	6	12,00%	36	72,00%	8	16,00%	7	11,11%	42	66,67%	14	22,22%
380	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
410	40	12,78%	227	72,52%	46	14,70%	34	11,49%	218	73,65%	44	14,86%
420	12	9,92%	77	63,64%	32	26,45%	23	13,53%	100	58,82%	47	27,65%

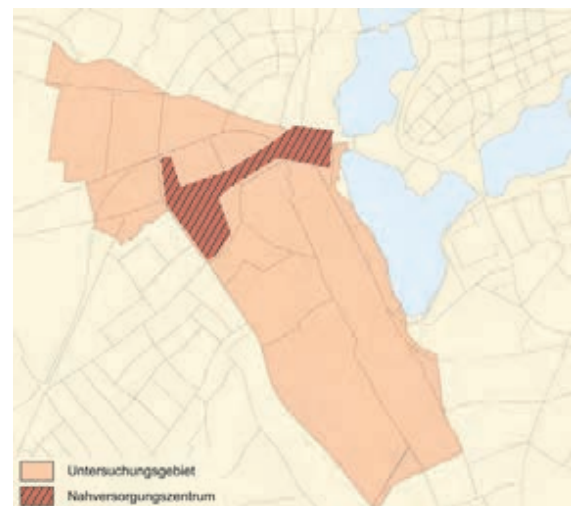
Die größten Schwankungen sind beim Leerstand festzustellen. So stehen z.B. in den Quartieren 90 (westliche Barther Straße) und 120 (mittlere Barther Straße) lediglich 5 % bis 7 % der Wohnungen leer, während die Werte in den Quartieren 330 (westlicher Hexenplatz) und 370 (Knöchelsöhren, Alte Richtenberger Straße, Alte Rostocker Straße) bei 45 % bzw. 58 % liegen.

	Anzahl WE	Fläche/WE	Einw. / WE	Leerstand	
Gesamtstadt	34.190	88 m²	1,7	2.356	6,9%
U-Gebiet	1.490	71 m²	1,4	309	20,7%
Quartiere					
90	44	102 m²	2,9	2	4,5%
100	5	79 m²	1,4	0	0,0%
110	193	69 m²	0,8	44	22,8%
120	127	68 m²	2,0	9	7,1%
270	69	70 m²	1,9	12	17,4%
320	82	69 m²	1,6	17	20,7%
330	46	96 m²	2,1	22	47,8%
340	91	80 m²	2,1	13	14,3%
350	273	75 m²	1,6	33	12,1%
360	123	60 m²	1,8	32	26,0%
370	109	91 m²	0,5	55	50,5%
380	0				
410	234	56 m²	1,3	39	16,7%
420	96	70 m²	1,1	31	32,3%

3. Nutzungs- und Baustruktur

3.1 Nutzungsstruktur

Die Siedlungsbereiche des Untersuchungsgebietes werden vorwiegend durch Wohnfunktionen bestimmt. Die Hauptwohnbereiche liegen an der Barther Straße, den ehemaligen Kasernengebäuden am Platz des Friedens, beiderseits des Tribseer Damms sowie im Bereich Knöchelsöhren, Alte Richtenberger Straße, An der Kupfermühle und am Carl-Heydemann-Ring. Diese Quartiere sind überwiegend als allgemeine Wohngebiete im Sinne der Baunutzungsverordnung einzuordnen. Das heißt, dass die vorherrschende Wohnnutzung nur vereinzelt durch Geschäfte des täglichen Bedarfs und Wohnfolgeeinrichtungen ergänzt wird. Auffällig ist zudem die hohe Anzahl von Garagen bzw. Garagenhöfen, die in den Quartiersinnenbereichen oder auch in Baulücken errichtet wurden.



Innerhalb der Wohnquartiere befinden sich an der Alten Rostocker Straße und am Carl-Heydemann-Ring zwei größere Autohäuser, die einen großen Teil der Quartiersinnenflächen in Anspruch nehmen. Die Zu- und Abfahrt zu bzw. von den Betriebshöfen ist vor allem an der Alten Richtenberger Straße / Alten Rostocker Straße aufgrund der Verkehrsmenge und den damit verbundenen Emissionen problematisch.

Auf der Nord-Westseite der Alten Richtenberger Straße lagen im Quartiersinnenbereich Gewerbegebäude, die sehr schlechte Bausubstanz aufweisen und z.T. schon längere Zeit leer standen. Sie wurden teilweise umgenutzt, stellen sich häufig wiederum als für die Wohnnutzung störend dar.

Westlich vom Platz des Friedens liegt zwischen der Bahntrasse im Süden und der Barther Straße im Norden ein größeres Gewerbegebiet mit einer Reihe unterschiedlicher Betriebe. Vor allem der südliche Bereich dieses Gebietes wird durch überwiegend marode und vielfach auch leerstehende, funktionslose Gewerbebauten geprägt. Die Erschließung des Gewerbegebietes erfolgt fast ausschließlich über den Carl-Heydemann-Ring und die den Platz des Friedens tangierenden Straßenabschnitte. Die hier eingesetzten, zum Teil sehr großen Lastzüge, haben Beeinträchtigungen für die in den ehemaligen Kasernengebäuden untergebrachten Wohnnutzungen zur Folge.

Teile des Untersuchungsgebietes gehören zur Nahversorgungslage Tribseer Vorstadt, die sich im Wesentlichen am Tribseer Damm und dem Carl-Heydemann-Ring befindet. Einen Schwerpunkt bildet das Quartier Carl-Heydemann-Ring Ecke Alte Richtenberger Straße mit einem kleinen Discounter sowie Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich unterschiedliche Gemeinbedarfseinrichtungen. Am Carl-Heydemann-Ring nördlich des Tribseer Damms liegt das JobCenter der Hansestadt Stralsund. Es ist in einem langgestreckten, kammartig entwickelten, fünfgeschossigen Neubau untergebracht, der die Kreuzung Tribseer Damm / Carl-Heydemann-Ring markiert. Der Hort „Lütt Matten“ befindet sich in der Straße An der Kupfermühle in einem sanierungsbedürftigen eingeschossigen Gebäude. In ihm sind die Hortkinder des Grundschulteils der mehr als 600 m entfernten Hermann-Burmeister-Schule untergebracht. Derzeit wird durch eine private Initiative angestrebt, neben dem Hortgebäude als Ergänzung eine KiTa zur Erweiterung bestehender Kapazitäten zu errichten.

In einem ehemaligen Supermarkt im Quartiersinneren südlich der Straße An der Kupfermühle wurde eine Kegelbahn untergebracht. Dieses Gebäude wird auch von anderen Vereinen genutzt.

Direkt südlich angrenzend befindet sich die Sport- und Trainingsanlage An der Kupfermühle, die aus dem Stadionbereich (Rasenplatz), einem Mehrzwecksportfeld und einem Vereinsgebäude besteht. Hier wird u. a. der Schulsport für die Hermann-Burmeister-Schule durchgeführt. Derzeit wird der Stadionbereich saniert, das Vereinsgebäude wurde abgerissen. Das Mehrzwecksportfeld soll ebenfalls

erneuert werden und es soll ein neues Vereinsgebäude mit Umkleiden etc. errichtet werden.

Die o. g. verbundene Grund- und Regionalschule Hermann Burmeister ist die einzige Schule in der gesamten Tribseer Vorstadt. Sie liegt nicht im Untersuchungsgebiet. Sie soll in den nächsten Jahren erweitert werden. In deren Nähe befindet sich auch eine KiTa.

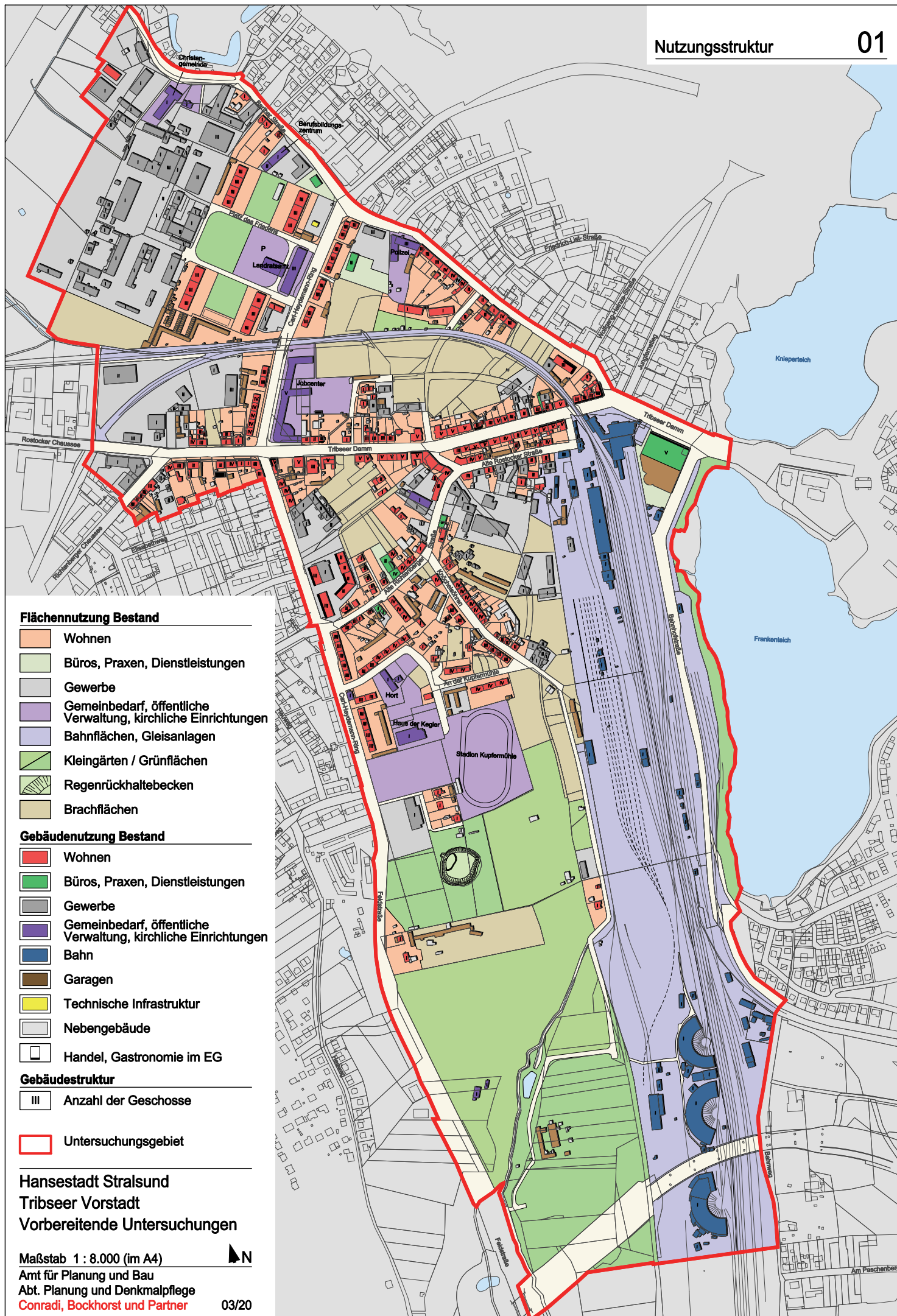
Am Carl-Heydemann-Ring 150 befindet sich in einer ehemaligen Mini-Verkaufseinrichtung „Die Halle“ – eine Speisenausgabe für Bedürftige.

Nördlich der Bahntrasse an der Barther Straße befindet sich in der Nähe des Carl-Heydemann-Ringes das Kriminalkommissariat der Stralsunder Polizei. Das stark sanierungsbedürftige Gebäude soll durch einen Neubau ersetzt werden und dann zusätzlich das Polizeihauptrevier aufnehmen. Weiter westlich befindet sich in der Barther Straße das Berufsbildungszentrum und als kirchliche Einrichtung der Sitz der Christengemeinde.

Mit der Kreisreform 2011 hat die Hansestadt Stralsund ihre Kreisfreiheit verloren und wurde dem Landkreis Vorpommern-Rügen zugeordnet. Da Stralsund die größte Stadt im Kreis ist, sollen nach und nach Bereiche der Kreisverwaltung in Stralsund untergebracht werden. Derzeit sind bereits einige Fachbereiche in dem umgebauten und sanierten Kopfbau der ehemaligen Kaserne am Carl-Heydemann-Ring untergebracht.

Das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs soll einer neuen Nutzung zugeführt werden. Es soll eine Reisezugwagenabstell- und Behandlungsanlage (ABA) entstehen. Die ganz im Süden des Bahnhofsgeländes liegenden unter Denkmalschutz stehenden drei Lokschruppen stehen seit Jahren leer; die Bahn hat sie 2019 an die städtische Liegenschaftsentwicklungsgesellschaft mbH – LEG verkauft.

Ein großer Flächenanteil im Untersuchungsgebiet besteht aus brachgefallenen Grundstücken oder Grundstücksteilen. Vor allem in den Quartiersinnenbereichen gibt es zum Teil große zusammenhängende Flächen, die in einigen Fällen auch beräumt wurden, deren weitere bauliche Entwicklung dann aber nicht zustande oder ins Stocken gekommen ist; so z.B. der Innenbereich des Quartiers zwischen Tribseer Damm, Carl-Heydemann-Ring und Alte Richtenberger Straße oder Teile des Hexenplatzes.

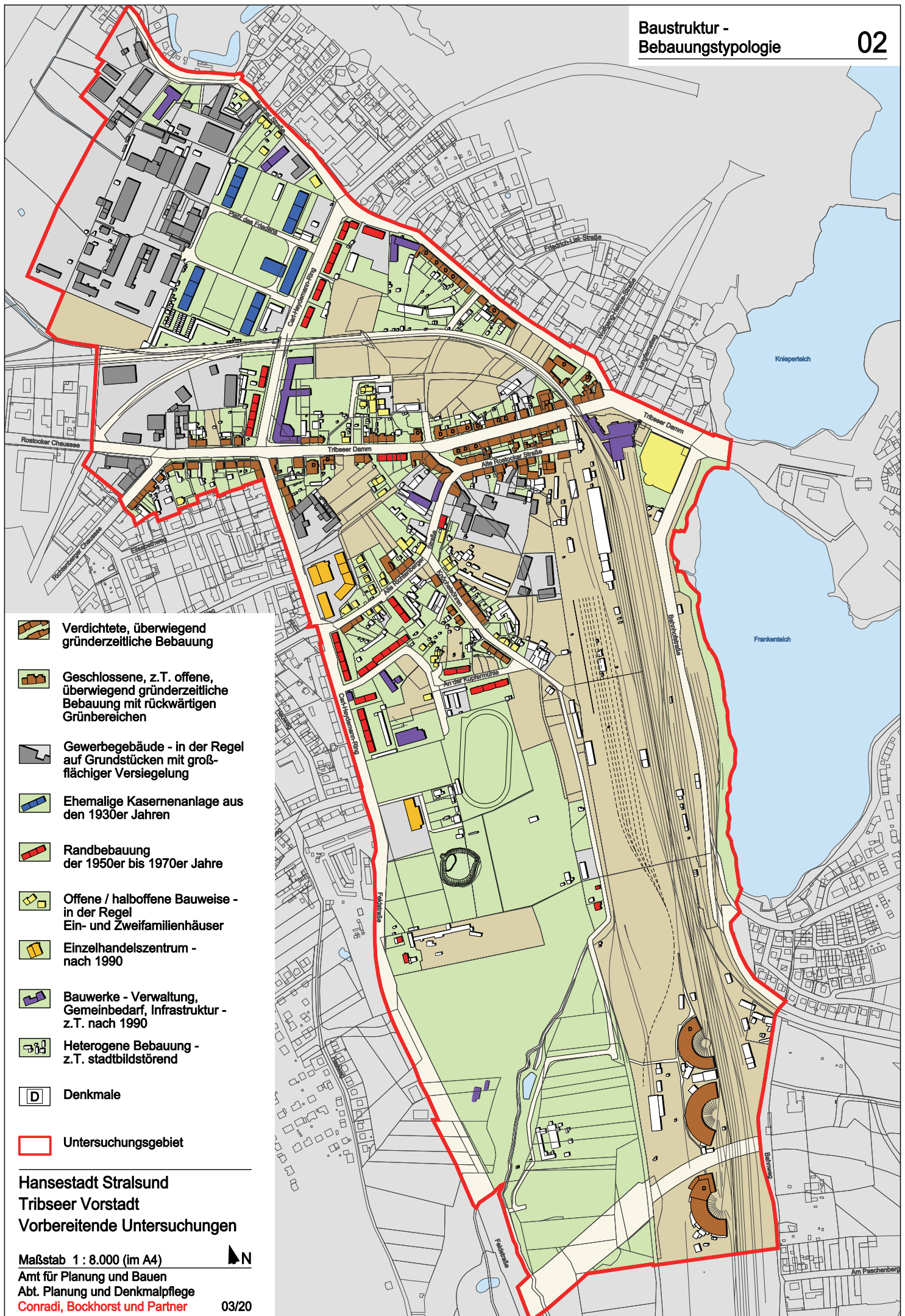


3.2 Baustruktur

Den vielfältigen Nutzungen entsprechend ergeben sich im Untersuchungsgebiet auch differenzierte Baustrukturen. Für die Hauptwohnbereiche ist eine vier- und zum Teil auch fünfgeschossige Blockrandbebauung bestimmend, die sich in Abhängigkeit von ihrer zeitlichen Entstehung unterschiedlich darstellt. Die Gebäude auf den gewerblich geprägten Flächen, die zum Teil großflächig in die Wohnbereiche eingegliedert sind, weisen in der Regel nur ein oder zwei Geschosse auf.

Im Wesentlichen können folgende Strukturen unterschieden werden:

- Der Tribseer Damm als Rückgrat des Gebietes weist zwischen den beiden Einmündungsbereichen der Alten Rostocker Straße eine in der Gründerzeit entstandene meist fünfgeschossige Wohnbebauung auf. Auf der Nordseite dieses Ausschnitts des Tribseer Damms sind allerdings auch einige zwei- und dreigeschossige Gebäude zu finden. Ein großer Teil der Gebäude dieses Straßenabschnittes steht unter Denkmalschutz. Insgesamt weist der Tribseer Damm zwischen den beiden Einmündungen der Alten Rostocker Straße im Gegensatz zu den anderen Straßen des Untersuchungsgebietes ein verhältnismäßig homogenes Bild auf mit weitgehend geschlossenen Raumkanten.
- Deutlich weniger homogen, mit sehr unterschiedlich hohen, aus sehr unterschiedlichen Epochen stammenden Gebäuden - von der Gründerzeit über Plattenbauten bis hin zum Neubau aus jüngster Zeit (JobCenter am Carl-Heydemann-Ring) - präsentiert sich der westliche Abschnitt des Tribseer Damms zwischen der Einmündung der Alten Rostocker Straße und dem Carl-Heydemann-Ring. Zudem bestehen hier sowohl auf der Nord- als auch auf der Südseite des Tribseer Damms eine Reihe von Baulücken, die z.T. als Parkplätze genutzt werden, z.T. aber auch - von Spontanvegetation bedeckt - ungenutzt bleiben.
- Das Quartier zwischen Tribseer Damm und Alte Rostocker Straße sowie der Randbereich des sich südlich der Rostocker Straße anschließenden Quartiers sind in der Gründerzeit entstanden. Dabei weist dieser Bereich durch die in den rückwärtigen Höfen errichteten Werkstätten, Remisen und sonstigen Nebengebäuden die höchste Bebauungsdichte im Gebiet auf.
- Weitere Straßenabschnitte mit weitgehend gründerzeitlicher, geschlossenen Randbebauung und dahinterliegenden Grünbereichen und Gärten befinden sich auf der Südseite der Barther Straße zwischen Carl-Heydemann-Ring und Tribseer Damm - ein Großteil dieser Gebäude steht unter Denkmalschutz - sowie teilweise auf der Südseite des Tribseer Damms westlich des Carl-Heydemann-Ringes und in der Richtenberger Chaussee.
- Vor allem am Carl-Heydemann-Ring zwischen der Barther Straße und Tribseer Damm als auch südlich der Alte Rostocker Straße sind in den 1950er und 1960er Jahren Wohnzeilen entstanden, die zwar ohne architektonische Gestaltungsansprüche errichtet wurden, die aber in sich geschlossene bauliche Ensembles bilden und mit meist dreigeschossigen, am Blockrand orientierten Zeilen eine klare Gliederung der öffentlichen und privaten Räume herstellen.
- Hinzuweisen ist auf ein bauliches Ensemble nördlich der Bahntrasse auf der Westseite des Carl-Heydemann-Ringes. Es geht um die ehemaligen Kasernenanlage aus den 1930er Jahren. Das Ensemble besteht aus vier gleichen, dreigeschossigen, wuchtigen Backsteinbauten, die mit ihrer Giebelseite zu einem zentralen Platz - dem ehemaligen Exerzierplatz - ausgerichtet sind und einem ebenfalls dreigeschossigen Backsteinbau, der als den Platz begrenzender Kopfbau zum Carl-Heydemann-Ring orientiert ist.
- In hohem Maße störend wirkt der viergeschossige, langgestreckte Wohnblock im Bereich Knöchelsöhren. Er wurde Anfang des 20. Jahrhunderts errichtet und wirkt in seiner Höhe und Länge für die dortige städtebauliche Situation maßstabsprengend. Zudem wird der negative Eindruck durch den sehr schlechten baulichen Zustand und durch den dadurch bedingten hohen Leerstand noch verstärkt.
- Flächen mit heterogenen Baustrukturen finden sich in vielen Bereichen des Untersuchungsgebietes. Das ungeordnete Nebeneinander von viergeschossigen Gründerzeitgebäuden und Einfamilienhäusern, Garagen oder ungenutzten Gewerbegebäuden findet sich beispielsweise in der alten Richtenberger - oder in der alten Rostocker Straße. Auch beiderseits des Einmündungsbereiches Knöchelsöhren in die Alte Richtenberger Straße wirken diese heterogenen Strukturen mit vielen Baulücken unfertig und bieten keinerlei Orientierung im Stadtraum

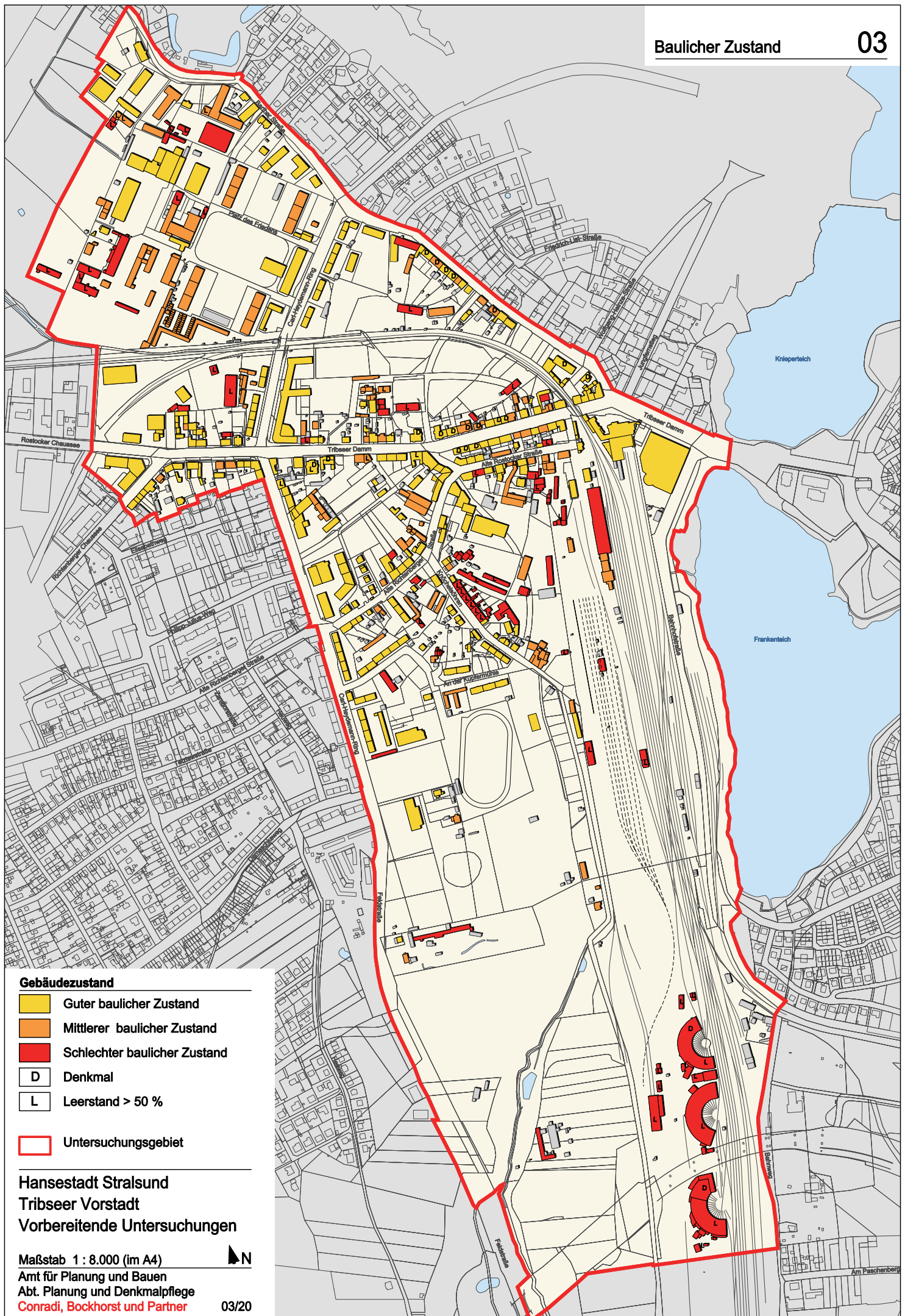


3.2 Baulicher Zustand

In einigen Wohnbereichen des Untersuchungsgebietes wurden bereits Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen durchgeführt. So lässt sich in einigen Abschnitten des Tribseer Damms - auf der Süd- und Nordseite - der Westseite von Knöchelsöhren, am Carl-Heydemann-Ring und zum Teil auch in der Alten Rostocker Straße und der Barther Straße der gute bauliche Zustand bereits im Straßenbild ablesen. Trotzdem besteht an einer großen Zahl von Gebäuden noch ein mittlerer bis hoher Erneuerungsbedarf. Schwerpunkte bilden der angesprochene Wohnblock an der Straße Knöchelsöhren und Gebäude im Straßenzug Alte Richtenberger Straße.

Die Bausubstanz für alle Haupt- und der größeren Nebengebäude wurde während der Bestandsaufnahme im April 2019, basierend auf Erhebungen im Februar 2010 und im Juli 2014, per Inaugenscheinnahme mit den Kategorien guter, mittlerer und schlechter baulicher Zustand grob beurteilt und in Plan 04 „Baulicher Zustand“ dokumentiert.

In der Bilanz dieser Beurteilung ergab sich, dass bei etwa 17 % der Gebäude ein hoher und bei etwa 25 % ein mittlerer Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf besteht. Etwa 58 % der Gebäude befinden sich in einem guten baulichen Zustand.



4. Grün- und Freiflächenstruktur

Die Tribseer Vorstadt - insbesondere das Untersuchungsgebiet - ist insgesamt nur sehr unzureichend mit öffentlichen und privaten Grünflächen versorgt. Sieht man von den Grünflächen im Bereich der ehemaligen Kasernenanlage am Carl-Heydemann-Ring ab, gibt es im gesamten restlichen Untersuchungsgebiet keine öffentlichen Grünflächen.

Ein deutliches Defizit zeigt sich auch bei den privaten Grünflächen. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, sind die Innenhöfe oder rückwärtigen Grundstücksbereiche zu einem hohen Grad versiegelt oder bebaut und bieten kaum Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten für die Bewohner. Zudem werden in den Höfen ungeordnet Kraftfahrzeuge abgestellt; Zufahrten zu Garagen und Stellplätzen beeinträchtigen die Flächenqualität zusätzlich. Die vorhandenen Kleingärten im Süden des Gebietes werden kaum als öffentlicher städtischer Grünraum wahrgenommen.

Der Hohe Graben als einer der 3 Zuflüsse zu den Stralsunder Stadtteichen stellt sich als geradliniges, überwiegend stark eingetieftes, naturfernes Gewässer dar, das auf längeren Abschnitten verrohrt ist. Das Entwicklungsziel für dieses Gewässer ist gemäß Wasserhaushaltsgesetz das Erreichen eines guten ökologischen Potenzials und guten chemischen Zustands. In die Maßnahmenplanung gemäß EG-Wasserrahmenrichtlinie ist für den Bewirtschaftungszeitraum 2015-2021 bereits eine entsprechende Maßnahme aufgenommen. Es sind jedoch weitere erforderlich, um das oben angesprochene Ziel zu erreichen. Dies könnte wiederum einen Beitrag zur Verbesserung der Versorgung des Gebietes mit öffentlichen Grünflächen leisten.

Unbefriedigend ist auch die Ausstattung mit Kinderspielplätzen im Untersuchungsgebiet. Neben einem Spielplatz auf dem Grundstück des Hortes „Lütt Matten“ in der Kupfermühle gibt es zwei öffentliche Kinderspielplätze. Zum einen den Spielplatz am Platz des Friedens mit einer Größe von etwa 1.100 m² und einer Ausstattung, die für Kinder von 6 bis 12 Jahren bestimmt ist. Zum anderen ist es der Spielplatz An der Kupfermühle mit etwa 500 m², der mit Spielgeräten ebenfalls für Kinder von 6 bis 12 Jahren ausgestattet wurde. Er ist von der Straße kaum einsehbar.

Aus der von der Hansestadt Stralsund aufgestellten Spielraumentwicklungsplanung 2014

besteht für das Untersuchungsgebiet die wesentliche Grundaussage:

„Bezogen auf die Wohnstandorte der Kinder und die Einzugsbereiche der Spielplätze ergibt sich für das Untersuchungsgebiet Handlungsbedarf für die Ausweisung / Ergänzung von Spielflächen für die Altersklasse 2 (6 - 12 Jahre) und 3 (12 – 18 Jahre).“

5. Erschließungsstruktur / Ruhender Verkehr

5.1 Straßennetz

Das Untersuchungsgebiet ist sowohl durch überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen als auch durch Quartiersstraßen - Anliegerstraßen - in weiten Teilen gut erschlossen. Ganz im Süden des Untersuchungsgebietes führt die 2005 fertiggestellte Ortsumgehung Stralsund (B96) in Hochlage durch das Gebiet. Dort befindet sich auch der Anschlusspunkt Tribseer, der über die Feldstraße (L213) und den Carl-Heydemann-Ring die Verbindung zur Tribseer Vorstadt herstellt.

Die wichtigste örtliche Hauptverkehrsstraße und gleichzeitig Hauptachse des Gebietes ist der Tribseer Damm. Er ist aus westlicher Richtung die Hauptzufahrt zur Altstadt. Neben diesen beiden Hauptverkehrsstraßen gibt es vier Anliegerstraßen, die den Bereich südlich des Tribseer Damms erschließen. Der west-östlich verlaufende Straßenzug Alte Richtenberger Straße/ Alte Rostocker Straße, die ebenfalls west-östlich orientierte Straße An der Kupfermühle und die nord-östlich verlaufende Straße Knöchelsöhren, die entlang dem Bahngelände durch das Kleingartengebiet bis zur Feldstraße reicht.

Durch den Bau der Ortsumgehung (B96) hat das Verkehrsaufkommen auf dem Tribseer Damm abgenommen. Dies ergeben die 2014 dort durchgeführten Verkehrszählungen. Auch auf den Anliegerstraßen ist das Verkehrsaufkommen - abgesehen von der Alten Richtenberger Straße und Alten Rostocker Straße - eher gering. Die Gebiete nördlich der Bahntrassen werden im Prinzip durch die Barther Straße und die am Carl-Heydemann-Ring eingehängte Schleife Platz des Friedens erschlossen.



Fast alle Straßen im Untersuchungsgebiet weisen erhebliche bauliche und gestalterische Mängel auf. Die Straße Knöchelsöhren hat in ihrem südlichen Verlauf darüber hinaus auch starke funktionale Mängel; sie ist in großen Abschnitten sehr schmal und zudem nicht befestigt.

Die gestalterischen Mängel am Tribseer Damm waren offensichtlich. Sie trugen aufgrund der Verbindungsfunktion des Tribseer Damms für den überörtlichen Verkehr zur Altstadt zu einer negativen Wahrnehmung des Stadteingangsbereiches bei. Störend wirken hier, neben dem schadhafte Oberflächenmaterial und der ungenügenden Gestaltung das vollständige Fehlen von Straßenbäumen.

2018 wurde mit der Umgestaltung des Tribseer Damms zwischen den beiden Einmündungen der Alten Rostocker Straße begonnen (1. Bauabschnitt). Er wurde 2019 fertiggestellt. In diesem Jahr wird der 2. Bauabschnitt zwischen der Einmündung Alte Rostocker Straße und Carl-Heydemann-Ring in Angriff genommen. Dabei wird im Straßenraum auch eine Baumreihe gepflanzt.

5.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Erschließung der Tribseer Vorstadt durch den öffentlichen Personennahverkehr wird im Wesentlichen durch fünf Buslinien der Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH gewährleistet. Die Verkehrsgesellschaft bedient

- mit den Linien 2 Viermorgen - Altefähre und der Linie 30/41 Strelapark/Zoo - Rügen den Bereich um die Barther Straße (Haltestellen: Bahnhof, Barther Straße, Carl-Heydemann-Ring und Rostocker Werk)
- mit der Linie 4 Viermorgen – Neu Lüdershagen den Bereich um den Tribseer Damm (Haltestellen: Bahnhof, Hexenplatz, JobCenter) sowie den südlichen Abschnitt des Carl-Heydemann-Rings (Haltestellen: Schleusenbrücke und Alte Richtenberger Straße).
- mit der Linie 308 Stralsund - Barth den Bereich um den Tribseer Damm (Haltestellen: Busbahnhof, Hauptbahnhof, Tribseer Damm)

5.3 Ruhender Verkehr

Das in den Wohnbereichen des Untersuchungsgebietes verfügbare Parkraumangebot ist augenscheinlich weitgehend ausreichend, um die Nachfrage nach wohnungsnahen Stellplätzen abdecken zu können. Das gilt, obwohl

aufgrund der oft schmalen Straßenquerschnitte das fahrbahnbegleitende Längsparken in den Anliegerstraßen – Alte Rostocker Straße, Alte Richtenberger Straße, Knöchelsöhren und An der Kupfermühle in der Regel nur einseitig möglich ist. Eine Ausnahme bildet der Tribseer Damm, dessen Straßenprofil ein beidseitiges Längsparken zulässt. Neben dem Parken im öffentlichen Straßenraum sind zahlreiche größere Garagenanlagen in den Innenbereichen der Quartiere und auf Baulücken mit direkter Orientierung zum öffentlichen Straßenraum entstanden.

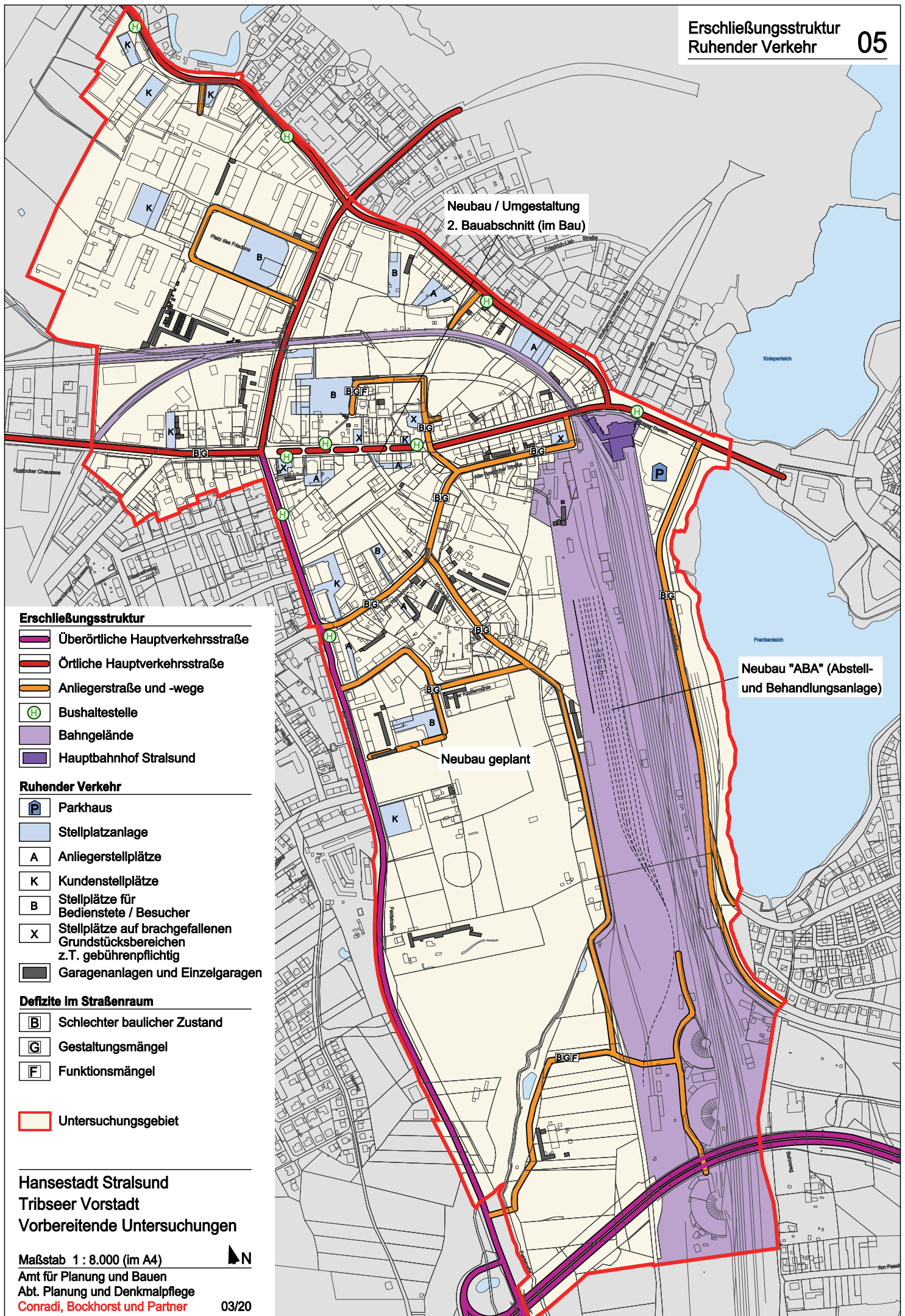
Größere Flächen für das Anliegerparken auf privaten Grundstücken finden sich lediglich für zwei größere Wohngebäude auf der Südseite des Tribseer Damms.

Dagegen stellen einige Behörden, Nahversorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen größere Stellplatzanlagen für ihre Bediensteten und Besucher bzw. Kunden zur Verfügung, so z.B. das Hanse Center am Bahnhof in einem angeschlossenen Parkhaus, das JobCenter, das Landratsamt auf dem Platz des Friedens, der Nahversorger Carl-Heydemann-Ring / Alte Richtenberger Straße, die Bundeskegelbahn oder der Lidl-Markt an der Feldstraße.

Im Umfeld des Tribseer Damms sind im Laufe der Zeit auf brachgefallenen Grundstücken private Stellplatzanlagen eingerichtet worden, die meist gebührenpflichtig sind; ein Indiz dafür, dass zumindest in diesem Bereich des Tribseer Damms nicht immer ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen.

6. Technische Infrastruktur

Das Abwassernetz der Tribseer Vorstadt ist insgesamt noch als Mischsystem ausgelegt. Das Abwasserbeseitigungskonzept des zuständigen Leitungsträgers aus dem Jahre 2017 sieht vor, das Abwassernetz bis 2038 als Trennsystem auszubilden, soweit die entsprechenden Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden können. Dies ist bisher noch nicht erfolgt. Das Trinkwassernetz bedarf keiner großen Veränderungen, es geht in erster Linie um Erneuerungsmaßnahmen. Bei der Versorgung mit Strom und Gas bestehen keine Vorgaben, zum großen Teil sind aber Erneuerungen notwendig. Die größeren, noch ungenutzten Innenbereiche einiger Quartiere werden im Rahmen künftiger Entwicklungen neu zu erschließen sein, Anschlussleitungen sind aber in den angrenzenden Straßen vorhanden.



7. Umweltsituation

Negative Auswirkungen auf die Umwelt ergeben sich in der Tribseer Vorstadt vorrangig aus dem KFZ- und Bahnverkehr. Entlang der Hauptverkehrsstraßen Tribseer Damm und Carl-Heydemann-Ring ist von Lärm- und Schadstoffimmissionen auszugehen. Aber auch in den Anliegerstraßen besteht durch das oftmals verwendete Kopfsteinpflaster ein erhöhter Lärmeintrag.

Die Lärm- und Schadstoffimmissionen durch den Bahnverkehr beeinträchtigen insbesondere den Hexenplatz und die rückwärtigen Bereiche der Grundstücke an der Barther Straße.

Die Deutsche Bahn AG plant den Bau einer Reisezugwagen-Abstell- und –behandlungsanlage (ABA) auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofes. Durch den damit verbundenen Rangier- und Reinigungsbetrieb wird eine neue Lärmquelle entstehen. Im Planfeststellungsverfahren hat sich die DB AG verpflichtet eine 200 m lange und 3,80 m hohe Lärmschutzwand zum Schutz der dahinter liegenden Wohngebäude zu errichten. Mit der Errichtung dieser Lärmschutzwand wurde Anfang 2020 begonnen.

Weitere Gefährdungen der Umwelt können sich im Untersuchungsgebiet durch Altlasten ergeben. Viele Bereiche sind aufgrund ihrer gewerblichen Vornutzung als Altlastenverdachtsstandorte einzuschätzen. Darüber hinaus befindet sich ein Standort mit Altablagerungen auf dem Hexenplatz. Es handelt sich um einen früheren Schutt- bzw. Müllplatz.

Aus Sicht des Umwelt- und Naturschutzes ist auf das nachgewiesene bzw. vermutete Vorkommen verschiedener gebäudebewohnender Tierarten hinzuweisen, die dem Schutz des § 42 Bundesnaturschutzgesetz unterliegen. Dabei handelt es sich um Dohlen, Fledermäuse und Mauersegler. Überdies existiert im Untersuchungsgebiet ein geschütztes Biotop an der Feldstraße. Dabei geht es um ein geschütztes Feuchtbiotop gemäß § 20 Naturschutzausführungsgesetz M-V; dokumentiert im Informationssystem GeoPORT.VR durch den Fachdienst 44 - Naturschutz des Landkreises Vorpommern-Rügen.

Ein großes, bisher nicht nutzbares Potenzial stellt der in großen Teilen verrohrte Hohe Graben dar. Es ist eine weitgehende Renaturierung geplant, auch um zusätzliche Kapazitäten bei Starkniederschlägen zu schaffen.

Grundsätzlich ist bei der weiteren Planung und Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen der ökologische Aspekt stärker in den Fokus zu nehmen. Vorschläge für Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung werden hier jedoch nicht gemacht. Dies sollte späteren Planungen vorbehalten bleiben.

8. Grundstücksstruktur / Eigentumsverhältnisse

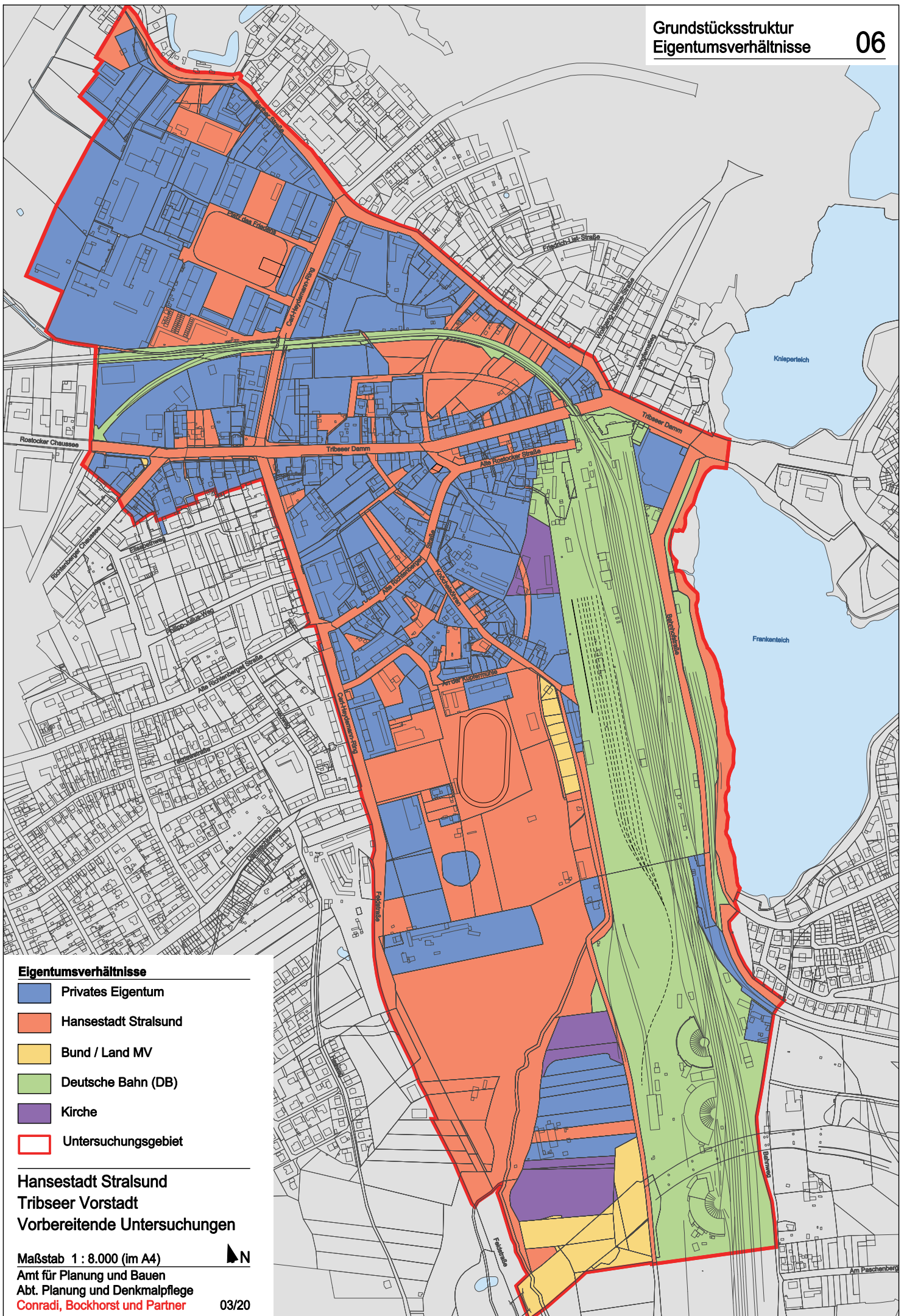
Das Untersuchungsgebiet weist eine differenzierte Eigentümerstruktur auf, die sowohl durch kleinteiliges privates Einzeleigentum, als auch durch großflächige Bestände der Hansestadt Stralsund und der Deutschen Bahn (DB) gekennzeichnet ist.

Die Hansestadt Stralsund verfügt über die Straßen, Grünflächen und kleinere Grundstücke mit sozialer Infrastruktur, die Grünflächen mit den Sportplätzen Kupfermühle, den ausgedehnten Flächen mit Dauerkleingärten im Süden des Untersuchungsgebietes sowie die Grünflächen im Bereich der ehemaligen Kaserneanlage am Platz des Friedens.

Vereinzelt gibt es städtische Baugrundstücke in den eigentlichen Siedlungsbereichen des Untersuchungsgebietes, so auf dem Hexenplatz nördlich des Tribseer Damms, in den Quartieren westlich von Knöchelsöhren, südlich der Alten Richtenberger Straße sowie Baulückengrundstücke an der Barther Straße. Auch einige sehr kleinteilige „übrig gebliebene“ Grundstücksteile ehemaliger Straßen, Wege und Gräben befinden sich noch in Besitz der Hansestadt. Sie liegen sehr verstreut vor allem in den eigentlichen Siedlungsbereichen des Untersuchungsgebietes.

Die Deutsche Bahn verfügt über die großen zusammenhängenden Flächen des ehemaligen Güterbahnhofes (21,3 ha), auf denen sich noch die ursprünglichen Gleisanlagen, die unter Denkmalschutz stehenden Lokschuppen und einige u.a. noch heute benötigten Funktionsbauten befinden.

Schließlich gibt es Grundbesitz des Bundes und des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Dabei geht es um kleinere Grundstücke auf dem Hexenplatz und an der Straße Knöchelsöhren.



IV. Städtebauliche Missstände

Im Ergebnis der durchgeführten Bestandsanalyse sind im Untersuchungsgebiet umfangreiche städtebauliche Missstände erkennbar, für deren Behebung die Durchführung städtebaulicher Sanierungs- und Aufwertungsmaßnahmen nach § 136 ff. BauGB am besten geeignet erscheint.

1. Lage im Stadtgebiet - Bewertung

Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept der Hansestadt Stralsund aus dem Jahre 2002 wurden in die Kategorie „Umstrukturierungsgebiete mit Priorität“ - also der Kategorie, die die Gebiete mit den dringendsten Problemen erfasst - die peripheren Stadtgebiete Grünhufe und Knieper West III sowie die innerstädtischen Stadtgebiete Franken- und Tribseer Vorstadt eingeordnet. Auf der Basis Vorbereitender Untersuchungen für die Frankenvorstadt wurde nachgewiesen, dass die Durchführung städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen im förmlichen Verfahren nach BauGB sinnvoll und auch machbar ist. Für die Tribseer Vorstadt erfolgt dieser Schritt mit der Erarbeitung der jetzt vorliegenden Vorbereitenden Untersuchungen.

Sieht man sich das Stadtgebiet Stralsunds mit seinem Zentrum, der Altstadt und seinen drei Vorstädten - Knieper, Franken und Tribseer an, so wird sehr deutlich: Die Lagegunst., d.h. u.a. die Beziehungen der einzelnen Stadtgebiete zu attraktiven landschaftlichen Bereichen - vor allem zum Sund und den innerstädtischen Wasserflächen, den Teichen - ist sehr unterschiedlich ausgeprägt.

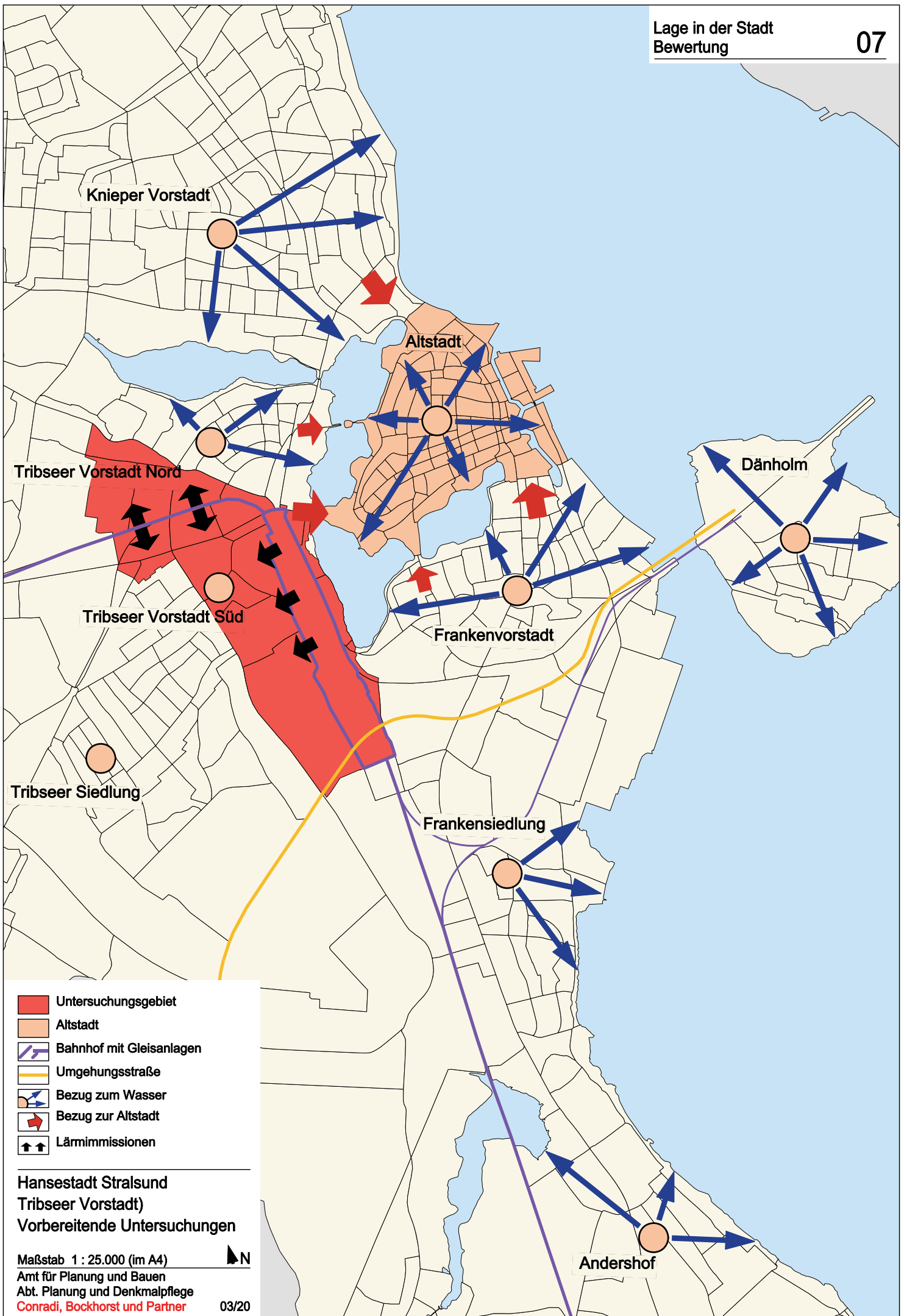
Die Altstadt wird durch den Sund, den Knieper- und den Frankenteich ganz vom Wasser umgeben und verfügt u. a. dadurch über hochattraktive Wohnlagen, was durch den in den letzten Jahren ständig wachsenden Zuzug - vor allem von jungen Familien - unterstrichen wird.

Auch die Franken- und Knieper Vorstadt zeichnen sich durch attraktive Beziehungen zum Sund und den Teichen aus. Während die Knieper Vorstadt sich in den Jahren nach 1990 weitgehend „aus eigener Kraft“ entwickeln konnte, hat die Entwicklung der Frankenvorstadt vor allem durch die Neugestaltung des Frankendamms und die Festlegung als Sanierungsgebiet im Jahre 2006 an Fahrt aufgenommen.

Für die Tribseer Vorstadt ist die Situation differenziert zu betrachten. Während der Bereich

nördlich der Barther Straße zwischen Moorteich und Knieper Teich ähnlich attraktiv ist und auch sehr gute Wohnlagen aufweist, wie es sie in der Knieper und in der Frankenvorstadt gibt, ist die Lage für die südliche Tribseer Vorstadt - insbesondere für das Untersuchungsgebiet zwischen Carl-Heydemann-Ring und Bahnanlagen sehr viel ungünstiger.

Zwar gibt es auch hier die räumliche Nähe zum Frankenteich, dieser ist aber für die Bewohner praktisch kaum erreichbar, da die Gleisanlagen der Bahn eine deutliche stadträumliche Barriere bilden. Darüber hinaus ist der Bereich der südlichen Tribseer Vorstadt durch Lärmimmissionen des Eisenbahnverkehrs und z.T. auch des Straßenverkehrs auf der Ortsumgehung (B96) stark beeinträchtigt. Es erscheint daher stadtentwicklungspolitisch sinnvoll, diesen Bereich der Tribseer Vorstadt mittelfristig in ein städtebauliches Förderprogramm aufzunehmen, um mit gezielten Sanierungs- bzw. Stadtumbaumaßnahmen eine Verbesserung der Lebens- und Wohnverhältnisse herbeizuführen.



2. Baulich-räumliche Missstände

Für den Gebäudebestand besteht trotz vieler in den vergangenen Jahren durgeführter Erneuerungsmaßnahmen in großen Teilen noch ein mittlerer bis hoher Instandhaltungs- und Modernisierungsbedarf von etwa 62 % aller Haupt- und Nebengebäude. Einige der Gebäude, die mit „schlechter baulicher Zustand“ beurteilt wurden, sind teilweise oder in Gänze ruinös. Problematisch ist dabei die räumliche Konzentration der sanierungsbedürftigen Bausubstanz im Bereich Knöchelsöhren / An der Kupfermühle. Auch das Bahngelände weist vor allem im Süden mit den unter Denkmalschutz stehenden Lokschruppen und ihren Nebengebäuden eine Konzentration an schlechter, z.T. ruinöser Substanz auf.

Städtebaulich ungeordnete Areale mit ungenutzten Grundstücksbereichen und Brachen befinden sich zum größten Teil in den Quartieren zwischen Tribseer Damm, Carl-Heydemann-Ring und Alte Richtenberger Straße sowie in den hinteren Grundstücksbereichen von Knöchelsöhren und An der Kupfermühle. Missstände ergeben sich zudem aus dem Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen und den z.T. großen Maßstabssprüngen - z.B. eingeschossige Einfamilienhäuser neben viergeschossigen Mehrfamilienhäusern in geschlossener Bauweise.

Die hohe Leerstandsquote von etwa 21 % der Haupt- und Nebengebäude im Untersuchungsgebiet betrifft in erster Linie Gebäude mit schlechter Bausubstanz. Daneben gibt es aber auch Leerstände in Gebäuden, die einen mittleren – in einem Fall sogar einen guten baulichen Zustand aufweisen. Einige von ihnen befinden sich auf der Südseite des Tribseer Damms und in der Alten Rostocker Straße.

Weitere städtebauliche und stadtgestalterische Defizite sind fehlende oder stark lückenhafte bauliche Raumkanten, der Lage nicht entsprechend genutzte Grundstücke oder Grundstücksbereiche, wie z.B. Garagen oder ganze Garagenanlagen an den Straßenfronten der Quartiere.

Insgesamt führen die genannten baulich-räumlichen Missstände zu erheblichen gestalterischen Beeinträchtigungen des Stadtbildes, die sich sehr negativ auf die Wahrnehmung der im Untersuchungsgebiet liegenden Teilbereiche der südlichen Tribseer Vorstadt auswirken.

3. Verkehrliche Missstände

Nahezu das gesamte Straßennetz des Untersuchungsgebietes weist beträchtliche bauliche und gestalterische Mängel auf. Dies betrifft sowohl die Fahrbahnen als auch die Geh- und Radwegbereiche. Die Straße Knöchelsöhren weist darüber hinaus in ihrem südlichen Verlauf starke funktionale Mängel auf; sie ist dort sehr schmal und größtenteils nicht befestigt.

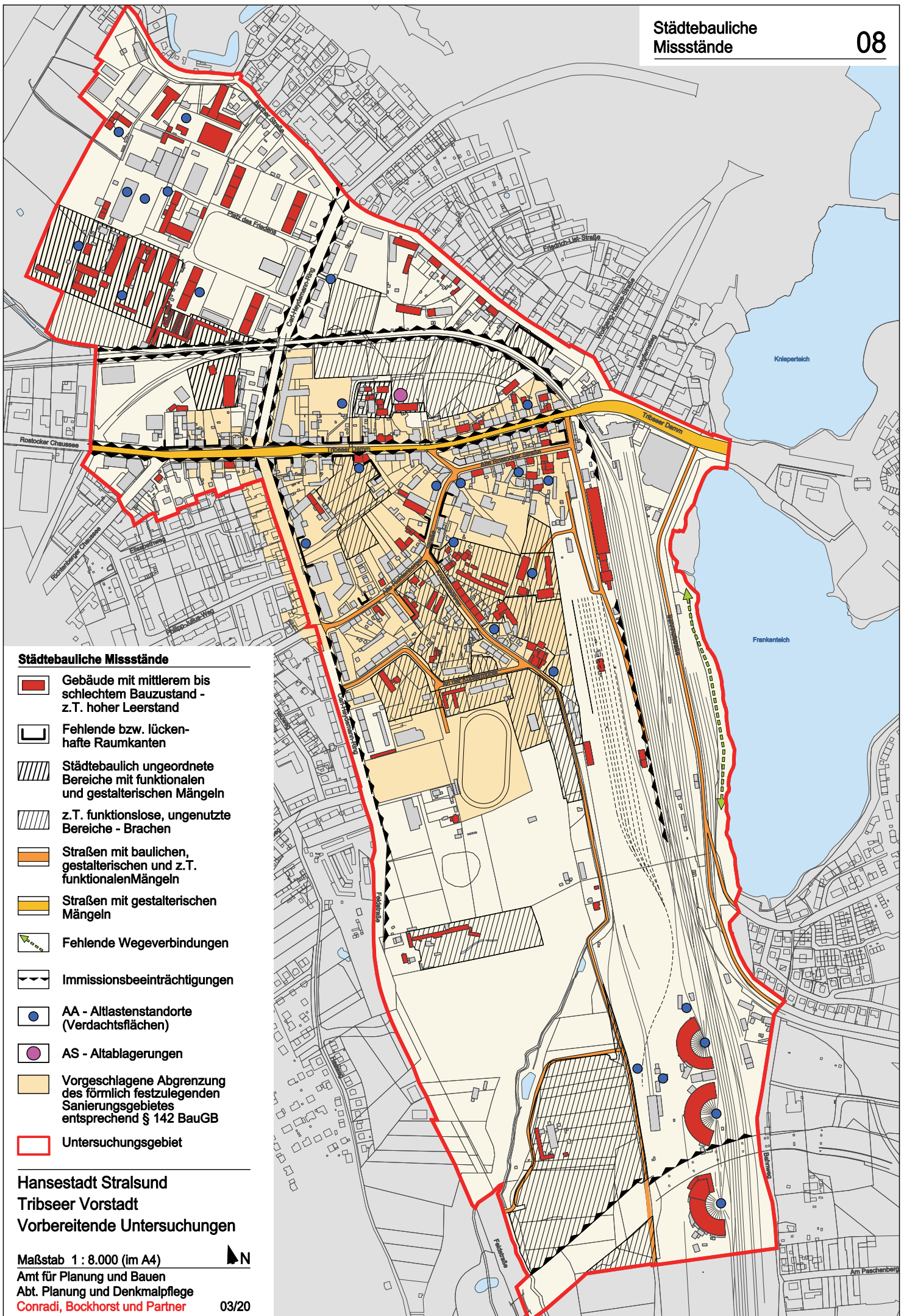
Das Angebot an Radwegen ist im gesamten Untersuchungsgebiet zu verbessern. Insbesondere auf dem Straßenzug Alte Rostocker Straße / Alte Richtenberger Straße ist es aufgrund der schlechten Oberflächenbeschaffenheit sehr mühsam, sich mit dem Fahrrad fortzubewegen.

Deutliche Verbesserungen im Hinblick auf Verkehrsführung, Oberflächenbeschaffenheit der Fahrbahn, Gestaltung des Straßenraumes auch mit Bäumen gibt es seit Ende 2019 mit der Fertigstellung des 1. Bauabschnittes des Tribseer Damms (östlicher Teil). Die Realisierung des 2. Bauabschnittes (westlicher Teil) soll in 2020 erfolgen.

4. Missstände in Bezug auf Grün- und Erholungsflächen, Kinderspielplätze

Das Untersuchungsgebiet ist innerhalb der Siedlungsbereiche durch ein gravierendes Defizit an öffentlichen Grünflächen gekennzeichnet. Südlich des Stadions An der Kupfermühle erstrecken sich große Grünbereiche mit Dauerkleingärten. Die öffentliche Zugänglichkeit ist i. d. R. tagsüber gegeben. Eine öffentlich nutzbare Durchwegung, die ständig die Möglichkeit einer Querung für Fußgänger und Radfahrer bietet, besteht jedoch nicht. Aus diesem Grund werden die Anlagen als städtischer Grünraum kaum wahrgenommen.

Die Versorgung mit privaten Grünflächen ist in weiten Teilen des Siedlungsbereiches im Untersuchungsgebiet unbefriedigend. Die Höfe sind oft bebaut oder weisen einen verhältnismäßig hohen Versiegelungsgrad auf. Auch gibt es in den großen Innenbereichen einzelner Quartiere oft ausgedehnte Garagenanlagen, was eine intensivere Gestaltung mit privaten Grünanlagen und Gärten ausschließt.



Das Untersuchungsgebiet weist ein Defizit an öffentlichen Kinderspielflächen auf. Es gibt lediglich zwei Spielplätze für Kinder von 6 bis 12 Jahren im Bereich An der Kupfermühle und am Platz des Friedens (Siehe Kapitel III 4). Hier besteht sehr großer Handlungsbedarf insbesondere für die Altersklasse 3 (12 - 18 Jahre). Ohne der Rahmenplanung vorgreifen zu wollen, sollte die Stadt prüfen, inwieweit die Errichtung eines Spielplatzes bei der außerhalb des Untersuchungsgebietes liegenden Schule oder der benachbarten gleichnamigen Kindertagesstätte „Lütt Matten“ dieses Defizit mindern könnte

Daher ist dringend zu empfehlen, die städtebaulichen Missstände im Zusammenhang mit der Beachtung sozialer Erfordernisse zu beseitigen, um z. B. eine soziale Verdrängung zu vermeiden.

5. Umweltbezogene Missstände

Das Untersuchungsgebiet wird in einigen Teilbereichen durch Verkehrsimmissionen erheblich belastet. Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm gehen vor allem vom Eisenbahnbetrieb des Fern- und Güterverkehrs auf den Gleisanlagen des Hauptbahnhofs und der Bahntrasse nach Rostock, nördlich des Tribseer Damms, aus. Daneben werden die Wohnquartiere durch den Verkehrslärm der Hauptverkehrsstraßen Tribseer Damm und Carl-Heydemann-Ring belastet.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich nach Auskunft des Fachbereiches Umweltschutz des Landkreises Vorpommern-Rügen eine große Anzahl von Standorten, die aufgrund entsprechender gewerblicher Vornutzungen als Altlastenverdachtsstandorte erfasst wurden. Auf dem Hexenplatz gibt es einen Standort für Altablagerungen, der aus einem früher betriebenen Schutt- und Müllplatz resultiert.

Der in weiten Teilen verrohrte Hohe Graben kann derzeit weder seine ökologische noch seine wassertechnische Funktion erfüllen.

6. Soziale Missstände

Im Monitoring Stadtentwicklung (Berichtsjahr 2018) ist dargestellt, dass das Stadtgebiet Tribseer – kleinräumigere Daten liegen leider nicht vor – nach den Stadtgebieten Grünhufe und Knieper die dritthöchste Zahl an Arbeitslosen (465 Personen) sowie auch die dritthöchste Arbeitslosenquote (7,1 % der Personen im Alter über 15 und unter 65 Jahren) in der Stadt hat.

Es ist anzunehmen, dass der überwiegende Teil dieser Personen in bisher nicht oder kaum sanierten Wohnungen wohnt.

V. Notwendigkeit und Ziele der Sanierung

1. Erforderlichkeit der Sanierungsmaßnahmen und öffentliches Interesse

Im Bereich der vorbereitenden Untersuchungen wurden vielfältige städtebauliche Missstände festgestellt, die die Funktionsfähigkeit der Tribseer Vorstadt als Wohnstandort nachhaltig beeinträchtigen. Daher besteht ein großes öffentliches Interesse daran, nicht nur planerische Vorgaben für die Beseitigung der Missstände festzulegen, sondern auch daran, die notwendigen Maßnahmen mit Nachdruck umzusetzen. Da dies eine einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung erfordert, soll in den Bereichen mit den festgestellten größten baulichen und städtebaulichen Mängeln (siehe Abgrenzung in Kapitel V.3) das Sanierungsrecht gemäß §§ 136 ff. BauGB Anwendung finden.

Angesichts der Komplexität und des Umfangs der festgestellten Missstände ist es erforderlich, eine Gesamtmaßnahme durchzuführen, die sich aus zahlreichen miteinander im Zusammenhang stehenden baulichen und sonstigen Einzelmaßnahmen zusammensetzt. Dafür ist im weiteren Verfahren sowohl eine einheitliche Planungskonzeption zu entwickeln, als auch die städtebauliche Sanierung in einem langfristigen aber auch überschaubaren Zeitraum bis zu ihrem Abschluss zu betreiben. Das heißt, die Sanierungsmaßnahmen werden von der öffentlichen Hand veranlasst, von ihr umfassend begleitet und durch den konzentrierten Einsatz öffentlicher Mittel realisiert. Ziel ist es, die Beseitigung der städtebaulichen Missstände in einem Vorgang zu bewirken, der von der Vorbereitung der Maßnahmen bis zu ihrer Beendigung eine wirtschaftliche und rechtliche Einheit bildet.

Zusammenfassend erfordert dieses Vorgehen die Durchführung städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen.

2. Entwicklungs- und Sanierungsziele

2.1 Leitsätze

Für die Tribseer Vorstadt bestehen folgende übergeordnete Leitsätze:

- Vorrangiges Ziel ist die Stärkung der Wohnfunktion durch Aufwertung der Tribseer Vorstadt, um dem seit 1991 zu ver-

zeichnenden großen Einwohnerrückgang (-34 %) entgegenzuwirken.

- Durch die Erneuerung der Tribseer Vorstadt soll auch die Außenwirkung als „Visitenkarte der Stadt“ nachhaltig verbessert werden, der angesichts der Stadteingangslage eine besondere Bedeutung zukommt.
- Schwerpunkt der Sanierungsmaßnahmen ist zum einen die Behebung der tiefgreifenden Sanierungs- und Modernisierungsdefizite von Gebäuden und Straßen sowie die Aufwertung des Wohnumfeldes. Zum anderen steht die Mobilisierung der Entwicklungspotenziale, die sich aus der Nähe zur Altstadt ergeben im Vordergrund.
- Unter dem Aspekt der Bildung und Teilhabe aller Menschen haben die Sanierung bzw. der Neubau von Schulen und KiTas sowie die Einrichtung einer Begegnungsstätte in der Tribseer Vorstadt hohe Priorität.
- Ein ebenso wichtiger Schwerpunkt ist die soziale Stabilisierung des Gebietes, um Verdrängungstendenzen entgegen zu wirken.

2.2 Ziele und Maßnahmen für das Sanierungsgebiet

Aus den übergeordneten Leitsätzen und den nachfolgend genannten Zielstellungen ergibt sich die Notwendigkeit zur Durchführung von Ordnungs- und Baumaßnahmen im Sinne des § 146 BauGB. Im Einzelnen sollen folgende Ziele und Maßnahmen umgesetzt werden:

Öffentlicher Raum / Verkehr

Der Erneuerung der Straßen ist von hoher Bedeutung, da zum einen durch die Schaffung einer hohen Gestalt- und Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume dazu beigetragen werden soll, die Freiraumdefizite und Wohnumfeldmängel des Gebietes auszugleichen. Zum anderen sind aus verkehrlichen Gründen die Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs infolge erheblicher Straßenschäden bzw. noch völlig unbefestigter Fahrbahnbereiche abzubauen. Zudem tragen diese Maßnahmen zur Lärminderung bei. Besondere Priorität besteht für die Erneuerung des Tribseer Damms als „Rückgrat“ des Gebietes und wichtige Zufahrt zur Altstadt.

Die Belange des sicheren Fußgänger- und Radverkehrs sollen verbessert werden. Es ist beabsichtigt, durch Verkehrsberuhigungs- und Ausbaumaßnahmen an Gehwegen das Fußwegenetz sicherer und komfortabler zu gestalten. Dies beinhaltet auch die Verbesserung von Querungsmöglichkeiten an den Hauptverkehrsstraßen sowie den Ausbau von grünen Wegeverbindungen zwischen den Wohngebieten. Durch die Schaffung zusätzlicher Wege und die Ergänzung des Radwegenetzes sollen die Verflechtungen innerhalb des Gebietes sowie die Anbindung an die Altstadt ausgebaut werden.

Bau- und Nutzungsstruktur

- Durch die Erneuerungsmaßnahmen an Gebäuden ist darauf hinzuwirken, dass die Wohnungsbestände in Bezug auf Größe und Ausstattung zielgruppenorientiert an die veränderten Wohnbedürfnisse der Bevölkerung angepasst werden. Darüber hinaus sollen insbesondere die vorhandene Bausubstanz der für die Wohngebiete der Tribseer Vorstadt charakteristischen Randbebauung sowie die denkmalgeschützten Gebäude gesichert und aufgewertet werden. Dabei wird im Wesentlichen eine Erhaltung der vorhandenen Strukturen angestrebt, die teilträumlich auch Weiterentwicklungen wie die Schließung von Raumkanten und kleinteilige Umstrukturierungen beinhaltet.
- In den bestehenden Quartieren sollen Nutzungskonflikte abgebaut, ungenutzte Flächen revitalisiert oder deren Neubebauung vorbereitet sowie das Wohnumfeld gestalterisch und funktional aufgewertet werden. Dies erfordert z. T. kleinteilige, durch detaillierte Untersuchungen festzulegende Ordnungsmaßnahmen wie z. B. den Abbruch einzelner Gebäude, die Umlegung von Grundstücken oder eventuell auch die Verlagerung von Betrieben. Als vordringlich sind in diesem Zusammenhang die Quartiere beiderseits Alte Richtenberger Straße und die Quartiere im Bereich Knöchelsöhren / An der Kupfermühle einzuschätzen.
- Die Nahversorgungsfunktion des Einzelhandels entlang des Tribseer Damms und am Carl-Heydemann-Ring soll durch die Aufwertung des Straßenraumes sowie dessen Randbereichen gesichert und durch die Stärkung der Wohnfunktion ausgebaut werden.

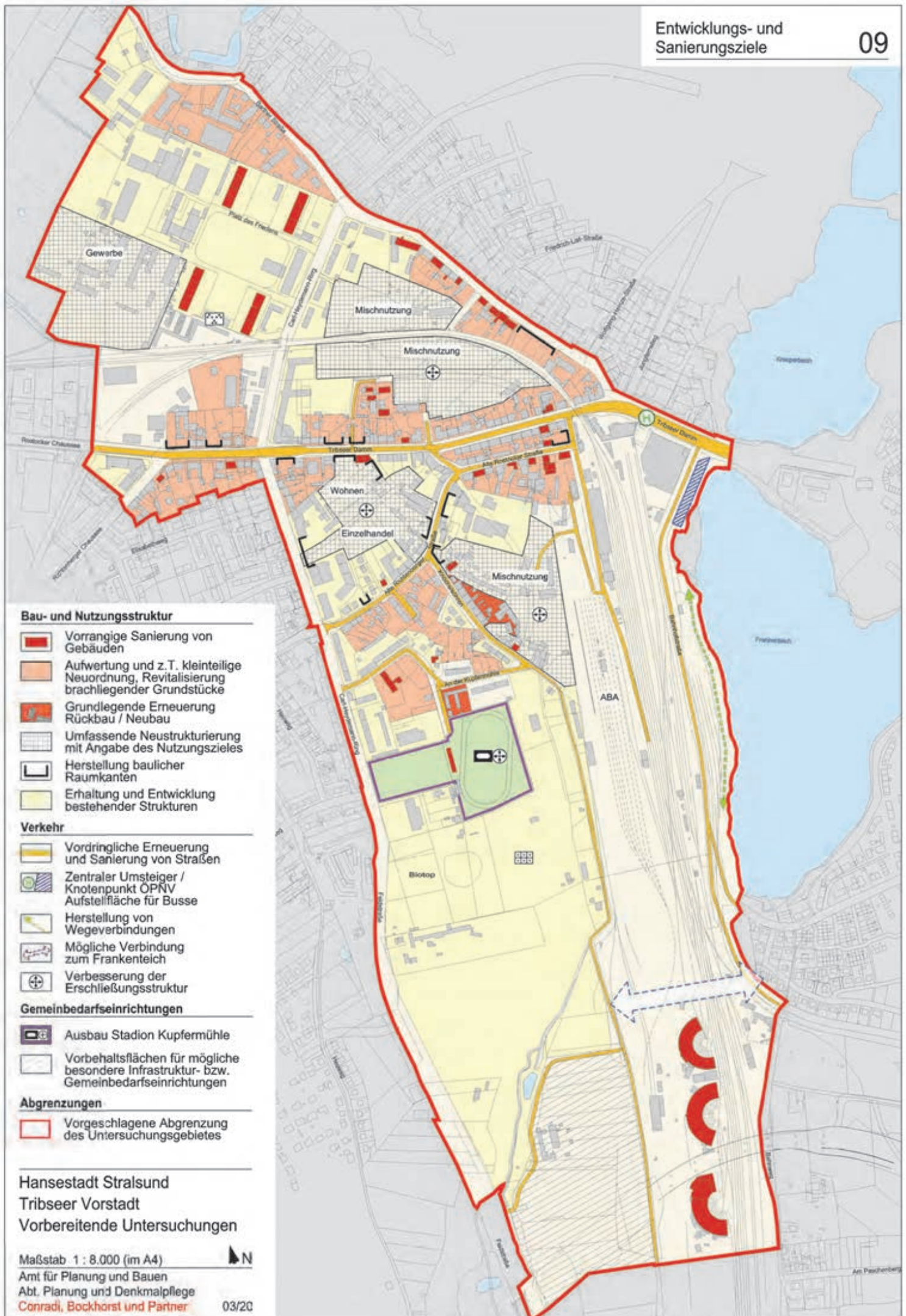
Grün- und Erholungsflächen

- Aufgrund der hohen Bebauungsdichte sowie der überaus geringen Ausstattung mit Grün- und Erholungsflächen kommt der Verbesserung der Freiraumversorgung ein hoher Stellenwert zu. So sollen Maßnahmen auf privaten Flächen wie z.B. die Umgestaltung, Entsiegelung und Begrünung von Höfen, die Schaffung von Kinderspielflächen etc. durchgeführt werden. Die Renaturierung des Hohen Grabens soll dabei auch dem Klimaschutz und der Anpassung an die Folgen des Klimawandels dienen.

Wohl der Allgemeinheit

Die genannten Sanierungsmaßnahmen und Sanierungsziele dienen dem Wohl der Allgemeinheit, da sie dazu beitragen, dass

- die bauliche Struktur nach den sozialen, hygienischen, ökologischen, wirtschaftlichen und kulturellen Erfordernissen entwickelt wird,
- die Verbesserung der Wirtschaftsstruktur unterstützt wird,
- die Siedlungsstruktur den Erfordernissen des Umweltschutzes und der Klimaanpassung sowie der EG-Wasserrahmenrichtlinie, den Anforderungen an gesunde Lebens- und Arbeitsverhältnisse der Bevölkerung und der Bevölkerungsentwicklung entspricht,
- die vorhandenen Ortsteile erhalten, erneuert und fortentwickelt werden,
- die Gestaltung des Ortsbildes verbessert wird,
- den Anforderungen des Denkmalschutzes Rechnung getragen wird.



3. Abgrenzung des Sanierungsgebietes

Die vorgeschlagene Abgrenzung des förmlich festzulegenden Sanierungsgebietes erfolgt im Wesentlichen auf der Grundlage des Untersuchungsgebietes.

Der gebotene effiziente Umgang mit den begrenzt zur Verfügung stehenden öffentlichen Mitteln erfordert eine Abwägung, in deren Ergebnis Prioritäten bei den durchzuführenden Sanierungsmaßnahmen zu setzen sind. Vor diesem Hintergrund schließt die voraussichtliche Abgrenzung des Sanierungsgebietes nicht alle Bereiche ein, in denen im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen städtebauliche Missstände festgestellt wurden. So wird u.a. das Gewerbegebiet am Platz des Friedens ausgenommen, da die notwendige Neustrukturierung im südlichen Teil den öffentlichen Haushalt bei der Durchführung eines Sanierungsverfahrens durch die Kosten für Grunderwerb, Ordnungsmaßnahmen und Erschließung erheblich belasten würde.

Ebenso kann auf die Einbeziehung des Tribseer Damms verzichtet werden, da die Sanierung der Straße bereits erfolgt und ein erheblicher Teil der Wohngebäude bereits saniert wurden.

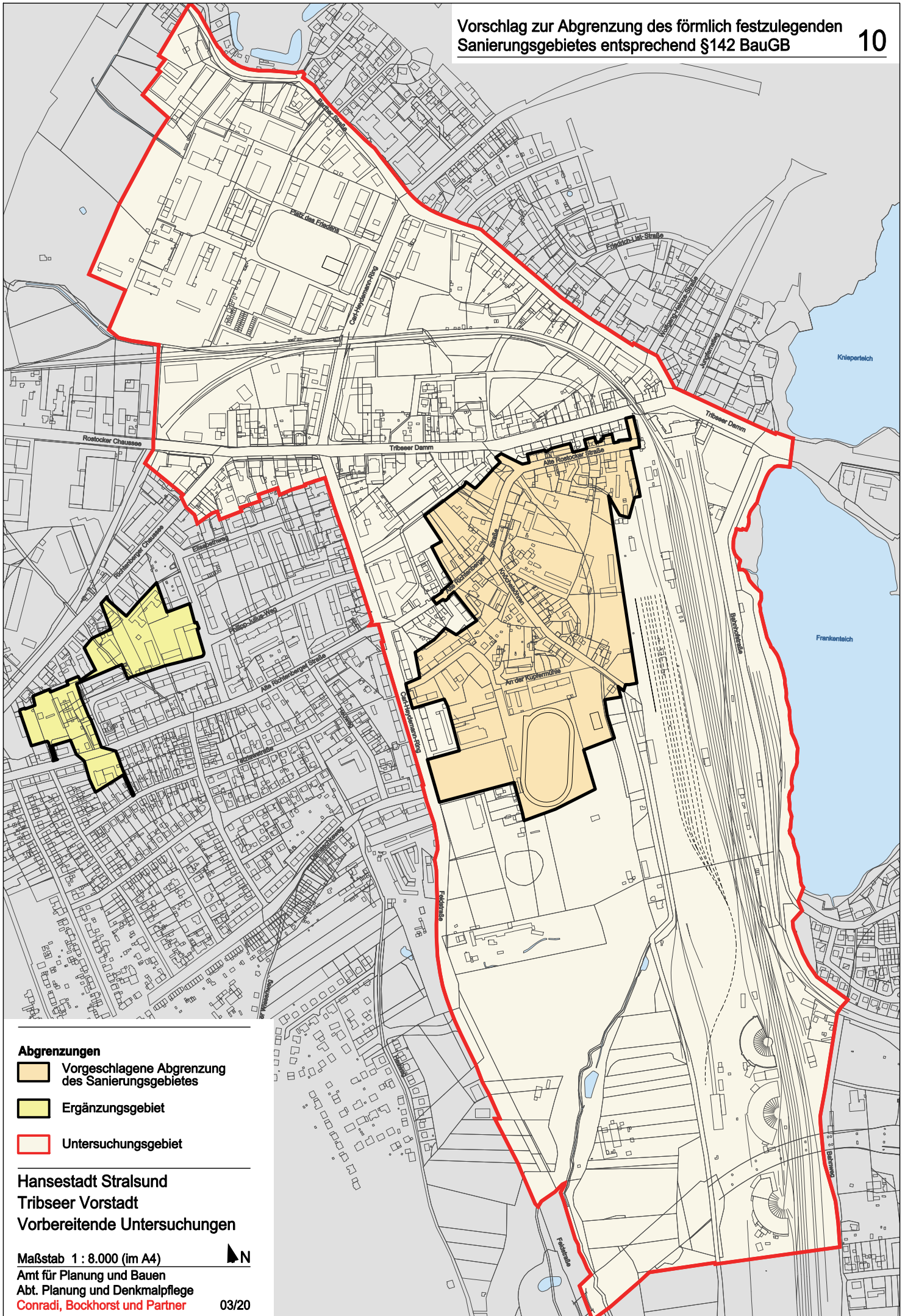
Im Ergebnis der Abwägung ist die Abgrenzung so gewählt, dass sich die Behebung der Missstände zweckmäßig und innerhalb eines Zeitraumes von 15 Jahren durchführen lässt. Die Gebietsgröße orientiert sich an der finanziellen Leistungsfähigkeit der Hansestadt Stralsund sowie den zu erwartenden Einnahmen aus Fördermitteln, Ausgleichsbeträgen und Veräußerungserlösen, so dass eine zügige Durchführung der Maßnahmen gewährleistet ist (siehe auch Kap. VII „Durchführbarkeit der Sanierung“).

Der Kernbereich umfasst vor allem die Quartiere zwischen den Bahnanlagen und dem Carl-Heydemann-Ring, von der Alten Rostocker/ Alten Richtenberger Straße bis zur Sport- und Trainingsanlage An der Kupfermühle. Es hat eine Größe von ca. 18,43 ha.

Darüber hinaus wird vorgeschlagen, Flächen außerhalb des Untersuchungsgebietes mit einer Größe von 3,45 ha als Ergänzungsgebiet gemäß § 142 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 Baugesetzbuch in die Sanierungssatzung aufzunehmen, um den ganzheitlichen Ansatz der städtebaulichen und sozialen Aufwertung dieses Gebietes bewältigen zu können. Das Ergänzungsgebiet besteht zum großen Teil aus Flächen der

Stadt, der übrige Teil gehört der Luther-Auferstehungsgemeinde Stralsund.

Mit der Einbeziehung dieser Flächen (einzige Schule und KiTa in der Tribseer Vorstadt) sollen die bildungspolitischen Ziele dieser Sanierungsmaßnahme gesichert werden. Die Kirche der Luther-Auferstehungsgemeinde wurde in den Jahren 2018/2019 mit Hilfe von Fördermitteln der EU zum Gemeinde- und Begegnungszentrum ausgebaut. Daher soll die Einbeziehung der Kirche der Luther-Auferstehungsgemeinde die bereits ehrenamtlich geleistete Stadtteilarbeit weiterführen, um die Sanierungsmaßnahmen im Stadtteil zum Erfolg zu führen.



4. Sanierungsverfahren

Die Hansestadt Stralsund hat in der Sanierungssatzung zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes zu bestimmen, welche Verfahrensart zur Anwendung kommen soll (§ 142 Abs. 4 BauGB).

Zu unterscheiden ist zwischen zwei Verfahrensmodellen. Grundsätzlich geht das Baugesetzbuch von der Durchführung der Sanierung im umfassenden Verfahren und damit von der Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (§§ 152 bis 156a BauGB) aus. Wenn die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften für die Durchführung aber nicht erforderlich ist, bzw. die Durchführung durch den Verzicht nicht erschwert wird, ist das vereinfachte Verfahren durchzuführen.

Die Hansestadt Stralsund ist in der Wahl der Verfahrensart somit nicht frei. Vielmehr handelt es sich um eine rechtlich gebundene Entscheidung ohne Ermessensspielraum.

Bei der Verfahrensentscheidung sind insbesondere die Ziele und Zwecke der Sanierung im Vergleich zur vorhandenen städtebaulichen Situation im förmlich festzulegenden Sanierungsgebiet und die Durchführung der Sanierung im Allgemeinen und unter Berücksichtigung der aufgrund der anzustrebenden Sanierungsmaßnahmen zu erwartenden Entwicklung der Bodenpreise zu berücksichtigen.

Aus den im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen festgestellten städtebaulichen Missständen sowie den aufgestellten Sanierungszielen leitet sich das Erfordernis der Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften ab. So sind u. a. durch die Verbesserung der Bausubstanz, der Nutzungsstruktur und des Umfeldes Bodenwertsteigerungen im Sanierungsgebiet zu erwarten. Es wird daher empfohlen, die Sanierung im umfassenden Verfahren - also unter Anwendung der §§ 152 bis 156a BauGB - aus den nachfolgenden Gründen durchzuführen:

- Durch die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB können Ausgleichsbeträge für sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen erhoben werden, um damit die Finanzierung und somit die zügige Durchführung der Gesamtmaßnahme zu erleichtern.

- Es ist erforderlich, Grundstücke für die Ziele und Zwecke der Sanierung zu einem von der Sanierung unbeeinflussten Bodenwert erwerben zu können.
- Es ist zu verhindern, dass private Investitionen durch unkontrollierte Bodenwertsteigerungen in der Zukunft erschwert werden.

Nach dem derzeitigen Kenntnisstand würde also die Anwendung des vereinfachten Verfahrens die Durchführung der angestrebten städtebaulichen Zielsetzungen erschweren.

Die Eintragung eines Sanierungsvermerkes im Grundbuch des jeweiligen Eigentümers ist bei der Anwendung des umfassenden Sanierungsverfahrens zu veranlassen.

Die Genehmigungspflicht nach § 144 Abs. 1 und 2 BauGB ist insgesamt erforderlich.

VI. Auswirkungen der Sanierung

Die Umsetzung der beabsichtigten Sanierungsziele sowie der notwendigen Maßnahmen zur Behebung der städtebaulichen Missstände lässt erwarten, dass nachteilige Auswirkungen auf die unmittelbar von der Sanierung Betroffenen in ihren persönlichen Lebensumständen im wirtschaftlichen und sozialen Bereich nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden können. Im Rahmen der im weiteren Verfahren zur konkretisierenden Sanierungsplanung sollen diese aber so weit wie möglich vermieden oder durch die Bereitstellung von Hilfeleistungen gemildert werden.

Bei evtl. auftretenden nachteiligen Auswirkungen sollte den Betroffenen mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln der Sozialrechtsordnung geholfen werden. Die Gemeinde wird darauf achten, dass im Laufe der Durchführung der Baumaßnahmen alle Betroffenen schnell, individuell und intensiv informiert und beraten werden.

Werden Eigentümer oder Mieter durch Neuordnung, z. B. Abbruch, betroffen, werden sie vorrangig bei der Zuteilung neuer Grundstücke und Räumlichkeiten berücksichtigt.

Bei Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen, die mit der Steigerung des Mietniveaus verbunden sind, werden die Betroffenen verstärkt über die Möglichkeiten des Wohngeldbezuges informiert.

Die im Sanierungsgebiet ansässigen Betriebe sollen am Standort verbleiben und sich im Rahmen der städtebaulichen Planung weiter

entwickeln können, sofern es sich um nicht störendes Gewerbe handelt und dies unter Berücksichtigung der Belange der Umgebung möglich ist.

Die Bürger werden gem. § 137 BauGB bereits frühzeitig in die Vorbereitung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme über die Veröffentlichung im Amtsblatt und die Verteilung eines Faltblattes einbezogen.

Die Beteiligung der Betroffenen wird im weiteren Verfahren kontinuierlich fortgeführt werden, um Erkenntnisse über möglich nachteilige Auswirkungen der Sanierung zu gewinnen und diese in die Sanierungsplanung einzustellen.

Je nach Handlungs- und Beratungsbedarf werden mit betroffenen Hauseigentümern und Mietern Termine vereinbart werden. Dabei wird die Gemeinde mit den Betroffenen im Sinne von § 180 BauGB Problemlösungen entwickeln und erörtern.

VII. Durchführbarkeit der Sanierung

Die Sanierung ist sowohl in Hinblick auf die Finanzierbarkeit als auch auf die Realisierung in einem absehbaren Zeitraum von 15 Jahren durchführbar.

Der Umfang der Sanierungskosten und die zeitliche Abfolge der Maßnahmen wird im weiteren Verfahren auf Grundlage der noch zu erarbeitenden Sanierungsplanung (städtebaulicher Rahmenplan) zu konkretisieren sein. Ausgehend von einer ersten Schätzung, die auf der Umsetzung der formulierten Sanierungsziele basiert, ergeben sich für die Gesamtmaßnahme öffentliche Kosten in Höhe von ca. 38 Mio. €. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

- Sanierung von	
• Einrichtungen des Gemeinbedarfs	15.000.000 €
• Öffentlichen Straßen und Plätzen	15.000.000 €
- Ordnungsmaßnahmen	4.000.000 €
- Regie- und Planungsleistungen, Öffentlichkeitsarbeit	4.000.000 €
Summe:	38.000.000 €

Zur Finanzierung der Gesamtmaßnahmen werden Fördermittel i. H. v. von ca. 33,3 Mio € erwartet.

Im Jahr 2017 wurde die Tribseer Vorstadt bereits in die Bund-Länder-Förderung aufgenommen. Es stehen Mittel aus dem Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ (AZ) zur Verfügung.

In welcher Höhe eventuelle Erlöse aus Grundstücksverkäufen herangezogen werden können, kann zurzeit nicht gesagt werden. Außerdem sollen Ausgleichsbeträge zur Finanzierung der Sanierung beitragen. Als weitere Einnahmen sind u.U. Drittmittel in Form von Stiftungsgeldern, Spenden und sonstigen Fördermitteln - z.B. das KfW Förderprogramm „Energetische Sanierung“ möglich.