

Entwicklung Andershof

1) Ausgangslage

Der Stadtgebiet Süd bzw. der Stadtteil Andershof verzeichnete in den letzten Jahrzehnten ein schnelles Wachstum. Während der erste Entwicklungsschub in den 90er Jahren vor allem auf der grünen Wiese stattfand (z.B. Wohngebiete zwischen Andershof und Devin (BP 5, 42), großflächige Einzelhandelskomplexe mit REAL-Warenhaus und Möbelhaus Albers), erfasste die Entwicklung in den letzten Jahren zunehmend auch Brachflächen (BP 62 für den ehem. Standort der Bereitschaftspolizei, BP 26 für die frühere Molkerei, BP 32 für das Gärtneriegelände). Mit dem B-Plan 68 wird derzeit eine weitere Entwicklung vorbereitet.

	Einwohner					Entwicklung seit 2010	
	1999	2010	2015	2018	07/2021	absolut	in %
Stadtgebiet Süd	2.888	3.940	3.947	4.300	4.566	626	15,9
Stralsund	61.021	56.875	58.241	59.532	59.277	2.402	4,2

2) Chancen / Risiken

Gewachsen aus eher zusammenhangslosen Einzelentwicklungen und zerschnitten durch die Greifswalder Chaussee (L 222) fehlt dem Stadtgebiet Süd eine übergeordnete Struktur sowie ein bauliches Zentrum (etwa Quartiersplatz mit Nahversorgungszentrum und weiteren öffentlichen Einrichtungen).

Die fehlende Gesamtplanung macht sich nicht zuletzt auch in der geringen Infrastrukturausstattung bemerkbar. Das soziale Angebot beschränkt sich bisher auf die KITA „Am Bodden“ und die Grundschule „Andershof“. Die Nahversorgung wird durch das eher auf ein regionales Umfeld abstellende REAL-Warenhaus geleistet (zusammen mit dem im Baukörper integrierten ALDI). Der Einzelhandelsstandort ist jedoch durch die an dieser Stelle bis zu dreispurig ausgebaute Hauptverkehrsstraße Greifswalder Chaussee von den Wohngebieten im Westen getrennt und kehrt dem Wohngebiet im Osten den Rücken zu (Anlieferzone). Im Regionalen Einzelhandelskonzept für den Stadt-Umland-Raum Stralsund wird der Standort als Ergänzungsstandort mit Nahversorgungsfunktion geführt (einziger Grundversorger im Stadtgebiet Süd mit Versorgungsfunktion auch für die Stadtteile Franken Mitte und Frankensiedlung). Die umständliche Erschließung vom Gustower Weg – ohne direkte Zufahrt von der Greifswalder Chaussee – ist dem seinerzeit hohen Verkehrsaufkommen vor dem Bau der Ortsumgehung geschuldet. Das Fehlen eines Zentrums ist angesichts der doch großen Entfernung zur Altstadt besonders nachteilhaft – schließlich ist Andershof von der Altstadt aus das am weitesten entfernt liegende größere Wohngebiet der Stadt.

Trotz der Lage am Stadtrand ist auch der Landschaftsbezug eingeschränkt. Während entlang des Sundufers mit dem Bau des Ostseeküstenradwegs eine durchgängige, öffentlich zugängliche Grünstruktur entwickelt werden konnte, bleibt Andershof im Westen durch die Bahnlinie nach Greifswald von der offenen Landschaft abgeriegelt. Es existiert im Bereich Andershof nur ein einziger

Bahnübergang, die anschließende Straße nach Voigdehagen ist für Fußgänger wenig attraktiv (fehlender Gehweg, große ungegliederte Ackerschläge über mehr als 500m). Auch innerhalb des Siedlungsbereichs bestehen keine größeren öffentlich zugänglichen Freiflächen.

Mit dem Bau der Ortsumgehung (Rügenzubringer B96) wurde die Verkehrsbelastung auf der Greifswalder Chaussee nachhaltig gesenkt, so dass der Ausbau vor allem im südlichen Abschnitt bis zur Einmündung Boddenweg heute deutlich überdimensioniert erscheint (VMK 2015: DTV 5643 Kfz/24h bei 178 Kfz/24h Schwerverkehr). Eine weitere Reduzierung erscheint bei konsequenter Führung des Durchgangsverkehrs über die Ortsumgehung möglich. Anders als früher erfordert das Verkehrsaufkommen keine anbaufreie Straßenführung.

Eine große Chance bietet sich für Andershof zukünftig mit der beabsichtigten Anlage eines neuen Haltepunkts „Stralsund Süd“ auf der Bahnstrecke nach Greifswald. Eine Inbetriebnahme der Verkehrsstation wird durch den Projektträger DB Station&Service aktuell für den 10.12.2026 angestrebt. Die Kosten, die das Land und die Stadt Stralsund zu 100% tragen müssen, belaufen sich nach aktuellen Kalkulation der DB Station&Service auf insgesamt 3,8 Mio. Euro (davon 0,5 Mio. Euro Anteil DB Netz), die zwischen dem Land Mecklenburg-Vorpommern und der Hansestadt Stralsund aufzuteilen sind.

Die Wirtschaftlichkeit des Haltepunkts wird jedoch durch die bisher vergleichsweise geringe Bevölkerung im Einzugsgebiet (Radius 1.500m) sowie die derzeit schlechte Erreichbarkeit des geplanten Haltepunkts (fehlende leistungsfähige Straßenanbindung, dadurch keine Verknüpfung mit Bus, kein Park+Ride, etc.) in Frage gestellt. Die Potenzialanalyse für den Neubau eines SPNV-Haltepunkts Stralsund-Andershof (Agentur BahnStadt GbR im Auftrag VMK Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern GmbH12/2013) prognostiziert 80 Ein- und Ausstiege pro Tag bei Bedienung durch Regionalbahn (RB) sowie 120 bei Bedienung auch durch Regionalexpress (RB + RE). Die Ausschöpfung des Potenzials kann vor allem erhöht werden, wenn die Wohnbauentwicklung im Einzugsbereich des Bahnhofhaltepunkts forciert und die Anbindung des Haltepunkts (im Sinne der Verknüpfung der Verkehrsarten) verbessert wird.

Im wirksamen Flächennutzungsplan sind hierzu Entwicklungsflächen für zukünftige Wohngebiete berücksichtigt.

3) Rahmenplan Entwicklung Andershof

Der beabsichtigte weitere Ausbau in Andershof ermöglichen es, entscheidende Weichen für die Entwicklung des Stadtgebiets Süd insgesamt neu zu stellen. Bei einer abgestimmten Entwicklung können bestehende Defizite abgebaut und umfangreiche Synergien gehoben werden.

Die nicht alltägliche Chance eines neuen Haltepunkts mit Anbindung an den schienengebundenen Nah- bzw. Regionalverkehr bietet die einmalige Chance, Andershof zu einem beispielgebenden Vorzeigestadtteil auf dem Weg zur klimaneutralen Stadt zu entwickeln. Hierzu sind die verschiedenen Ebenen der Stadtentwicklung zusammenzudenken: Städtebau (kompakte Stadtviertel, Stadt der kurzen Wege durch Funktionsmischung), technische Infrastruktur (Aufbau einer klimaneutralen Wärme- und Energieversorgung) und Mobilität (Anbindung SPNV, Förderung ÖPNV, Verknüpfung im Umweltverbund).

Mit dem Ausbau gemäß der Vision „Stralsund – Die grüne Stadt am Wasser 2045“ soll der Stadtteil Andershof räumlich und funktional gestärkt werden: durch Aufbau einer auf den neuen Haltepunkt ausgerichteten inneren Struktur, durch Entwicklung eines eigenen Zentrumsbereichs mit entsprechender Funktionsmischung und Freiraumqualität sowie durch Qualifizierung des Landschaftsbezugs (Naherholung, Niederschlagswassermanagement, Biodiversität).

Für den Stadtteil ist eine übergreifende räumliche Struktur zu entwickeln, die sowohl die räumliche Ausrichtung auf den neuen Bahnhofpunkt, die Vernetzung im Gebiet und die Ausrichtung auf den Zentrumsbereich als auch die Anbindung wohnungsnaher Naherholungsgebiete leistet. Zudem sollte aus übergeordneten städtebaulichen Überlegungen heraus die soziale und gewerbliche Infrastruktur ausgebaut sowie die Funktionsmischung und das Arbeitsplatzangebot im Stadtteil gestärkt werden.

Der Rahmenplan beinhaltet daher neben der Siedlungsentwicklung die Themen Mobilität, technische Infrastruktur und Landschaftsentwicklung. Insgesamt lassen sich somit vier Ziel- bzw. Themenfelder für die Entwicklung hin zum klimaneutralen Stadtteil bestimmen:

- a) Stärkung der Siedlungsentwicklung,
- b) Ausbildung eines Zentrumsbereichs mit entsprechender Infrastruktur,
- c) Ausbau der technischen Infrastruktur im Sinne eines zeitgemäßen Energiekonzepts,
- d) Stärkung des Landschaftsbezugs (Ökologie und Naherholung).

4) Entwicklungsschritte / Maßnahmen

Der Rahmenplan sieht im ersten Schritt 12 Maßnahmen aus vier Ziel- bzw. Themenfeldern vor.

Ziel I) Stärkung der Siedlungsentwicklung

Um das Potenzial des neuen Haltepunkts angemessen auszuschöpfen, soll im näheren Umfeld die Siedlungsentwicklung verstärkt und die Siedlungsstruktur räumlich sinnvoll auf den Haltepunkt ausgerichtet werden.

- Maßnahme 1) Innenentwicklung LWI-Fläche zwischen Gustower Weg und Boddenweg

Beseitigung des städtebaulichen Missstands (ruinöse Altbebauung) durch Neubebauung mit verdichtetem Geschosswohnungsbau mit ca. 120 Wohnungen im nördlichen und 150 Wohnungen im südlichen Abschnitt (vB-Plan Nr. 24 „Wohngebiet zwischen Boddenweg und Gustower Weg“). Bei dem Standort handelt es sich um eine durch ruinöse Altbebauung geprägte Gewerbebrache, die als städtebaulicher Missstand negativ auf die bestehenden umliegenden Wohnstandorte ausstrahlt.

Das neue Baugebiet liegt an der Nahtstelle zwischen den großflächigen Einzelhandels- und Gewerbebetrieben an der Greifswalder Chaussee und dem Wohngebiet am Boddenweg. Das Wohngebiet öffnet sich zukünftig auch nach Süden und wird kleinmaschig durchlässig, so dass der Einzelhandelsstandort seine (gefühlte) Randlage verliert und zur Mitte wird. Mit der Entwicklung kann so auch die gebietsinterne Vernetzung (Verbindung Gustower Weg zum Boddenweg) verbessert werden.

Durch Ausbildung der neuen internen Erschließungsstraße in Verlängerung des Gustower Weges als Fahrradstraße zur Greifswalder Chaussee wird die Rolle des Gustower Weges als Achse verbessert und damit die Anbindung von Andershof für den Radverkehr insgesamt verbessert.

- Maßnahme 2) Entwicklung An der Eisenbahn

Mit der Entwicklung An der Eisenbahn können nicht nur die Nutzungen im unmittelbaren fußläufigen Nahbereich des Haltepunkts gestärkt werden, sondern auch die notwendige Infrastruktur zur angemessenen Erschließung des Haltepunkts selber entwickelt werden.

Ausgehend vom Deviner Weg als neuer zentraler Achse im Stadtgebiet Süd wird eine durchgehende Hauptstraße bis zum Haltepunkt vorgesehen, der damit auch für Bus, MIV und Fahrrad ohne Belastung der angrenzenden Wohngebiete gut erreichbar wird. Der Haltepunkt erhält mit der neuen Bebauung nicht nur eine räumliche Fassung, sondern auch die erforderlichen Funktionsflächen (Bushaltestellen mit Wartebereich / Wendeanlage, Park+Ride-Parkplatz und Fahrradabstellanlage). Die verkehrliche Anbindung ist Voraussetzung für die Verknüpfung der Verkehrsarten am Haltepunkt im Sinne eines ganzheitlich gedachten Mobility-Hubs und damit auch für den wirtschaftlich nachhaltigen Betrieb des Haltepunkts.

Die durch die räumliche Struktur vorbereitete Verknüpfung ist durch Abstimmung der Fahrpläne und ein einheitliches Tarifsystem (Verkehrsverbund) mit Leben zu füllen.

Das neue Baugebiet stellt den langfristigen südlichen Rand des Siedlungsbereichs dar. Mit dem Bestand am Rotdornweg wird die Erweiterungsfläche über einen kleinen Park verbunden, der den jetzigen Spielplatz erweitert. Im Sinne der Schwammstadtidee wird das abfließende Oberflächenwasser zur Wiedervernässung der südlich angrenzenden Senke genutzt (Retention) und kontrolliert dem örtlichen Gewässersystem zugeführt (Ableitung über Voigdehäger Teich, Hoher Graben zum Frankenteich).

Im Südosten bietet das neue Baugebiet Möglichkeiten zur Erweiterung der MEMO-Klinik und damit zur Stärkung der Beschäftigung im Quartier.

- Maßnahme 3) Entwicklung Baumeisterfläche

Eine substanzielle Stärkung der Einwohnerzahl wird durch Umsetzung der großen Wohngebietsentwicklung auf der sog. Baumeisterfläche gemäß der Flächendarstellung im wirksamen Flächennutzungsplan erreicht. Bei einer wohnungstypologisch differenzierten Bebauung der Fläche können innerhalb der planungsrechtlich gesicherten Flächenpotenziale (Wohnbaufläche) voraussichtlich gut 160 Einfamilienhäuser sowie über 250 Geschosswohnungen entstehen.

Die Fläche wird sich angesichts der Lagequalität zu einem bevorzugten Wohnstandort mit überregionaler Ausstrahlung entwickeln. Die Bebauung der Fläche wird überregionalen Zuzug bündeln und einer weiteren Abwanderung ins Umland entgegenwirken. Die neuen Einwohner stärken die fußläufig erreichbare Nahversorgung, werden an das bestehende Busnetz angebunden sein und können die Innenstadt über den Ostseeküstenradweg und die zukünftige Radanbindung Innenstadt entlang der Greifswalder Chaussee / Bahnweg gut erreichen.

Um dem städtebaulichen Ziel gemischter und damit sozial stabiler Bevölkerungsstrukturen gerecht zu werden, werden entlang des Gustower Wegs / Deviner Weges Flächen für sozialen bzw. innovativen Wohnungsbau vorgehalten. Vorgesehen sind die Einbindung städtischer Gesellschaften, die Berücksichtigung junger Baugenossenschaften sowie eine gezielte Vergabe an ökologische, klimagerechte Vorzeigeprojekte (Plusenergiehaus, Holzbauweise, o.ä.). Zur Absicherung dieser weitgehenden städtebaulichen Ziele wurde der Ankauf dieser Flächen durch die Stadt mit den Eigentümern abgestimmt (ca. 3,0 ha).

Zusammen mit dem in Aufstellung befindlichen angrenzenden BP 68 (74 Einfamilienhäuser, ca. 70 Geschosswohnungen) entsteht damit die für die weitere Entwicklung Andershofs als eigenständiger Stadtteil mit eigenem Nahversorgungszentrum erforderliche Frequenz im Nahbereich des Haltepunkts.

Bei mittelfristiger Umsetzung der vorgeschlagenen Entwicklungsschritte kann Andershof als eigenständiger Stadtteil langfristig gefestigt werden. Die Einwohnerzahl wird auf rund 6.500 Einwohner zunehmen, wobei die Siedlungsdichte im Bestand eher rückläufig sein wird. Insgesamt ermöglicht die Entwicklung den Auf- und Ausbau einer eigenständigen Infrastruktur im Stadtteil (Nahversorgung, soziale Einrichtungen, Sport).

	EFH	Wohnungen		Einwohner ges.
B-Plan 68	74	70	200 / 120	320
LWI-Fläche	-	270	- / 460	460
Baumeisterfläche	160	250	432 / 425	860
An der Eisenbahn	80	200	216 / 340	560
ges.	314	790		ca. 2.200

(bei durchschnittlich 1,7 Einwohner / Wohnung bzw. 2,7 Einwohner / EFH)

Ziel II) Ausbildung Zentrumsbereich

Im Unterschied zu den zentral geplanten Stadtteilen Knieper-West und Grünhufe entstand der heutige Stadtteil Andershof vorwiegend durch Umsetzung separater Einzelplanungen und -vorhaben.

Das zukünftige Wachstum der Einwohnerzahl bietet die Chance, durch den erforderlichen Ausbau der Versorgungseinrichtungen (Nahversorgung, Gemeinbedarf) auch die räumlichen Strukturen zu stärken. Anzustreben ist die Ausbildung eines fußläufig erreichbaren Zentrumsbereichs mit breiter Angebotsvielfalt. Gezielt sollten dabei auch Arbeitsplätze berücksichtigt werden v.a. im Dienstleistungssektor, um die Entwicklung zu einer reinen Schlafstadt zu vermeiden.

- Maßnahme 4) Umstrukturierung REAL-Standort zum integrierten Nahversorgungszentrum

Nicht zuletzt das Wachstum der Einwohnerzahlen im Nahbereich eröffnet die Möglichkeit eines Umbaus des REAL-Warenhauses. Der bisher auf eine regionale Kundschaft abstellende Standort verfügt derzeit über knapp 6.300 qm Verkaufsfläche für nahversorgungs- und zentrenrelevante Warengruppen (gem. Baugenehmigung), darunter Haushaltswaren, Elektroartikel, Textilien und Schuhe. Das Erscheinungsbild wird nicht zuletzt durch die über 900 Stellplätze bestimmt, die der Gebäude von allen umliegenden Strukturen separiert. Schon aufgrund der großen Verkaufsflächen ist der Betriebstyp des SB-Warenhauses immer auf ein weites, d.h. regionales Einzugsgebiet angewiesen und konkurriert damit mit den beiden zentralen Versorgungsbereichen (Altstadt und Strela-Park).

Der Funktion als Nahversorgungszentrum für Andershof und die angrenzenden Siedlungsbereiche besser angemessen ist eine kleinteiligere, stärker nahversorgungsorientierte Kombination aus einem klassischen Vollsortimenter (ca. 4.000 qm VK) und einem ergänzenden Discounter, abgerundet durch kleinere Läden (z.B. Drogeriemarkt, Apotheke, Zeitschriften/Post, Blumen o.ä) mit eindeutiger Ausrichtung auf Warengruppen des täglichen Bedarfs. Der Umbau der Einzelhandelsflächen wurde durch den neuen Eigentümer bereits begonnen, ein entsprechender Bauantrag wird mit der Bauaufsicht derzeit abgestimmt. Die Funktion als Nahversorgungszentrum wird durch die Stärkung der Wohnbevölkerung im Nahbereich unterstützt (ca. 700 m entsprechen einer fußläufigen Zeitdistanz von ca. 10 Minuten Gehzeit).

Als zweiter Schritt soll die neue Stellung durch die Öffnung zur Greifswalder Chaussee und eine bauliche Integration des Standorts geprüft werden. Im Zuge der Umstrukturierung wird ein Teil der Parkplätze entbehrlich. Durch eine ergänzende Bebauung im Bereich der Greifswalder Chaussee würde der Standort integriert und kann direkt über eine neue Zufahrtsstraße an die Greifswalder Chaussee angebunden werden. Die am Standort mögliche neue Mischnutzung würde baulich den Stadteingang betonen. Gleichzeitig entfällt mit der neuen Anbindung an die Greifswalder Chaussee die Gefahr des Schleichverkehrs über den Boddenweg.

- Maßnahme 5) Ausbau Gemeinbedarfsnutzungen

Die angestrebten deutlichen Einwohnerzuwächse erfordern den Ausbau der sozialen Infrastruktur (KITA, Spielplatz, Sportanlagen). Die Hansestadt kann hierzu kurzfristig die Flächen angrenzend an den Teich südwestlich des Deviner Weges erwerben. Am Rand des Zentrumsbereichs können hier nach Bedarf auf rund 1,9 ha Fläche im räumlichen Zentrum der neuen Baugebiete, jedoch auf einer immissionsschutzrechtlich robusten Fläche Gemeinbedarfseinrichtungen (z.B. KITA, Jugendclub) oder Spiel- und Sportanlagen entstehen.

Die funktionale Aufwertung des Zentrumsbereichs wird ergänzt durch den Ausbau der gesundheitlichen und sozialen Nutzungen an der Greifswalder Chaussee (Erweiterung MEMO-Klinik, vgl. Maßnahme 2).

- Maßnahme 6) Umbau Greifswalder Chaussee zum „grünen Boulevard“ und Ausbau einer zentralen Quartierserschließung

Entstanden vor dem Hintergrund der Verkehrsbelastung vor dem Bau der Ortsumgehung, stellt sich die Greifswalder Chaussee heute abschnittsweise als anbaufreie Straße ohne Erschließungsfunktion dar, die den potenziellen Zentrumsbereich Andershof von den westlichen Wohngebieten räumlich trennt. Durch die rückwärtige Zufahrt über den Gustower Weg werden die Wohngebiete belastet und Schleichverkehr geradezu provoziert.

Zukünftig soll die Greifswalder Chaussee im Sinne eines grünen Boulevards wesentliche Erschließungsfunktion v.a. für den zentralen Bereich übernehmen. Die direkte Zufahrt zu den Einzelhandelseinrichtungen verbessert die Erreichbarkeit, beugt dem Schleichverkehr in den angrenzenden Wohngebieten vor und ist damit Voraussetzung, die internen Quartiersbeziehungen auszubauen und die Wohngebiete zum Gustower Weg hin zu öffnen.

Ziel III) Ausbau technische und verkehrliche Infrastruktur

Die großen Entwicklungen bieten die Chance, quartiersübergreifende Lösungen zum klimaschützenden Umbau der Sektoren Gebäude und Verkehr zu implementieren. Dies betrifft zum einen die zukunftsfähige Ausrichtung der Mobilität durch Stärkung des Umweltverbundes, zum anderen die Energieversorgung der Gebäude durch Aufbau eines klimaneutralen Wärmenetzes mit Einsatz regional erzeugter regenerativer Energie.

- Maßnahme 7) Einrichtung des Bahnhalt punkts „Stralsund-Süd“

Durch den neuen Haltepunkt wird der Stadtbereich Süd - wie derzeit nur Grünhufe - zukünftig direkt an den schienengebundenen Regionalverkehr angebunden; die Abstimmungen hierzu sind in einem fortgeschrittenen Stadium. Die Inbetriebnahme der Verkehrsstation wird durch den Projektträger DB Station&Service aktuell für den 10.12.2026 angestrebt.

Um die Chancen der Bahnanbindung zu nutzen, ist der neue Haltepunkt sowohl baulich wie infrastrukturell in das örtliche Busnetz zu integrieren. Der Nahbereich um den Haltepunkt sollte baulich verdichtet werden und bietet auch für gewerbliche Ansiedlungen einen guten Standort (z.B. durch Ausbau der medizinischen Einrichtungen an der Greifswalder Chaussee). Zudem muss eine Verknüpfung mit anderen Verkehrsarten, insb. mit dem Busverkehr gewährleistet werden. Der Bau eines P+R-Parkplatz sowie einer überdachten Fahrradabstellanlage stellen sicher, dass der neue Haltepunkt auch aus dem weiteren Umfeld / Umland heraus günstig zu erreichen ist. Das entsprechende P+R-Angebot wird damit auch zur Entlastung des innerstädtischen Bahnhofsumfelds von ruhendem Verkehr beitragen.

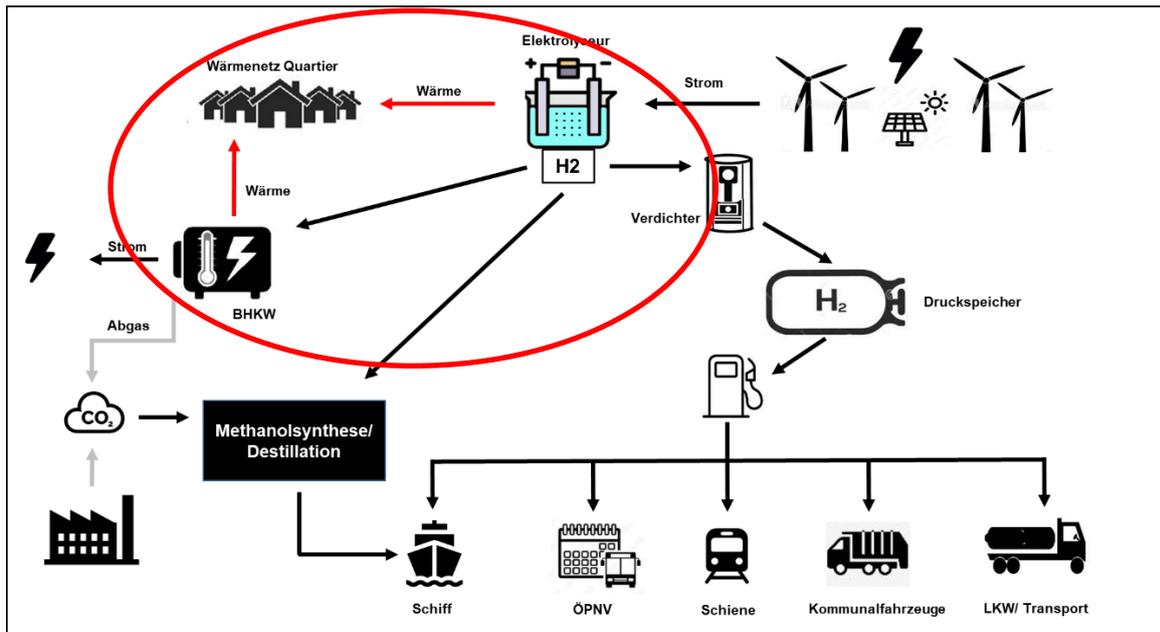
Bei Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen können die ursprünglich erwarteten Fahrgastzahlen deutlich gesteigert und damit die (in den weiteren Planungsschritten nachzuweisende) Wirtschaftlichkeit entscheidend verbessert werden.

- Maßnahme 8) Ausbau Radanbindung Andershof

Zur Stärkung des Umweltverbunds ist der neue Wohnungsbauschwerpunkt mit einer leistungsfähigen Fahrrad anbindung an die Innenstadt anzuschließen. Hierzu soll der Radweg entlang der Greifswalder Chaussee bis zur Einmündung des Bahnwegs (Beginn der Fahrradroute Franken) zeitgemäß ausgebaut werden. Die fehlende Verbindung von nördlichen Ende des Gustower Weges zur Greifswalder Chaussee wird im Zuge der Wohngebieterschließung als Fahrradstraße (mit Anlieger frei) ergänzt.

- Maßnahme 9) Aufbau klimaneutrales Wärmenetz

Im Rahmen der integrierten Quartiersentwicklung wurde durch die Stadtwerke in Zusammenarbeit mit der HOST für die neuen Baugebiete ein zukunftsfähiges Wärmenetz konzipiert, das auf bilanziell CO₂-freien Wärmetechnologien aufbaut.



Das neue Wärmenetz soll parallel mit den einzelnen Entwicklungsschritten entstehen. Im Zuge der Neuerschließung kann ein hoher Anschlussgrad erreicht werden, was Voraussetzung für die Wirtschaftlichkeit innovativer Lösungen ist.

Räumlicher Ausgangspunkt des neuen Wärmenetzes ist voraussichtlich der Bahnübergang, da dort aufgrund des räumlichen Zusammenhangs regenerativ erzeugter Strom zur Eigennutzung zur Verfügung gestellt werden kann (geplante PV / WEA der SWS Natur im angrenzenden Raum).

Kernidee ist die Kopplung eines BHKWs (Holzhackschnitzel) mit einem wärmegeführten Elektrolyseur (siehe Graphik). Durch die Nutzung der Abwärme des Elektrolyseurs zu Heizzwecken im Quartier können Effizienzeffekte erzielt werden, da die Abwärme des Elektrolyseurs für das Wärmenetz genutzt wird. Wasserstoffherzeugung findet v.a. bei Wärmebedarf im Wärmenetz statt. Geringe Vorlauftemperaturen aufgrund Neubaus (Flächenheizungen) ermöglichen die Abwärmenutzung des Elektrolyseurs ohne zusätzliche Wärmepumpe. Der erzeugte grüne Wasserstoff kann außer in Mobilitätsanwendungen in einem BHKW zur Strom- und Wärmeerzeugung beigemischt werden, so dass das System als Speicher fungiert. Die kombinierte Nutzung des Wasserstoffs im Mobilitäts- und Wärmesektor (BHKW) erhöht die Wirtschaftlichkeit der Wasserstoffherzeugung.

Zur Absicherung der Redundanz wird eine Kopplung mit weiterer CO₂-neutraler Wärmeerzeugung (Holzhackschnitzel, Wärmepumpe u.a.) vorgesehen.

Das Konzept bildet als Leitprojekt 1 die Basis des Fördermittelantrags auf HyLand-Regionenförderung in der Kategorie „HyExperts“. Die Stadt Stralsund wurde am 13.09.2021 als Gewinnerin in der Kategorie HyExperts bestätigt. Mit der Förderung können kurzfristig die Beratungs-, Planungs- sowie Dienstleistungen zur weiteren Vorbereitung der Umsetzung des wasserstoffbasierten zukunftsfähigen Wärmenetzes beauftragt werden (Machbarkeitsstudie, Wirtschaftlichkeitsberechnungen, etc.).

Ziel IV) Stärkung Ökologie und Naherholung

Neben kleinteiligen Maßnahmen in den jeweiligen Baugebieten ist die Erschließung und Qualifizierung der umgebenden Landschaftsflächen zu beachten. Stadtnahe Ausgleichsmaßnahmen verbessert auch die Aufenthaltsqualität der Landschaft. Der Wasserbezug ist zu stärken, der durch Küstenabbruch akut gefährdete Uferbereich soll geschützt und als Aufenthaltsraum für alle Einwohner entwickelt werden. Neue grüne Wege verbinden Küste und Hinterland und sichern als durchgängige Grünstrukturen den BewohnerInnen einen attraktiven Bewegungsraum.

Klimawandel erfordert sowohl Überflutungs- und Sturmflutschutz als auch Wasserrückhalt zur Vorsorge gegen Trockenheit. Das Prinzip Schwammstadt soll für die neuen Baugebiete berücksichtigt werden, indem das Niederschlagswasser siedlungsnah zurückgehalten und gezielt zur Wiedervernässung angrenzender (oft drainierter) Landschaftsbereiche genutzt wird.

Die siedlungsnah Landschaft soll so im Sinne einer bewusst gestalteten Kulturlandschaft Naherholung mit landwirtschaftlicher Nutzung und Struktureichtum (biologische Vielfalt) verbinden.

- Maßnahme 10) Ufersicherung und Strandausbau

Nach dem Vorbild der Ufersicherung in Devin soll das durch Küstenrückgang gefährdete Steilufer im Bereich Andershof durch einen Küstenschutz (Steinpackung und Bühnen) in Verbindung mit einer initialen Strandaufspülung geschützt werden. Die Maßnahme beugt einem weiteren Küstenrückgang vor und verhindert damit, dass die uferbegleitenden Kleingartenlauben in absehbarer Zeit wegen der drohenden Abbruchgefahr aufgegeben werden müssen. Bestehende Schilfflächen sind planerisch zu integrieren und dauerhaft zu erhalten (mit Betretungsschutz). Der entstehende öffentliche Strand ist durch die bestehenden Abgänge vom angrenzenden Siedlungsbereich aus bereits gut erschlossen. Auf 850 m kann damit ein öffentlich zugänglicher Badestrand für die Einwohner des Stadtgebiets Süd entstehen.

Der neue Strand bietet einen attraktiven Naherholungsraum, der die derzeitige Ausrichtung auf die Halbinsel Devin verringert und damit Konflikten zwischen Naherholung und Naturschutz entgegenwirkt.

- Maßnahme 11) Uferweg Andershofer Teich mit Weiterführung über die Bahnleise

Um der Einschnürung des Stadtgebiets Süd zwischen Bahnlinie und Sund entgegenzuwirken, sind neue Zugänge v.a. zu den westlich angrenzenden Landschaftsbereichen zu schaffen. Die Bereiche um den Voigdehäger Teich können als Naherholungsflächen für das Stadtgebiet Süd eine ähnliche Bedeutung gewinnen wie der Stadtwald für die älteren Stadtteile. Hierzu ist die öffentliche Erschließung des Andershofer Teichufers von der Greifswalder Chaussee aus mit anzustrebender Fortsetzung als Fußgängerbrücke über die Bahn zum Voigdehäger Teich geplant. Im Zuge der Erschließung des Teichufers sind die ungenehmigten privaten Baulichkeiten zurückzubauen.

- Maßnahme 12) Grünes Band zwischen Küste und Voigdehagen

In Fortsetzung der bereits bestehenden gliedernden Grünzüge (BP 5, 42) werden auch die neuen Siedlungsflächen in ein grünes Netz eingebunden. Damit wird ein grünes Band von der

Küste über die Greifswalder Chaussee bis zum Bahnhaltelpunkt entstehen, das jenseits der Bahnlinie durch die Anlage eines Fußwegs als Wiesenweg zwischen einer doppelten Obstbaumreihe südlich parallel zur Straße bis nach Voigdehagen fortgesetzt wird. Die Bewohner erhalten damit einen siedlungsnahen, aber straßenunabhängigen Bewegungsraum. Der neue autofreie Spazierweg stellt nicht nur eine fußläufige Verbindung zum Voigdehäger Teich her, sondern öffnet den Landschaftsraum auch für Spaziergänge nach Zitterpenningshagen bzw. in die Försterhofer Heide. Die doppelte Obstbaumreihe strukturiert optisch die Landschaft und wird in der ausgeräumten Ackerflur ein wichtiges Trittsteinbiotop darstellen.

Die vorgenannten Maßnahmen umfassen sowohl Maßnahmen der Innenentwicklung (1) als auch die gezielte Arrondierung (2, 3), um die Nutzungsdichte im Umfeld des Haltepunkts und die Kompaktheit des Siedlungsbereichs zu stärken. Der Ausbau der Erschließung, insb. zur Förderung des Umweltverbundes (bzw. eines klimafreundlichen Modalsplits) umfasst neben der direkten Anbindung des Stadtgebiets an den schienengebundenen Regionalverkehr (7) den Ausbau der Radwegeverbindungen (8), die fußläufige Anbindung der westlichen Naherholungsbereiche (11, 12) sowie die Erschließung eines Badestrands quasi vor der eigenen Haustür am Sundufer als neuem Freizeitbereich (10).

Die Gesamtentwicklung entspricht einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung im Sinne des Baugesetzbuchs. Ziel ist eine kompakte Stadt der kurzen Wege, die die wesentlichen Funktionen (öffentliche Infrastruktur, Nahversorgung, Arbeiten, Naherholung und Freizeit) in fußläufiger Entfernung den Wohngebieten zuordnet. Über den Geltungsbereich der jeweils einzelnen Maßnahmen hinaus wird durch die Gesamtplanung die Entwicklung des Stadtgebiets Andershof insgesamt befördert, indem die derzeit fehlende Ausstattung für den Stadtbereich ergänzt wird (vgl. § 1 (6) Nr. 3, 4 BauGB).

Die kompakte und gemischte Stadt trägt wesentlich zur Vermeidung und Verringerung des motorisierten Individualverkehrs bei (vgl. § 1 (6) Nr. 9 BauGB). Innerhalb des fußläufig erreichbaren Umfelds um die Wohnung (Wegestrecke bis 700 m = 10 Minuten Gehzeit) soll sowohl der Zentrumsbereich (Nahversorgung) als auch die offene Landschaft (Erholungs- und Bewegungsraum) erreichbar sein. Die funktionale Aufwertung des Nahbereichs entspricht damit nicht nur den Anforderungen des Klimaschutzes (CO₂-Vermeidung), sondern auch der Umweltgerechtigkeit, da sie dem nicht-motorisierten Teil der Bevölkerung (insb. Kinder, aber auch ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen) adäquate Teilhabe an öffentlichen Angeboten eröffnet.

Mit dem Maßnahmenpaket wird Andershof zum Test- bzw. Versuchsfeld für eine klimaschützende wie klimaangepasste Stadtentwicklung. Die Ergebnisse werden im Sinne eines Reallabors auf den zukünftig erforderlichen Umbau im Bestand zu übertragen sein.

Entwurf