Bürgerschaft der Hansestadt Stralsund
Ausschuss für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung

Bekanntmachung

Die 11. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung findet am Donnerstag, den 23.11.2017 statt.
Beginn: 17:00 Uhr
Ort: Hansestadt Stralsund, Rathaus Konferenzsaal

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

1	Bestätigung der Tagesordnung
2	Bestätigung der Niederschrift der 09. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 20.09.2017 Bestätigung der Niederschrift der 10. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 05.10.2017
3	Beratung zu Beschlussvorlagen
3.1	Lärmaktionsplan, 2. Stufe Vorlage: B 0060/2017
3.2	Bebauungsplan Nr. 61 der Hansestadt Stralsund -Östlich der Smiterlowstraße- Abwägungs- und Satzungsbeschluss Vorlage: B 0062/2017
3.3	Bebauungsplan Nr. 65 „Wohngebiet östlich der Hochschulallee“ der Hansestadt Stralsund, Entwurfs- und Auslegungsbeschluss Vorlage: B 0066/2017
4	Beratung zu aktuellen Themen
4.1	Bahnhofsumfeld
4.2	Gestaltung nördliche Hafeninsel
4.3	Auslastung der Parkhäuser und dadurch entstehende Rückstaus
4.4	Bürgeranfrage: Sanierung des Weges entlang des Tierparks vom Eingang nach Knieper West
5	Verschiedenes

Nichtöffentlicher Teil

6	Beratung zu Beschlussvorlagen
6.1	Verkauf einer Fläche zwischen Bergener Weg und Sassnitzer Weg Vorlage: B 0040/2017

7 Beratung zu aktuellen Themen

8 Verschiedenes

Öffentlicher Teil

9 Wiederherstellung der Öffentlichkeit und Bekanntgabe von Empfehlungen aus dem nichtöffentlichen Teil

gez. Hendrik Lastovka
Vorsitz

TOP Ö 2

Hansestadt Stralsund
Ausschuss für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung

Niederschrift
der 10. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung

Sitzungsdatum:	Donnerstag, den 05.10.2017
Beginn:	15:00 Uhr
Ende	15:55 Uhr
Raum:	Hansestadt Stralsund, Rathaus Konferenzsaal

Anwesend:

Vorsitzende/r
Herr Hendrik Lastovka

stellv. Vorsitzende/r
Herr Thomas Haack
Herr Thomas Lewing

Mitglieder

Herr André Meißner	ab 15:03 Uhr
Herr Stefan Nachtwey	
Herr Peter van Slooten	

Vertreter

Herr Christian Delfs	Vertretung für Herrn Jan Gottschling
Herr Mathias Miseler	Vertretung für Herrn Prof. Dr. Rupert Eilsberger

Protokollführer
Frau Gaby Ely

von der Verwaltung
Herr Stephan Bogusch
Herr Peter Fürst
Herr Andre Kobsch
Herr Claus Pergande
Herr Ekkehard Wohlgemuth

Gäste
Herr Peter Mühle

Tagesordnung:

1	Bestätigung der Tagesordnung
2	Die Niederschrift der 09. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 20.09.2017 wird am 23.11.2017 nachgereicht.
3	Beratung zu Beschlussvorlagen
3.1	Fernwärmesatzung der Hansestadt Stralsund für das Gebiet

Schwedenschanze
Vorlage: B 0052/2017

3.2 Benennung einer Straße in der Hansestadt Stralsund
Vorlage: B 0054/2017

3.3 Bebauungsplan Nr. 133 der Hansestadt Stralsund "An der Jakobikirche", Entwurfs- und Auslegungsbeschluss
Vorlage: B 0061/2017

4 Beratung zu aktuellen Themen

4.1 Mehr Sitzgelegenheiten in der Altstadt
Einreicher: Dr. Ronald Zabel, CDU/FDP-Fraktion
Vorlage: AN 0098/2017

4.2 Parkplatzsituation in der Karl-Marx-Straße (Umsetzung von Beschlüssen)

4.3 Rodelberg im Stadtwald

4.4 Information zur Werbesatzung Altstadt

5 Verschiedenes

9 Wiederherstellung der Öffentlichkeit und Bekanntgabe von Empfehlungen aus dem nichtöffentlichen Teil

Einleitung:
Von 9 Mitgliedern des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung sind zu Beginn der Sitzung 7 Mitglieder anwesend, womit die Beschlussfähigkeit gegeben ist.
Die Sitzung wird durch den Ausschussvorsitzenden geleitet. Es erfolgt eine Tonträgeraufzeichnung.

zu 1 Bestätigung der Tagesordnung

Zu Beginn der Sitzung verpflichtet Herr Lastovka Herrn Christian Delfs auf die gewissenhafte Erfüllung seiner Pflichten als stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung der Bürgerschaft der Hansestadt Stralsund.

Die Tagesordnung wird ohne Änderung /Ergänzung zur Kenntnis genommen.

Abstimmung:7 Zustimmungen 0 Gegenstimmen 0 Stimmenthaltungen

zu 2 Die Niederschrift der 09. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 20.09.2017 wird am 23.11.2017 nachgereicht.

Die Niederschrift der 09. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 20.09.2017 wird am 23.11.2017 nachgereicht.

zu 3 Beratung zu Beschlussvorlagen

zu 3.1 Fernwärmesatzung der Hansestadt Stralsund für das Gebiet Schwedenschanze
Vorlage: B 0052/2017

Herr Bogusch stellt kurz Herrn Rohr und Herrn Sauter von den Stadtwerken Stralsund vor. Außerdem teilt er mit, dass es sich um die erste Fernwärmesatzung für Stralsund handelt. Die Satzung soll nach Beschlussfassung die Fernwärmeversorgung für das Gebiet Schwedenschanze sichern und den CO_2 Ausstoß verringern.
Herr Haack begrüßt die Satzung und möchte wissen, ob der Heinrich-Heine-Ring mit versorgt werden kann. Herr Rohr bestätigt dies.

Herr Haack möchte weiter wissen, ob es Gespräche mit der Hochschule und dem BfW gab. Es gab Gespräche mit der Hochschule in Bezug darauf, wie die Hochschule ihre Wärmeversorgung erneuern kann. Allerdings ist dazu noch keine abschließende Entscheidung getroffen worden, diese wird für nächstes Jahr erwartet. Mit dem BfW gab es bisher keine Gespräche.

Herr Meißner fragt, ob es Überlegungen gibt, die Satzung auf andere Gebiete auszuweiten. Konkrete Vorhaben gibt es noch nicht, sowohl die Stadt als auch die SWS sind für die Einbeziehung weiterer Gebiete offen.

Die Ausschussmitglieder haben keine weiteren Fragen. Herr Lastovka stellt die Vorlage zur Abstimmung.

Der Ausschuss empfiehlt der Bürgerschaft, die Vorlage B 0052/2017 gemäß Beschlussempfehlung zu beschließen.

Abstimmung: 7 Zustimmungen 0 Gegenstimmen 1 Stimmenthaltung

zu 3.2 Benennung einer Straße in der Hansestadt Stralsund
Vorlage: B 0054/2017

Die Ausschussmitglieder haben zu der Vorlage keine Fragen.

Herr Lastovka stellt die Vorlage zur Abstimmung.

Der Ausschuss empfiehlt der Bürgerschaft, die Vorlage B 0054/2017 gemäß Beschlussempfehlung zu beschließen.

Abstimmung: 8 Zustimmungen 0 Gegenstimmen 0 Stimmenthaltungen

zu 3.3 Bebauungsplan Nr. 133 der Hansestadt Stralsund "An der Jakobikirche", Entwurfs- und Auslegungsbeschluss
Vorlage: B 0061/2017

Herr Haack erklärt, dass seine Fraktion der Vorlage so nicht zustimmen kann. Ein Grund sind die Parkplätze, die im Entwurfs- und Auslegungsbeschluss nicht vorgesehen sind. Eine Tiefgarage beim jetzigen Polizeigebäude in der Böttcherstraße zu errichten, ist für die Fraktion BfS keine Option, da der Zeitraum bis zur Entstehung nicht abgeschätzt werden kann. Herr Haack unterbreitet den Vorschlag, in der Filterstraße im Bereich der Geh- und Leitungsrechte eine Durchfahrt, gekennzeichnet als Privatstraße, zu schaffen. Im B-Plan soll festgelegt werden, dass für jedes Haus im hinteren Bereich eine Parkfläche hergestellt werden darf.
Aus der Sicht von Herrn van Slooten ist es bei der jetzigen Aufteilung der Grundstücke nicht möglich, für jeden einen Parkplatz einzuplanen. Auch der Zugang für Feuerwehr und Kran-

kenwagen zur Filterstraße ist für ihn fraglich, wenn diese zur Privatstraße umgewidmet wird. Herr Haack erklärt, dass die Filterstraße eine öffentliche Straße bleibt. Nur in dem Bereich, wo die Geh- und Leitungsrechte zurzeit eingezeichnet sind, soll eine Privatstraße entstehen, die dann auch den Hauseigentümern gehört. Auf eine weitere Nachfrage von Herrn van Slooten antwortet Herr Haack, dass pro Haus ein Parkplatz geschaffen werden soll.
Herr Wohlgemuth rät von der Änderung dringend ab. Bei Umsetzung des Vorschlages würde ein erheblicher Teil der Innenhoffläche zur Erschließungsfläche werden. Er ergänzt, dass insgesamt 17 Stadthäuser entstehen sollen. Herr Wohlgemuth weist auf einen Beschluss der Bürgerschaft hin, weitgehend begrünte Innenhöfe zu schaffen, welcher so nicht umgesetzt werden könnte. Auch in Gesprächen mit Interessenten wurde deutlich, dass die Menschen in die Stadt ziehen wollen, aber gleichzeitig die Ruhe des Innenhofes schätzen.
In Bezug auf das Polizeigebäude erklärt Herr Wohlgemuth, dass es Gespräche mit dem BBL M-V gibt, das Haus in den Zwischenerwerb zu übernehmen. Eventuell kann schon Anfang nächsten Jahres eine Ankaufvorlage in die Bürgerschaft eingebracht werden.
Anschließend kann nach einem Investor gesucht werden, der Tiefgaragenstellplätze auch für die Bewohner des zu bebauenden Quartiers anbietet.

Herr Lastovka macht Vorschläge für die weitere Vorgehensweise.
Herr Haack spricht sich dafür aus, den von der Verwaltung erarbeiteten Ersatzvorschlag mit den gewünschten Parkplätzen in der nächsten Sitzung noch einmal vorgestellt zu bekommen.

Herr van Slooten beantragt über die Vorlage abzustimmen.

Der Ausschuss empfiehlt der Bürgerschaft somit, die Vorlage B0061/2017 nicht gemäß Beschlussempfehlung zu beschließen.

Die Ausschussmitglieder verständigen sich darauf, die Vorlage, zusammen mit der 2. Variante in der nächsten Sitzung erneut im Ausschuss zu beraten und stellen die Vorlage zurück.

Abstimmung: 3 Zustimmungen 5 Gegenstimmen 0 Stimmenthaltungen

zu 4 Beratung zu aktuellen Themen

zu 4.1 Mehr Sitzgelegenheiten in der Altstadt
Einreicher: Dr. Ronald Zabel, CDU/FDP-Fraktion
Vorlage: AN 0098/2017

Herr Lastovka schlägt vor, dass die Mitglieder des Ausschusses gemeinsam mit Herrn Bogusch einen Altstadtrundgang machen, um Standorte für weitere Sitzgelegenheiten und Abfallbehälter ausfindig zu machen.

Herr Bogusch bietet an, vorab eine Übersicht zur Verfügung zu stellen, in der sämtliche Papierkörbe in der Altstadt verzeichnet sind.

Herr Lastovka lässt über die Vorgehensweise abstimmen.

Abstimmung: 8 Zustimmungen 0 Gegenstimmen 0 Stimmenthaltungen

zu 4.2 Parkplatzsituation in der Karl-Marx-Straße (Umsetzung von Beschlüssen)

Herr Haack weist auf den von der CDU/FDP Fraktion eingebrachten Antrag (AN 0032/2017) hin. Aus seiner Sicht wurde mit der durchgeführten Maßnahme gegen einen Beschluss der Bürgerschaft verstoßen.
Herr van Slooten hat eine andere Auffassung und ist der Meinung, dass der Antrag unterschiedlich ausgelegt werden kann. Außerdem gibt er zu bedenken, dass straßenverkehrsrechtliche Vorschriften eingehalten werden müssen.
Herr Bogusch merkt an, dass es in den vorangegangenen Diskussionen immer um die Senkrechtparkplätze und nicht um die Längsparkplätze in Richtung Werftkreisel ging. Herr Bogusch weist außerdem darauf hin, dass in dem Antrag der CDU/FDP Fraktion vom nördlichen Teil der Karl-Marx-Straße die Rede ist. Zusätzlich erklärt Herr Bogusch, dass die Parkplätze am Friedhof kaum genutzt worden sind.
Herr Lastovka schlägt vor, sich die „Vorher/Nachher"-Situation in Bezug auf die Parkplätze in der nächsten Sitzung noch einmal darstellen zu lassen.
Herr Bogusch sagt die Zuarbeit zu. Er weist darauf hin, dass die Anzahl der Pkws, die auf dem Abschnitt hätten parken können, erheblich von der tatsächlichen Anzahl abweicht.
Herr van Slooten möchte wissen, ob es technisch möglich gewesen wäre, einen Schutzstreifen auf der Straße in dem Bereich so zu führen, dass die Parkplätze hätten erhalten werden können. Herr Bogusch reicht die Antwort nach.

Die Mitglieder des Ausschusses sprechen sich mehrheitlich dafür aus, dass Thema in der nächsten Sitzung erneut auf die Tagesordnung zu setzen.

zu 4.3 Rodelberg im Stadtwald

Herr Bogusch teilt mit, dass auf Grund einer Anfrage in der Bürgerschaft geprüft wurde, wie groß der Aufwand ist, den Rodelberg wieder nutzbar zu machen.
Es wurden zwei Angebote eingeholt. Für die Erneuerung der Geländer würden Kosten in Höhe von 15.000€ anfallen. Für die Erneuerung der Treppenanlage und die Wiederherstellung der Freifläche liegt das Angebot bei 40.000€. Die Gesamtkosten, um den Rodelberg in einen einwandfreien Zustand zu versetzen, belaufen sich auf 55.000€.
Die Verwaltung schlägt vor, aus Kostengründen auf die Wiederherstellung des Rodelberges zu verzichten.

Der Vorschlag von Herrn Lastovka, das Thema in den Fraktionen zu beraten, stößt bei den Ausschussmitgliedern auf Zustimmung.

zu 4.4 Information zur Werbesatzung Altstadt

Herr Wohlgemuth teilt mit. dass es im Juli eine öffentliche Veranstaltung zu dem Thema gegeben hat, zu der insbesondere Einzelhändler eingeladen waren.
im Ergebnis aus dieser Veranstaltung wurde eine Arbeitsgruppe gebildet, welche sich im September zum ersten Mal getroffen hat,
Die Mitglieder der Arbeitsgruppe werden versuchen eine Werbesatzung zu entwickeln, welche dann als Grundlage für alle notwendigen Abstimmungen mit beteiligten Institutionen genutzt werden soll.

Herr Lastovka fragt, wer die Mitglieder der Arbeitsgruppe sind. Mitglieder sind drei bis vier Gewerbetreibende, zwei bis drei Medienfirmen, eine Vertreterin des Welterbebeirates und drei Mitarbeiter der Verwaltung.

zu 5 Verschiedenes

Die Ausschussmitglieder haben keinen Redebedarf.

zu 9 Wiederherstellung der Öffentlichkeit und Bekanntgabe von Empfehlungen aus dem nichtöffentlichen Teil

Herr Lastovka stellt die Öffentlichkeit wieder her und schließt die Sitzung.

gez. Hendrik Lastovka
Vorsitzender

gez. Gaby Ely
Protokollführung

TOP Ö 2

Hansestadt Stralsund
Ausschuss für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung

Niederschrift
der 09. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung

Sitzungsdatum:	Mittwoch, den 20.09.2017
Beginn:	17:00 Uhr
Ende	18:00 Uhr
Raum:	Hansestadt Stralsund, Rathaus Konferenzsaal

Anwesend:

Vorsitzende/r
Herr Hendrik Lastovka

stellv. Vorsitzende/r
Herr Thomas Haack
Herr Thomas Lewing

Mitglieder
Herr Prof. Dr. Rupert Eilsberger
Herr Jan Gottschling
Herr André Meißner
Herr Jürgen Suhr
Herr Peter van Slooten

Vertreter
Herr Gerd Tiede — Vertretung für Herrn Stefan Nachtwey

Protokollführer
Frau Gaby Ely

von der Verwaltung
Herr Stephan Bogusch
Frau Ulrike Danzmann
Herr Mario Hilbert
Herr Andre Kobsch
Frau Kristina Wilcke
Herr Ekkehard Wohlgemuth

Gäste
Herr Peter Mühle

Tagesordnung:

1 Bestätigung der Tagesordnung

2 Bestätigung der Niederschrift der 02. Sondersitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 04.07.2017
Bestätigung der Niederschrift der 08. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 13.07.2017

3 Beratung zu Beschlussvorlagen

3.1 Abwasserbeseitigungskonzept der Hansestadt Stralsund, Fortschreibung 2017- 2038
Vorlage: B 0033/2017

3.2 EFRE Förderperiode 2014-2020 - Integrierte Nachhaltige Stadtentwicklung Fortschreibung der Prioritätenliste
Vorlage: B 0057/2017

4 Beratung zu aktuellen Themen

4.1 Weg am Moorteich sicher beleuchten
Stefan Bauschke, CDU/FDP-Fraktion
Vorlage: AN 0086/2015

4.2 Parkplatzsituation in der Karl-Marx-Straße

5 Verschiedenes

9 Wiederherstellung der Öffentlichkeit und Bekanntgabe von Empfehlungen aus dem nichtöffentlichen Teil

zu 1 Bestätigung der Tagesordnung

Die Tagesordnung wird ohne Änderungen/Ergänzungen zur Kenntnis genommen.

Abstimmung: 9 Zustimmungen 0 Gegenstimmen 0 Stimmenthaltungen

Herr Lastovka teilt mit, dass während der Ausschusssitzung Film- und Tonaufnahmen stattfinden sollen.
Die Abstimmung, ob die Film- und Tonaufnahmen zugelassen werden sollen erfolgt gem. § 29(5) KV-MV

8 Zustimmungen 0 Gegenstimmen 1 Enthaltung

Herr Lastovka teilt mit, dass Film- und Tonaufnahmen gestattet sind.

zu 2 Bestätigung der Niederschrift der 02. Sondersitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 04.07.2017
Bestätigung der Niederschrift der 08. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 13.07.2017

Die Niederschrift der 02. Sondersitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 04.07.2017 wird ohne Änderungen/Ergänzungen bestätigt.

Abstimmung: 9 Zustimmungen 0 Gegenstimmen 0 Stimmenthaltung

Die Niederschrift der 08. Sitzung des Ausschusses für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vom 13.07.2017 wird ohne Änderungen/Ergänzungen bestätigt.

Abstimmung: 8 Zustimmungen 0 Gegenstimmen 1 Stimmenthaltung

zu 3 Beratung zu Beschlussvorlagen

zu 3.1 Abwasserbeseitigungskonzept der Hansestadt Stralsund, Fortschreibung 2017- 2038
Vorlage: B 0033/2017

Herr Bogusch erläutert, dass das ursprüngliche Abwasserbeseitigungskonzept aus dem Jahr 2002 sei mit der Zielstellung, dass die Maßnahmen bis 2020 umgesetzt werden sollen. Im Laufe der Umsetzung sind die Kanäle weiter befahren worden. Das habe gezeigt, welche Maßnahmen in das Konzept noch mit aufgenommen werden müssen. Weiterhin stellte die Finanzierung der Maßnahmen ein Problem dar. Alle Maßnahmen im Zusammenhang mit der Einleitung von Mischwasser in den Strelasund wurden umgesetzt. Dem gegenüber sei die Trennung des Kanalnetzes in Schmutz- und Regenwasserkanäle weithin eine große Aufgabe, die es zu bewältigen gälte. Dieses ehrgeizige Ziel könne bis 2020 nicht eingehalten werden. Es haben Gespräche mit der Kämmerei stattgefunden, um zu klären, welche finanziellen Größen jährlich umgesetzt werden können. Im Ergebnis würde das Abwasserbeseitigungskonzept nun im Jahr 2038 vollständig umgesetzt werden.

Herr Suhr teilt mit, dass seine Fraktion beschlossen habe, zu diesem Thema die Verwaltung nochmal einzuladen, weshalb er darum bittet, die Vorlage in die Fraktionen zu verweisen. Er fragt, wann die Situation gegeben ist, dass das Mischwassersystem beibehalten wird.

Herr Müller von der REWA antwortet, dass der Einsatz von Mischwassersystemen abhängig von den örtlichen Gegebenheiten sei. Aus hydraulischen und technischen Gründen. werde es in Teilen weiter Mischwassersysteme geben. Zur Trennung der Systeme wird ausreichend Platz benötigt, sodass im Einzelfall das Mischwassersystem praktikabler sein könne.

Herr Gottschling fragt, warum 2038 als Termin der Realisierung festgesetzt wurde.

Herr Bogusch antwortet, dass alle Maßnahmen im Abwasserbeseitigungskonzept vollumfänglich aufgeführt seien und unter Berücksichtigung der Zeiträume, die es bedürfe, die Maßnahmen umzusetzen sowie der dafür aufzubringenden finanziellen Haushaltsmittel habe sich die Fertigstellung im Jahr 2038 ergeben.

Herr Lastovka bittet die Mitglieder des Ausschusses zunächst über den Verweisungsantrag von Herrn Suhr abzustimmen.

Abstimmung: Mehrheitlich abgelehnt

Herr Lastovka stelle die Beschlussvorlage zur Abstimmung.

Abstimmung: 7 Zustimmungen 0 Gegenstimmen 2 Stimmenthaltungen

Der Ausschuss empfiehlt der Bürgerschaft die Vorlage B 0033/2017 gemäß Beschlussempfehlung zu beschließen.

zu 3.2 EFRE Förderperiode 2014-2020 - Integrierte Nachhaltige Stadtentwicklung Fortschreibung der Prioritätenliste

Vorlage: B 0057/2017

Herr Wohlgemuth erklärt, dass Anfang Juni der zweite Projektaufruf bei der Hansestadt eingegangen sei. Dabei handele es sich um den zweiten Call der EFRE-Förderperiode 2014 bis 2020. Vor 1 ½ Jahren sei dieses Thema bereits in diesem Ausschuss beraten worden. Auf der Grundlage des ISEK sei damals eine Prioritätenliste zur Einreichung von Anträgen zur Förderung im Rahmen des EFRE-Programmes erstellt und beschlossen worden. Bei dem ersten Aufruf seien mehrere Maßnahmen beantragt worden, wovon die vier Maßnahmen, die in dieser Beschlussvorlage genannt sind, bewilligt worden seien. Mit dem neuen Projektaufruf bestünde nun die Chance zu überlegen, ob neue Maßnahmen dazugekommen seien, die beantragt werden könnten und sollten. Es gäbe zwei Maßnahmen die von der Verwaltung zur Aufnahme in die Prioritätenliste vorgeschlagen würden, damit diese dann auch mit beantragt werden können. Dies beinhalte zum einen den Erweiterungsbau für die Kita Montessori in Grünhufe und zum anderen den Ersatzneubau 1-Feld-Sporthalle in der Grundschule Andershof. Diese Maßnahmen würden dann mit beantragt werden. Weiterhin würden die Maßnahmen beantragt werden, mit denen bereits begonnen worden sei, z.B. die Neugestaltung Tribseer Damm oder das Stadion Kupfermühle. Damit diese Anträge Aussicht auf Erfolg hätten, würde die Verwaltung vorschlagen, die überarbeitete Prioritätenliste zunächst in diesem Ausschuss beraten zu lassen, damit das Ergebnis den Anträgen beigefügt werden könne. Ein endgültiger Beschluss würde dann durch die Bürgerschaft im Oktober gefasst werden. Das hieße, die Verwaltung würde vorbehaltlich der Zustimmung der Bürgerschaft das Abstimmungsergebnis des Bauausschusses einreichen.

Herr Professor Eilsberger erkundigt sich nach der Sanierung des Johannisklosters, ob durch die Positionierung der Maßnahme an dritter Stelle die Finanzierung und Umsetzung definitiv sei oder ob diesbezüglich weitere Unsicherheiten bestünden.
Herr Wohlgemuth erklärt zum Thema Johanniskloster, dass alle Maßnahmen, die auf der Liste stünden, zunächst Absichtserklärungen darstellen würden. Davon sei bekannt, dass zwei Drittel der Fördersumme insgesamt bereits im ersten Call gebunden seien. Damit stünden noch ein Drittel Fördersumme für 23 Mittel-und Oberzentren zur Verfügung. Daraus ergäbe sich, dass nur ein Teil der Maßnahmen schlussendlich gefördert und umgesetzt werden können.

Herr Haack fragt, ob die Zusage über eine Sonderbedarfszuweisung vom Wirtschaftsminister Glawe zur finanziellen Unterstützung beim Neubau einer Sporthalle in Andershof vor der letzten Landtagswahl, die auch einem Zeitungsartikel zu entnehmen war, hinfällig sei.

Herr Wohlgemuth antwortet, dass damals keine verbindliche Aussage getroffen worden sei, aus welchem Topf die Finanzierung erfolgen würde. Daher gehe die Verwaltung positiv mit diesem Antrag an die Landesregierung heran.

Herr Meißner gibt zu bedenken, dass durch die Einsortierung der zwei neuen Maßnahmen im Mittelfeld der Prioritätenliste andere Maßnahmen, die im Vorfeld weiter nach oben verwiesen wurden, nun wieder nach hinten rutschen würden. Er fragt nach dem aktuellen Stand und die Aussichten der Förderung aus EFRE-Mitteln zur Sanierung der Stadtteiche. Weiterhin fragt er nach den Auswirkungen, die sich ergeben würden, wenn die Sanierung der Stadtteich weiter zurück gestellt würde.

Herr Wohlgemuth erklärt, dass es insgesamt drei Fördertöpfe gäbe, von denen zwei zusammenhängen würden. Für Kita's, Schulen und Sporthallen bestünde ein gesondertes Budget. Damit seien die Chancen sehr hoch, dass solche Maßnahmen auch gefördert werden würden, weil bisher nur wenige Anträge in diesem Themenbereich vorlägen. Im Fall der Sanierung der Stadtteiche sei jedoch zu sagen, dass bei realistischer Einschätzung der vorhandenen Summe keine Fördermittel zur Verfügung stünden, weil allein diese Maßnahmen die komplette Fördersumme ausschöpfen würde.

Herr van Slooten fragt, ob der EFRE Katalog aufgrund der Aufweichung der Fördermöglichkeiten von Bund und Land neu sortiert werden müsse.

Herr Wohlgemuth erklärt, dass es nur die allgemeine Aussage des Ministeriums dazu gäbe, dass innerhalb des EFRE-Programmes ein bestimmter Etat zur Verfügung stehe für Kitas und Schulen, der nicht aus einem anderen Topf kommt, sondern Bestandteil der EFRE-Förderung sei.
Herr Hilbert ergänzt, dass die drei wesentlichen Säulen in der EFRE-Förderung bedient werden sollen. Dies seien die dauerhafte Nutzung des Kulturerbes, die Verbesserung der städtischen Umweltqualität sowie die Möglichkeit zur Integration in Bildung, Arbeit und Gesellschaft. Durch die Umbildung der Landesregierung seien die Töpfe Kultur und Umwelt miteinander verschmolzen.

Herr Suhr fragt, welche Gewichtung sich dadurch ergäbe, dass die zwei neuen Maßnahmen in der Mitte der Prioritätenliste eingeordnet würden und ob durch die Einordnung in die zwei Säulen nicht tatsächlich zwei Listen bestehen müssten.

Herr Wohlgemuth antwortet, dass die Stadt nur die Maßnahmen beantragen werde, für die sie auch die Eigenmittel zur Verfügung habe.

Herr Lastovka stellt fest, dass kein weiterer Redebedarf besteht und stellt die Vorlage zur Abstimmung.

Der Ausschuss empfiehlt der Bürgerschaft die Vorlage B 0057/2017 gemäß Beschlussempfehlung zu beschließen.

Abstimmung: 9 Zustimmungen 0 Gegenstimmen 0 Stimmenthaltungen

zu 4 Beratung zu aktuellen Themen

zu 4.1 Weg am Moorteich sicher beleuchten
Stefan Bauschke, CDU/FDP-Fraktion
Vorlage: AN 0086/2015

Herr Bogusch erklärt, dass es einen Beschluss der Bürgerschaft gibt, dass die Verwaltung eine Beleuchtung am Moorteich errichten soll mit der Auflage, bei anfallenden Kosten über 100.000 € zunächst den Bauausschuss, den Finanz- und Vergabeausschuss und den Ausschuss für Familie, Sicherheit und Gleichstellung zu beteiligen. Bei der Recherche wurden verschiedene Möglichkeiten wie Mast- oder Pollerleuchten in Betracht gezogen. Bei der Ermittlung der Kosten der jeweiligen Varianten sei deutlich geworden, dass selbst die günstigste die vorgegebenen 100.000 € übersteige. Daher habe die Verwaltung gemäß dem Beschluss das Thema in die Ausschüsse gegeben. Dabei war das Ergebnis der Behandlung im Bauausschuss, dass das Thema nochmal zur weiteren Beratung in die Fraktionen verwiesen

wurde. Wogegen der Ausschuss für Familie, Sicherheit und Gleichstellung sich einstimmig gegen die Errichtung der Beleuchtung am Moorteich ausgesprochen habe. Diese Ergebnisse hätten zur Folge gehabt, dass die Verwaltung sich bisher nicht weiter mit dem Thema beschäftigt habe. Da zum damaligen Zeitpunkt noch kein Votum aus den Ausschüssen vorlag, habe man das Geld zunächst vorsorglich in den Haushalt eingestellt, weshalb die Summe aktuell noch zur Verfügung stünde. Herr Bogusch führt weiter aus, dass auch über eine nicht DIN gerechte Variante mit weiteren Abständen der Lichtmittel im Sinne einer Orientierung nachgedacht worden sei, um so die Kosten des Vorhabens zu minimieren. Er ergänzt, dass eine Summe von 53.000 € in diesem Jahr im Haushalt eingestellt worden sei, um eine Planung voran zu treiben. Darüber hinaus sei eine Summe von 258.000€ in die Haushaltsplanung für 2019 mitaufgenommen worden.

Herr van Slooten spricht sich gegen das Vorhaben aus.

Herr Meißner favorisierte bisher die nicht DIN gerechte Variante, sehe die Beleuchtung aber nun mit den gegebenen Berechnungen als zu teuer an. Er fragt, um welche Variante es sich bei der Kalkulation von 258.000 € handele.

Herr Bogusch ergänzt, dass die DIN gerechte Variante Kosten in Höhe von 140 T € - 273 T € umfassen würde und die nicht DIN gerechte Beleuchtung bei reinen Baukosten in Höhe von ca. 115 T € läge.

Herr Haack und Herr Suhr lehnen das Projekt ebenfalls ab.

Herr Lastovka stellt den Antrag zur Abstimmung.

Abstimmung: 3 Zustimmungen 6 Gegenstimmen 0 Stimmenenthaltung

Der Ausschuss empfiehlt der Bürgerschaft den Antrag nicht weiter zu verfolgen.
Der Präsident wird über das Beratungsergebnis schriftlich in Kenntnis gesetzt.

zu 4.2 Parkplatzsituation in der Karl-Marx-Straße

Herr Bogusch teilt mit, dass bei der Umsetzung der Maßnahme kein Beschluss der Bürgerschaft missachtet wurde. Er erläutert den Werdegang des Vorhabens. Weiter weist er auf einen Antrag der Grünen (AN 0032/2017) mit Empfehlungscharakter hin. Außerdem weist er auf einen Ergänzungsantrag der CDU/FDP Fraktion hin (AN 0036/2017) Das Prüfergebnis wurde nach der Bürgerschaftssitzung im Ausschuss für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung vorgestellt. Die Prüfung hat ergeben, dass der Schutzstreifen auf der Fahrbahn nicht ohne den Verlust von Stellplätzen weiter fortgeführt werden kann. Herr Bogusch weist darauf hin, dass es keinen Beschluss der Bürgerschaft gibt, der es verbietet Schutzstreifen zu markieren, wenn dadurch Stellplätze verloren gehen.

Herr Haack ist anderer Meinung und kritisiert, dass in der Karl-Marx-Straße diverse Parkplätze weggefallen sind.
Herr Haack kritisiert außerdem, dass nach Abschluss der Markierungsarbeiten Straßenbaumaßnahmen begonnen haben, was dazu geführt hat, dass die Markierung wieder überklebt werden mussten. Aus seiner Sich hätte die Markierung des Fahrradschutzstreifens auch nach Abschluss der Bauarbeiten erfolgen können.

Herr van Slooten weist darauf hin, dass wenn die Formulierung lautet: „Dabei ist die Anzahl der Pkw-Stellplätze zu erhalten.“, es sich dann um eine Verpflichtung handelt, die der Erstellung des Fahrradstreifens übergeordnet ist.

Aus Sicht von Herrn Suhr wurde nicht gegen einen Beschluss der Bürgerschaft verstoßen. Die Verwaltung hat ihre Ursprungsplanung umgesetzt und ist nicht dem Antrag der Fraktion Bündnis 90/Grünen mit empfehlendem Charakter gefolgt.

Herr Meißner berichtet, dass Parkplätze in Richtung Werftkreisel weggefallen sind, diese waren nicht explizit ausgeschildert, konnten aber genutzt werden und sind jetzt durch die Markierung des Fahrradschutzstreifens weggefallen. Hier sieht er einen Verstoß gegen den Bürgerschaftsbeschluss.

Auf den Einwand von Herrn Haack die Straßenbaumaßnahmen betreffend erwidert Herr Bogusch, dass die Maßnahmen im Vorfeld abgestimmt worden sind und darauf geachtet wurde, dass der Eingriff in dem Bereich der markierten Schutzstreifen weitestgehend entfällt. In wie weit Maßnahmen nach Abschluss der Bauarbeiten erneuert werden müssen, muss nach Fertigstellung nochmal geprüft werden.

Für Herrn Haack ist die Reihenfolge der Maßnahmen nicht schlüssig.

Herr Haack bittet darum, dass Thema zur Sitzung am 05.10.2017 noch einmal auf die Tagesordnung zu setzen, um zu überprüfen, ob und in wie weit gegen Beschlüsse der Bürgerschaft verstoßen wurde.

Herr Lastovka ist damit einverstanden.

zu 5 Verschiedenes

Herr Mühle erkundigt sich, warum unter dem Tagesordnungspunkt *Wiederherstellung der Öffentlichkeit und Bekanntgabe von Empfehlungen aus dem nichtöffentlichen Teil* keine Ergebnisse vermerkt werden.
Die Frage wird an den Büroleiter des Präsidenten der Bürgerschaft/Gremiendienst herangetragen.

Herr Prof. Dr. Eilsberger möchte wissen, ob es von Seiten der Verwaltung die Überlegung gibt, die Fahrradschutzstreifen wieder abzuschaffen. Er bezieht sich konkret auf den Knieperwall, wo der Fahrradschutzstreifen an einer Verkehrsinsel endet. Aus seiner Sicht ist die Nutzung des Fahrradschutzstreifens zu gefährlich.
Herr Suhr erfragt, ob es seit Einrichtung der Schutzstreifen Unfälle gab.
Herr Bogusch erklärt, dass der Gehweg am Knieperwall in beide Richtungen für Fahrradfahrer freigegeben ist. Auch eine Nutzung der Fahrbahn ist möglich. Durch die Markierung der Fahrradschutzstreifen sollte lediglich der Schutz der Fahrradfahrer erhöht werden, die die Fahrbahn nutzen. In einem einmal jährlich stattfindenden Gespräch mit der Unfallkommission werden nur Unfallhäufungsstellen besprochen. Unfälle mit Fahrradfahrern auf Fahrradschutzstreifen wurden bisher von der Polizei nicht als Problem an die Verwaltung heran getragen.

Herr Gottschling fragt, ob es Festlegungen gibt, nicht genutzte Flächen so zu pflegen, dass kein Wald nach Landeswaldgesetz entsteht. Herr Bogusch erklärt, dass seit diesem Jahr

darauf geachtet wird, dass sich der Wald, wenn er auf Gewerbeflächen vorhanden ist, nicht weiter ausbreitet.

Herr Lastovka erfragt, ob es möglich ist, nachzuvollziehen, an wie vielen Tagen im Jahr Staus vor den Parkhäusern entstanden sind. Herr Bogusch erklärt, dass es technisch möglich ist, das Parkleitsystem auszulesen und so die Tage heraus zu filtern, an denen die Parkhäuser vollständig belegt waren. Er ergänzt, dass es eine zeitaufwendige Aufgabe ist, da jeder Tag einzeln betrachtet werden muss.

In einer der nächsten Sitzungen wird Herr Bogusch das Ergebnis aus der Auswertung des Parkleitsystems vorstellen.

Herr Bogusch teilt mit, in der Sitzung am 05.10.2017 die Kosten für die Herstellung eines Rodelberges im Stadtwald vorstellen zu wollen.

Abschließend fragt Herr Lastovka, ob es für die Mitglieder des Ausschusses in Ordnung ist, wenn die nächste Sitzung am 05.10.2017 bereits um 15:00 Uhr stattfindet.

Die Mitglieder des Ausschusses sind mit dem früheren Beginn der Sitzung einverstanden.

zu 9 Wiederherstellung der Öffentlichkeit und Bekanntgabe von Empfehlungen aus dem nichtöffentlichen Teil

Herr Lastovka stellt die Öffentlichkeit wieder her und gibt aus dem nicht öffentlichen Teil der Sitzung bekannt, dass die Vorlage B 0040/2017 an die Verwaltung zur Überarbeitung zurückgegeben wurde.

gez. Hendrik Lastovka
Vorsitzender

gez. Gaby Ely
Protokollführung

TOP Ö 3.1

Hansestadt Stralsund

Beschlussvorlage Bürgerschaft
Vorlage Nr.: B 0060/2017
öffentlich

Titel: Lärmaktionsplan, 2. Stufe

Federführung:	60.6 Abt. Straßen und Stadtgrün	Datum:	04.09.2017
Bearbeiter:	Bogusch, Stephan Wohlgemuth, Ekkehard		

Beratungsfolge	**Termin**	

Sachverhalt:

Mit der EG-Umgebungslärmrichtlinie, dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm und der Novellierung des § 47 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) liegen verbindliche Rechtsgrundlagen für die Lärmminderungsplanung vor.

Auf Grundlage dieser waren bis 2012 durch betroffene Gemeinden für Bundesfern-, Landes- oder grenzüberschreitende Hauptverkehrsstraßen (HVStr) mit > 6 Mio. Kfz/Jahr = 16.400 Kfz/Tag (1. Stufe) Lärmaktionspläne aufzustellen. Die Hansestadt Stralsund war hierbei nicht betroffen. In einer 2. Stufe waren bis Ende 2013 Lärmaktionspläne für diese HVStr mit > 3 Mio. Kfz/Jahr = 8.200 Kfz/Tag aufzustellen. Die Hansestadt Stralsund ist mit 2. Stufe betroffene Gemeinde und in der Pflicht, einen Lärmaktionsplan aufzustellen und zu beschließen.

Als freiwillige Leistung nahm die Hansestadt Stralsund zusätzlich zu den nach Umgebungslärmrichtlinie definierten Hauptverkehrsstraßen örtliche Hauptverkehrsstraßen mit vergleichbaren Verkehrsmengen in die Untersuchung auf.

Der Lärmaktionsplan ist ein Strategieplan, auf dessen Grundlage Maßnahmen durchgeführt werden können. Er entfaltet keine unmittelbare Rechtswirkung für oder gegen den Bürger. Für die öffentliche Verwaltung ist er insofern verbindlich, dass sie in Planungsverfahren, etwa bei der Aufstellung eines Bebauungsplans, und bei behördlichen Entscheidungen die Aussagen des Lärmaktionsplans bei der Abwägung der verschiedenen Belange des Umweltschutzes, der Wirtschaft usw. zu berücksichtigen hat. Der Aktionsplan ist alle 5 Jahre zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde im Ausschuss für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung im Oktober 2016 vorgestellt. Im November 2016 fand die Öffentlichkeitsbeteiligung durch Auslage statt. Hinweise und die Stellungnahmen hierzu sind tabellarisch zusammengefasst (Anlage 2). Es ergaben sich keine weiteren aufzunehmenden Maßnahmen zu den im ausgelegten Entwurf.

Lösungsvorschlag:

Aus den Handlungsschwerpunkten werden zusammenfassend folgende Lärmminderungsmaßnahmen abgeleitet:

- Prüfung der Möglichkeiten von Geschwindigkeitsreduzierungen in der Nacht (22 bis 6 Uhr) auf 30 km/h (T 30 nachts)
- Beruhigung des Kfz-Verkehrsflusses und Attraktivitätserhöhung des Fahrradverkehrs
- Umgestaltung von Kreuzungen mit dem Ziel, die Lärmquelle von der Bebauung abzurücken und das Beschleunigungsrauschen zu reduzieren
- Querschnittsanpassungen überbreiter Straßenabschnitte mit gezielter Abstandsvergrößerung zur Straßenrandbebauung.

Die detaillierten Lärmminderungsmaßnahmen sind in der Anlage 1 (S. 18, Abb. 7) grafisch in einem Übersichtsplan dargestellt worden. Die Einzelmaßnahmen sind in Maßnahmenblättern ortsbezogen zusammengefasst und in ihrer Wirkung beschrieben (Anlage 1, Beschreibung der Maßnahmen S. 20-32).

Weiterhin werden als vorbeugender Schutz vor Lärm "ruhige Gebiete" festgelegt. (Anlage 1, Kapitel 3.2, Abb. 4). Diese Gebiete sollen keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt bzw. vor diesem geschützt werden.

Alternativen:

Es sind keine Alternativen vorhanden. Die Erstellung eines Lärmaktionsplanes wird gesetzlich gefordert.

Beschlussvorschlag:

1. Der Lärmaktionsplan Stralsund wird Handlungsgrundlage zur Lärmminderungsplanung in der Hansestadt Stralsund.
2. Bei allen relevanten städtischen Planungen (z. B. Straßenausbau, Aufstellung von Bauleitplänen etc.) sind die Umsetzungsmöglichkeiten der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes in die Abwägung mit einzubeziehen.

Finanzierung:

Die Kosten der Maßnahmen sind dem Kapitel 5.2 (Anlage 1) zu entnehmen. Hierbei handelt es sich um eine grobe Kostenschätzung. Die Höhe der Kosten ergibt sich aus Infrastrukturmaßnahmen, wie Straßenumbau. Die Abstimmung zur Berücksichtigung dieser Maßnahmen im Haushalt erfolgt während der Finanzplanung der jeweiligen Haushaltjahre in Abhängigkeit von Prioritäten zur Durchführung anderer städtischer Projekte und im Zusammenhang mit Überprüfung einer finanziellen Förderung.

Gesamtkosten: ca. 12. Mio.	
Finanzierung: in Abhängigkeit der Priorität mit anderen Maßnahme der HST	
Veranschlagung im aktuellen Haushaltsplan	Produkt/Konto
Über- oder außerplanmäßige Ausgabe:	Deckung erfolgt aus Produkt/Konto: - MA - ME

Folgekosten in kommenden Haushaltsjahren:
Haushaltsjahr:
Haushaltsjahr:
Haushaltsjahr:
Bemerkungen:

Termine/ Zuständigkeiten:

Termin zur Vorlage des Lärmaktionsplanes gem. Vorgabe der EU beim Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie M-V (LUNG M-V) war bereits der 13.07.2013. Aufgrund der ausführlicheren Untersuchung (kommunale Hauptverkehrsstraßen - keine gesetzliche Forderung) und des Umfangs Öffentlichkeitsbeteiligung wurde die Frist zur Abgabe verlängert. Der Entwurf und Sachstand zur Öffentlichkeitsbeteiligung wurde an das LUNG M-V übergeben. Nachzureichen ist der Beschluss.

Zuständigkeit:
Untere Immissionsschutzbehörde der Hansestadt Stralsund (Bauamt, Abteilung Bauaufsicht / Immissionsschutz) unter Mitwirkung der Abteilung Straßen und Stadtgrün, Sachgebiet Straßen und Verkehrslenkung

Anlage 1 - Lärmaktionsplan Stralsund Stufe2
Anlage 2 - Hinweise und Stellungnahme

gez. Dr.-Ing. Alexander Badrow

TOP Ö 3.1

Hansestadt Stralsund

Lärmaktionsplan der Hansestadt Stralsund (Stufe II)

Verfasser/
Handlungs-
bevollmächtigter: Dipl.-Phys. Rainer Horenburg

UmweltPlan

Regionalplanung

Umweltplanung

Landschaftsarchitektur

Landschaftsökologie

Wasserbau

Immissionsschutz

Hydrogeologie

UmweltPlan GmbH Stralsund

info@umweltplan.de
www.umweltplan.de

Sitz Hansestadt Stralsund

Tribseer Damm 2
18437 Stralsund
Tel. +49 38 31/61 08-0
Fax +49 38 31/61 08-49

Niederlassung Güstrow

Speicherstraße 1b
18273 Güstrow
Tel. +49 38 43/46 45-0
Fax +49 38 43/46 45-29

Außenstelle Greifswald

Bahnhofstraße 43
17489 Greifswald
Tel. +49 38 34/231 11-91
Fax +49 38 34/231 11-99

Geschäftsführerin

Dipl.-Geogr. Synke Ahlmeyer

Zertifikate

Qualitätsmanagement
DIN EN 9001:2008
TÜV CERT Nr. 01 100 010689

Familienfreundlichkeit
Audit Erwerbs- und Privatleben

Inhaltsverzeichnis

1 Einführung 1

1.1 Vorbemerkungen 1

1.2 Mindestanforderung für Aktionspläne gemäß Anhang V RL 2002/49/EG 1

1.3 Aktionsplanbereich 2

1.4 Rechtlicher Hintergrund 2

1.5 Auslösewerte des Lärmaktionsplans 3

1.6 Nationale Gesetzgebung 3

1.7 Zuständige Behörden 4

2 Beschreibung des Kartierungsumfangs 4

2.1 Beschreibung der Örtlichkeit 4

2.2 Beschreibung der zu berücksichtigenden Lärmquellen 4

3 Lärmaktionsplan 6

3.1 Übernahme der Lärmkarten und Geodaten 6

3.2 Erstellung des Lärmaktionsplans 9

4 Ableitung von Handlungsmöglichkeiten 15

4.1 Allgemeine Kurzdarstellung von Handlungsmöglichkeiten 15

4.2 Schwerpunkthandlungsfelder für Stralsund 17

5 Maßnahmen 18

5.1 Beschreibung der Maßnahmen 18

5.2 Kostenschätzung für die Maßnahmen 33

6 Ruhige Gebiete 38

7 Öffentlichkeitsbeteiligung 38

8 Entlastung bei Umsetzung der Maßnahmen 40

9 Ausblick 42

Quellenverzeichnis

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Anzahl der durch den Straßenverkehr betroffenen Menschen 9

Tabelle 2: Anzahl der betroffenen Menschen je Untersuchungsgebiet 10

Tabelle 3: Geschätzte Kosten für die einzelnen Maßnahmen 33

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchtes Hauptverkehrsstraßennetz 5

Abbildung 2: Lärmimmissionen im Beurteilungszeitraum „DEN“ 7

Abbildung 3: Lärmimmissionen im Beurteilungszeitraum “NIGHT“ 8

Abbildung 4: Identifizierte Belastungsbereiche 13

Abbildung 5: Anzahl der an den Straßenabschnitten betroffenen Anwohner 14

Abbildung 6: Das Minderungspotential unterschiedlicher potentieller Maßnahmen 17

Abbildung 7: Vorgesehene Lärmminderungsmaßnahmen 18

Abbildung 8: Betroffenenstatistik für den Tag (i. S. DEN) 40

Abbildung 9: Betroffenenstatistik für die Nacht 41

Abbildung 10: Reduzierungen in den Betroffenheitsintervallen bei Maßnahmenumsetzung 41

1 Einführung

1.1 Vorbemerkungen

Die Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (EG-Umgebungslärmrichtlinie, RICHTLINIE 2002/49/EG) und die entsprechende nationale Umsetzung in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (UMSETZUNGSGESETZ, BIMSCHG) fordern ein Konzept, mit dem schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm verhindert, gemindert und ihnen vorgebeugt werden soll. Neben der Lärmkartierung ist der Lärmaktionsplan wesentlicher Bestandteil des Konzeptes. Die Gemeinden haben nach § 47d BImSchG den gesetzlichen Auftrag, Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen für die in der Lärmkartierung erfassten Straßen geregelt werden.

Bei dieser Lärmkartierung fanden die Hauptverkehrsstraßen mit einer Verkehrsstärke von mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr Beachtung. Dabei handelt es sich einerseits um Bundes- und Landesstraßen, wie von der EG-Umgebungslärmrichtlinie gefordert. Als freiwillige Leistung nahm die Hansestadt Stralsund zusätzlich nachrangige Straßen mit vergleichbaren Verkehrsmengen in die Untersuchung auf (sog. Ergänzungsnetz).

Der Straßenverkehr erweist sich mit Abstand als die bedeutendste Lärmquelle. Industrielärm dagegen ist in Stralsund nicht von vergleichbarer Relevanz. Die vorhandenen Eisenbahnstrecken weisen Streckenbelegungen auf, die weit unter den Berücksichtigungsgrenzen der EG-Umgebungslärmrichtlinie liegen. Flugverkehrslärm besitzt wegen Fehlens eines Großflughafens ebenfalls keine Bedeutung.

1.2 Mindestanforderung für Aktionspläne gemäß Anhang V RL 2002/49/EG

Im Anhang V der EG-Umgebungslärmrichtlinie sind Mindestanforderungen an die Aktionspläne beschrieben. Diese enthalten z.B.:

- eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind (siehe Kapitel 2),
- den rechtlichen Hintergrund (siehe Kapitel 1.4),
- alle geltenden Richtwerte gemäß Artikel 5 (siehe Kapitel 1.5),
- die zuständige Behörde (siehe Kapitel 1.7),
- eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten, eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angaben von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen, die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmminderung, die Maßnahmen, die die zuständigen

Behörden für die nächsten 5 Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete (siehe Kapitel 3 bis 6),

- Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen (siehe Kapitel 5.1 und 8).

1.3 Aktionsplanbereich

Entsprechend dem Artikel 8 der Richtlinie 2002/49/EG sind auf der Grundlage der Lärmkarten Aktionspläne zur Lärmminderung und zum Erhalt ruhiger Gebiete zu erarbeiten. Mit ihnen sollen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen von

- Hauptverkehrsstraßen mit über 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr
- Schienenverkehrsstrecken mit mehr als 30.000 Zugbewegungen pro Jahr
- Großflughäfen mit mehr als 50.000 Bewegungen pro Jahr

geregelt werden.

Die Lärmkarten, die Betroffenheitsanalyse und die Maßnahmen zur Lärmminderung umfassen ausschließlich das Stralsunder Stadtgebiet.

1.4 Rechtlicher Hintergrund

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25.06.2002 trat am 18. Februar mit der Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft (ABl. EG vom 18.02.2002 Nr. L189 S. 12) in Kraft (RICHTLINIE 2002/49/EG).

Sie ist mit der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (UMSETZUNGSGESETZ) in deutsches Recht umgesetzt worden. Der sechste Teil der BImSchG „Lärmminderungsplanung“ umfasst nun die Paragraphen 47 a bis f (BIMSCHG) und beinhaltet, neben Anwendungsbereichen und Begriffsbestimmungen, Aussagen zu Zuständigkeiten, Zeiträumen und Anforderungen an Lärmkarten und Lärmaktionspläne.

Auf der Grundlage des § 47 f des BImSchG veröffentlichte das Bundesgesetzblatt am 15. März 2006 in Gestalt der 34. Bundes-Immissionsschutzverordnung (34. BIMSCHV) die Verordnung über die Lärmkartierung. Die 34. BImSchV konkretisiert die Anforderungen an die Lärmkarten nach § 47c des BImSchG.

Zur Ermittlung der Lärmbelastung passte Deutschland die vorhandenen Verfahren an die Erfordernisse der Richtlinie an. Vorläufige Berechnungsmethoden wurden für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), Schienenwegen (VBUSCH) und Flugplätzen (VBUF) im Bundesanzeiger vom 22. Mai 2006 veröffentlicht. Eine Methode zur Ermittlung der von Lärm betroffenen Menschen beschreibt die Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB).

Die neu in das BImSchG eingeführte Vorschrift des § 47 d zur Lärmaktionsplanung verweist im Absatz 2 auf die Anforderungen des Anhangs V der EG-Richtlinie. denen die Lärmaktionspläne zu entsprechen haben. Eine darüber hinausgehende spezielle Verordnung über die Lärmaktionsplanung existiert nicht.

1.5 Auslösewerte des Lärmaktionsplans

Die Bewertung der mittels Lärmkartierung gewonnenen Ergebnisse erfolgt auf Basis der für Mecklenburg-Vorpommern vom Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LUNG) zur Anwendung empfohlenen Auslösewerte von

- $L_{den} \geq 65$ dB(A) und
- $L_{night} \geq 55$ dB(A).

Der L_{den} ist ein mittlerer Pegel über das gesamte Jahr und beschreibt die Belastung über 24 Stunden: day (Tag), evening (Abend), night (Nacht). Bei seiner Berechnung wird der Lärm in den Abendstunden und in den Nachtstunden durch einen Zuschlag von 5 dB(A) (Abend) bzw. 10 dB(A) (Nacht) stärker gewichtet. Der L_{den} dient zur Bewertung der allgemeinen Lärmbelastung.

Der L_{night} beschreibt den Umgebungslärm im Jahresmittel zur Nachtzeit (22 Uhr – 6 Uhr). Der L_{night} dient zur Bewertung der Nachtruhe.

Als Kriterium für die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes wird die Überschreitung mindestens eines der beiden Werte angesehen.

Ein direkter Vergleich mit dem nach deutschem Recht ermittelten Grenzwerten z.B. der 16. BImSchV (16. BIMSCHV) ist aufgrund der abweichenden Berechnungsmethode (andere Zeitbereiche, keine Zu- und Abschläge) nur bedingt möglich.

1.6 Nationale Gesetzgebung

Auf nationaler Ebene sind je nach Lärmart verschiedene Grenz-, Richt- und Orientierungswerte gültig. Diese haben neben den Auslösewerten der EG-Umgebungslärmrichtlinie weiterhin Gültigkeit und sind bspw. in der Bauleitplanung und der Genehmigungsplanung weiterhin verbindlich. So werden z.B.

- beim Neubau und der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen- und Schienenwegen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV,
- bei der Genehmigung von Gewerbebetrieben die Immissionsrichtwerte der TA Lärm,
- bei nachträglicher Minderung der Lärmbelastung an bestehenden Verkehrswegen in der Baulast des Bundes die Richtwerte der VLärmSchR 97 und
- bei der städtebaulichen Planung die Orientierungswerte der DIN 18005, Beiblatt 1

von den betreffenden Behörden zur Beurteilung der Schallimmission herangezogen.

1.7 Zuständige Behörden

Die zuständige Behörde für die Lärmkartierung und Betroffenheitsanalyse des Straßenverkehrslärms ist die Hansestadt Stralsund. Die Berechnung der strategischen Lärmkarten für den Straßenverkehr in Stralsund erfolgte jedoch durch das Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (LUNG MV) und wurde den Gemeinden zur Verfügung gestellt (LÄRMKARTEN STRALSUND).

Die zuständige Behörde für die Erstellung des Lärmaktionsplanes Stralsund ist wiederum die Hansestadt (Bauamt, PF 2145, 18408 Stralsund, Badenstraße 17, Tel. 03831 252-839, Fax 03831 252 52 816, Homepage: www.stralsund.de).

2 Beschreibung des Kartierungsumfangs

2.1 Beschreibung der Örtlichkeit

Die Hansestadt Stralsund ist die größte Stadt des Kreises Vorpommern-Rügen und bildet als Tor zur größten Insel Deutschlands einen Verkehrsknotenpunkt im Nordosten der Republik. Rostock als nächster Ballungsraum liegt etwa 70 km südwestlich. Stralsund ist amtsfrei aber kreisangehörig und teilt sich mit der etwa 30 km entfernten Stadt Greifswald aufgrund des vorhandenen vielfältigen Einzelhandels- und Dienstleistungsangebots die Oberzentrumsfunktion.

Die ehemals durch die Stadt führenden Bundesstraßen B 96, B 105 und B 194 verlaufen inzwischen über eine neu gebaute Ortsumgehung. Teil derselben ist der sog. Rügenzubringer von der Bundesautobahn A 20 zur Insel Rügen. Für die Stadt bedeutete dieses Straßenbauvorhaben erhebliche Entlastungen vom Durchgangs- und Fernverkehr und somit auch von Lärmimmissionen.

Vom Hauptbahnhof im Zentrum der Stadt führen vier Eisenbahnlinien in Richtung Berlin, Rostock und Rügen.

Insgesamt sind zwei Kliniken bzw. Krankenhäuser in Stralsund ansässig.

2.2 Beschreibung der zu berücksichtigenden Lärmquellen

Die Lärmkartierung definiert im Stadtgebiet nach EG-Umgebungslärmrichtlinie die folgenden Hauptlärmquellen (Bundes- und Landesstraßen):

- B 105, gesamte Ortsumgehung
- B 194, bis zur Kreuzung mit der B 105
- B 96 und B 96a
- L 222, Greifswalder Chaussee ab Querung B 96 bis Andershof, Deviner Weg
- L 213, ab B 96 bis Kreuzung Jungfernstieg
- L 213, ab Kreuzung Gerhart-Hauptmann-Straße bis zur Kreuzung Parower Chaussee

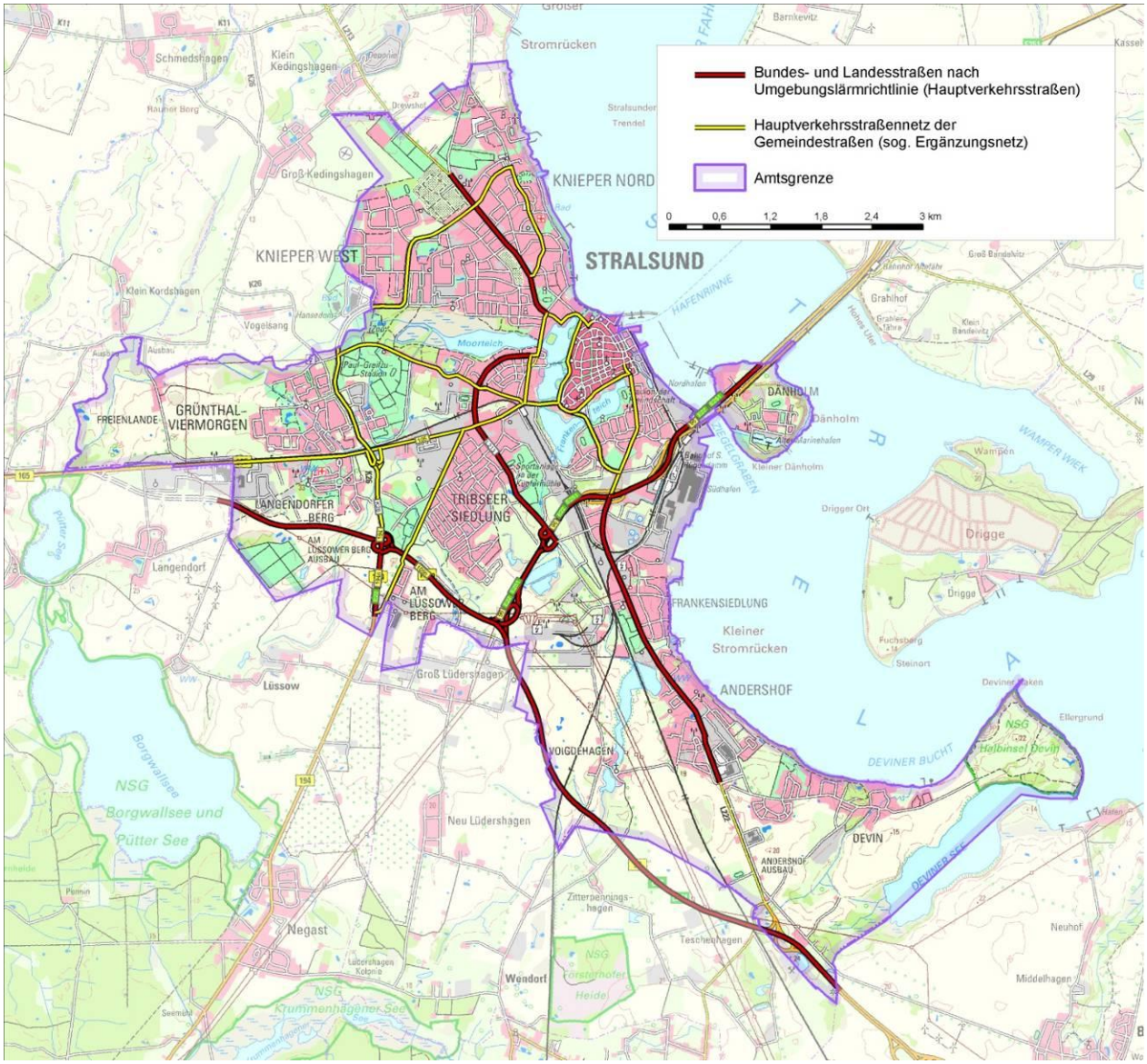


Abbildung 1: Untersuchtes Hauptverkehrsstraßennetz

Abb. 1 zeigt darüber hinaus die zusätzlich aufgenommenen nachrangigen Straßen mit vergleichbaren Verkehrsmengen (sog. Ergänzungsnetz).

Die Verkehrsmengen stammen flächendeckend aus der Verkehrsmengenkarte 2010 (Herausgeber Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern). Sofern vorhanden wurden in Innenstadtbereichen Ergebnisse von eigenen Erhebungen der Hansestadt sowie des LUNG MV verwendet.

3 Lärmaktionsplan

3.1 Übernahme der Lärmkarten und Geodaten

Das LUNG MV stellte die Bebauung und das Straßennetz in einem standardisierten sog. QSI-Format zur Verfügung. Die bereits kartierten Bereiche wurden als Shape-File übernommen und bilden ebenso wie die Daten für den Verkehr und die Topographie Grundlage der weiteren Analysen.

Die zugrundeliegenden Lärmkarten für den Straßenverkehr sind auf der Website des LUNG MV veröffentlicht (www.lung.mv-regierung.de/dateien/1300301_st_hansestadt_stralsund_internet.pdf). Eine Übersicht über die Lärmimmissionen des Gesamtnetzes geben die Abbildungen 2 und 3 auf den folgenden beiden Seiten (Quelle: ERGÄNZUNGSNETZ STRALSUND).

Abb. 2 zeigt die Schallausbreitung als ganztägige L_{den}-Pegel, Abb. 3 dieselbe als L_{night} für die Nacht. Die Wirkung sowohl hoher Verkehrsmengen (bspw. Ortsumgehung und Rügenzubringer) als auch die Abschirmwirkung der städtischen Bebauung sind sofort augenfällig.

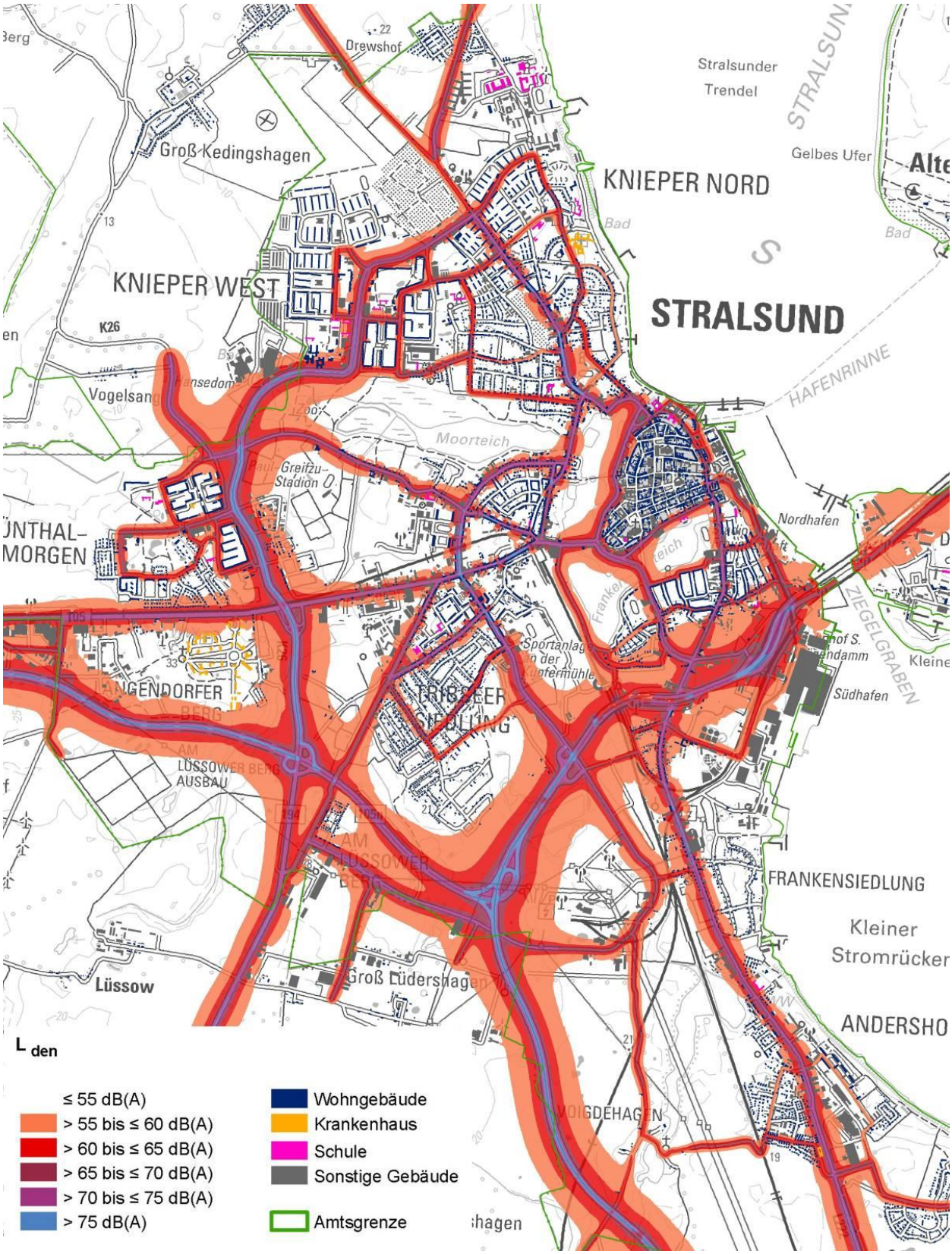


Abbildung 2: Lärmimmissionen im Beurteilungszeitraum „DEN“

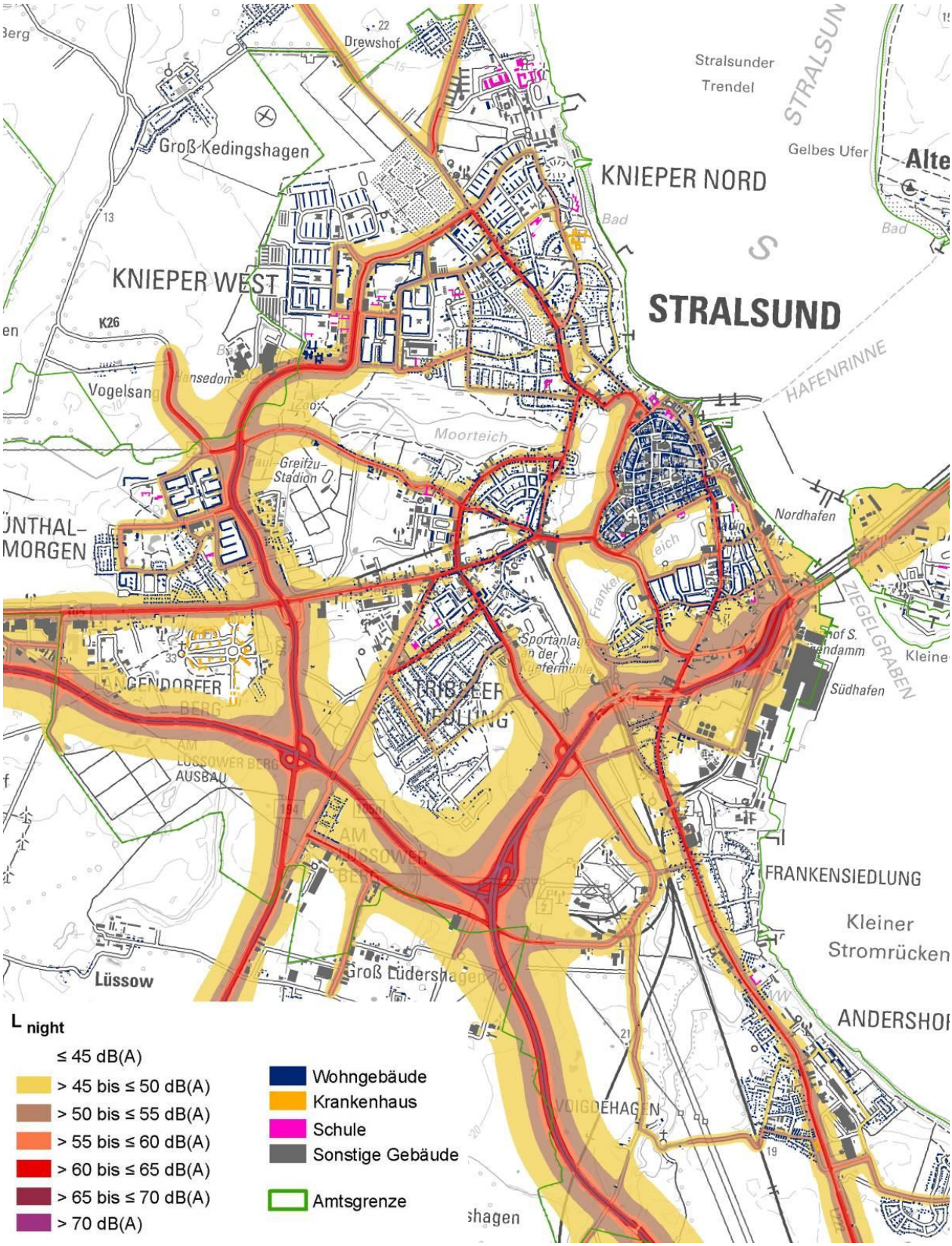


Abbildung 3: Lärmimmissionen im Beurteilungszeitraum "NIGHT"

Die Lärmkartierung hat für das untersuchte Straßennetz hinsichtlich der Lärmbelastung folgende Ergebnisse erbracht (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: Anzahl der durch den Straßenverkehr betroffenen Menschen

L_{den} in dB(A)	Betroffene Menschen	Anteil an der Gesamtbevölkerung[1]	L_{night} in dB(A)	Betroffene Menschen	Anteil an der Gesamtbevölkerung[1]
> 55 bis 60	2.488	4,3 %	**> 45 bis 50**	2.454	4,3 %
> 60 bis 65	1.704	3,0 %	**> 50 bis 55**	1.608	2,8 %
> 65 bis 70	1.132	2,0 %	**> 55 bis 60**	1.078	1,9 %
> 70 bis 75	621	1,1 %	**> 60 bis 65**	353	0,6 %
> 75	53	0,1 %	**> 65**	4	< 0,1 %
Summe	5.998	10,5 %	Summe	5.497	9,6 %

[1] Bezug: Einwohnerzahl von Stralsund am 31.12.2012: 57.357 (Quelle: Statistisches Landesamt M-V – Bevölkerungsentwicklung der Kreise und Gemeinden 2012)

3.2 Erstellung des Lärmaktionsplans

In der Analyse der Lärmsituation in Stralsund wurden Bereiche mit einer hohen Anzahl der vom Straßenverkehrslärm Betroffenen in Verbindung mit hohen Pegeln identifiziert. Richtlinienkonform standen die Bereiche mit mehr als 3 Millionen Kfz pro Jahr – dies entspricht einem durchschnittlichen Verkehr von rund 8.200 Kfz am Tag – in der Betrachtung. Für die Verortung dieser Menschen wurden die Lärmkarten ausgewertet. Dabei fanden Überschneidungen der Lärmkorridore mit dicht stehender Wohnbebauung besondere Beachtung. Es lassen sich verschiedene Gebiete mit besonders hohen Betroffenheiten identifizieren.

Insbesondere folgende Bereiche bilden auf der Grundlage der aktuell anzuwendenden Maßstäbe Belastungsschwerpunkte (s. Tabelle 2):

Tabelle 2: Anzahl der betroffenen Menschen je Untersuchungsgebiet

Nr.	Gebiet	Intervalle	Betroffene	
			L_{den}	L_{night}
01	Prohner Straße/ Knieperdamm/Sarnowstraße vom Heinrich-Heine-Ring bis Olof-Palme-Platz	45 - 50	-	197
		50 - 55	-	137
		55 - 60	197	196
		60 - 65	124	140
		65 - 70	165	0
		70 - 75	192	0
		> 75	14	0
		Summe	692	670
02	Große Parower Straße/ Spielhagenstraße vom Heinrich-Heine-Ring bis Knieperdamm	45 - 50	-	129
		50 - 55	-	166
		55 - 60	126	163
		60 - 65	155	0
		65 - 70	187	0
		70 - 75	0	0
		> 75	0	0
		Summe	468	458
03	Blockumfahrung C.-Heydemann-Ring/Jungfernstieg/Fr.-Engels-Str. (Friedrich-und-Amanda-Weber-Stiftung)	45 - 50	-	22
		50 - 55	-	33
		55 - 60	19	50
		60 - 65	33	4
		65 - 70	36	0
		70 - 75	24	0
		> 75	0	0
		Summe	112	109
04	Carl-Heydemann-Ring vom Jungfernstieg bis zur Barther Straße	45 - 50	-	20
		50 - 55	-	77
		55 - 60	18	84
		60 - 65	59	0
		65 - 70	97	0
		70 - 75	10	0
		> 75	0	0
		Summe	184	181
05	Carl-Heydemann-Ring von der Barther Straße bis zum Tribseer Damm	45 - 50	-	4
		50 - 55	-	9
		55 - 60	5	15
		60 - 65	7	47
		65 - 70	15	0
		70 - 75	49	0
		> 75	0	0
		Summe	76	75

Nr.	Gebiet	Intervalle	Betroffene	
			L_{den}	L_{night}
06	Carl-Heydemann-Ring vom Tribseer Damm bis Damaschkeweg	45 - 50	-	35
		50 - 55	-	22
		55 - 60	36	48
		60 - 65	20	69
		65 - 70	32	0
		70 - 75	87	0
		> 75	2	0
		Summe	177	174
07	Barther Straße vom Tribseer Damm bis Carl-Heydemann-Ring	45 - 50	-	36
		50 - 55	-	55
		55 - 60	36	76
		60 - 65	47	107
		65 - 70	73	0
		70 - 75	120	0
		> 75	0	0
		Summe	276	274
08	Jungfernstieg von Friedrich-Engels-Straße bis Tribseer Damm	45 - 50	-	57
		50 - 55	-	54
		55 - 60	45	129
		60 - 65	65	0
		65 - 70	137	0
		70 - 75	0	0
		> 75	0	0
		Summe	247	240
09	Knieperwall von Mönchstraße bis Tribseer Damm	45 - 50	-	85
		50 - 55	-	52
		55 - 60	81	14
		60 - 65	58	1
		65 - 70	15	0
		70 - 75	1	0
		> 75	0	0
		Summe	155	152
10	Tribseer Damm von Barther Straße bis Carl-Heydemann-Ring	45 - 50	-	21
		50 - 55	-	34
		55 - 60	20	66
		60 - 65	28	118
		65 - 70	46	0
		70 - 75	144	0
		> 75	0	0
		Summe	238	239
11	Tribseer Damm von Carl-Heydemann-Ring bis Richtenberger Chaussee	45 - 50	-	1
		50 - 55	-	8
		55 - 60	1	15
		60 - 65	5	25
		65 - 70	17	2

Nr.	Gebiet	Intervalle	Betroffene	
			L_{den}	L_{night}
		70 - 75	24	0
		> 75	4	0
		Summe	51	51
12	Karl-Marx-Straße vom Wulflamufer bis Greifswalder Chaussee	45 - 50	-	22
		50 - 55	-	60
		55 - 60	21	54
		60 - 65	59	2
		65 - 70	55	0
		70 - 75	4	0
		> 75	0	0
		Summe	139	138
13	Frankendamm von Frankenwall bis südl. Sackgasse	45 - 50	-	59
		50 - 55	-	148
		55 - 60	56	280
		60 - 65	131	0
		65 - 70	306	0
		70 - 75	0	0
		> 75	0	0
		Summe	493	487

Die Intervalle 45 – 50 und 50 – 55 von L_{den} sind nicht mit Zahlen belegt, da Immissionen in diesen Pegelbereichen im vorliegenden Zusammenhang nicht als Lärmbetroffenheit angesehen werden.

Weiterhin war festzustellen, dass die Schulstandorte sich grundsätzlich hinreichend weit entfernt von den Hauptverkehrsstraßen befinden, so dass sie zunächst keine Handlungsschwerpunkte darstellen. Lediglich das Krankenhaus Am Sund befindet sich an einer aufgrund hoher Lärmimmissionen einbezogenen Straße mit geringerem Verkehrsaufkommen. Der Straßenabschnitt direkt vor dem Klinikum ist jedoch grundhaft saniert, mit Tempo 30 versehen und im Ergebnis emissionsarm.

Die folgende Abb. 4 lokalisiert die Straßenabschnitte, die aufgrund der o. g. Kriterien als Handlungsschwerpunkte definiert wurden. Die Beurteilung erfolgte zweistufig, unterteilt in Zonen mit Überschreitungen der Auslöseschwellen (blau – 1. Stufe) und solche mit Überschreitungen um mehr als 5 dB(A) (rot – 2. Stufe).

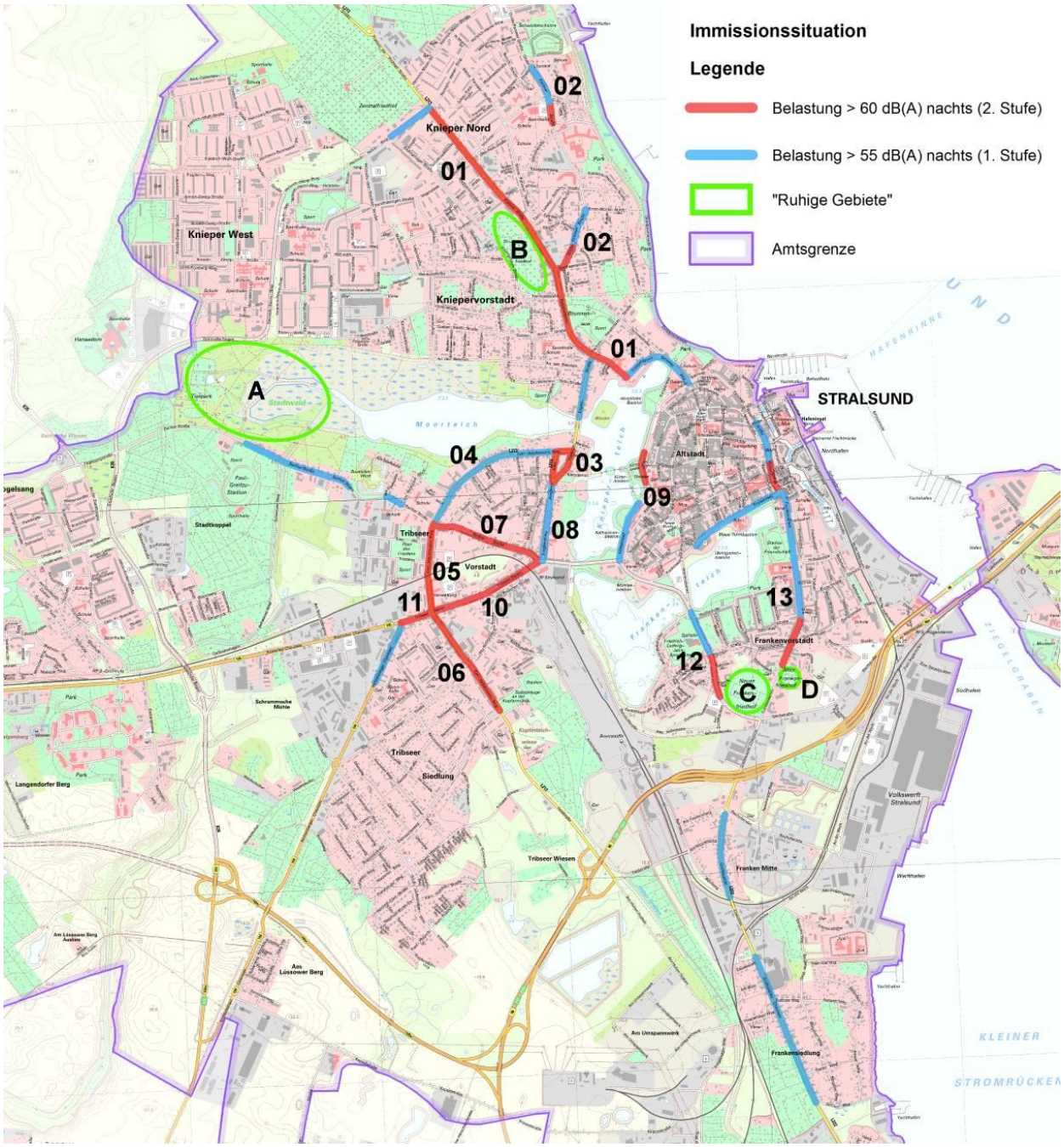


Abbildung 4: Identifizierte Belastungsbereiche:
blau – L_{den}/L_{night} > 65/55 dB(A), rot – L_{den}/L_{night} > 70/60 dB(A)
A bis D – sog. „Ruhige Gebiete“ (gem. EG-UmgebungslärmRL)

Die identifizierten Zonen für den Zeitbereich Nacht sind im Zeitbereich DEN hinreichend ähnlich, so dass sich eine doppelte Darstellung des letzeren erübrigt.

Weiterhin ist in die Abb. 4 eine Auswahl sog. Ruhiger Gebiete dargestellt. Dieses Thema wird in Kap. 6 gesondert behandelt.

Die folgende Abb. 5 gibt eine Übersicht der am Tage und in der Nacht an den einzelnen Straßenabschnitten von einer Überschreitung der Auslösewerte betroffenen Menschen. Auch diese Zahlen sind ein Ergebnis der vorausgegangenen Lärmkartierung.

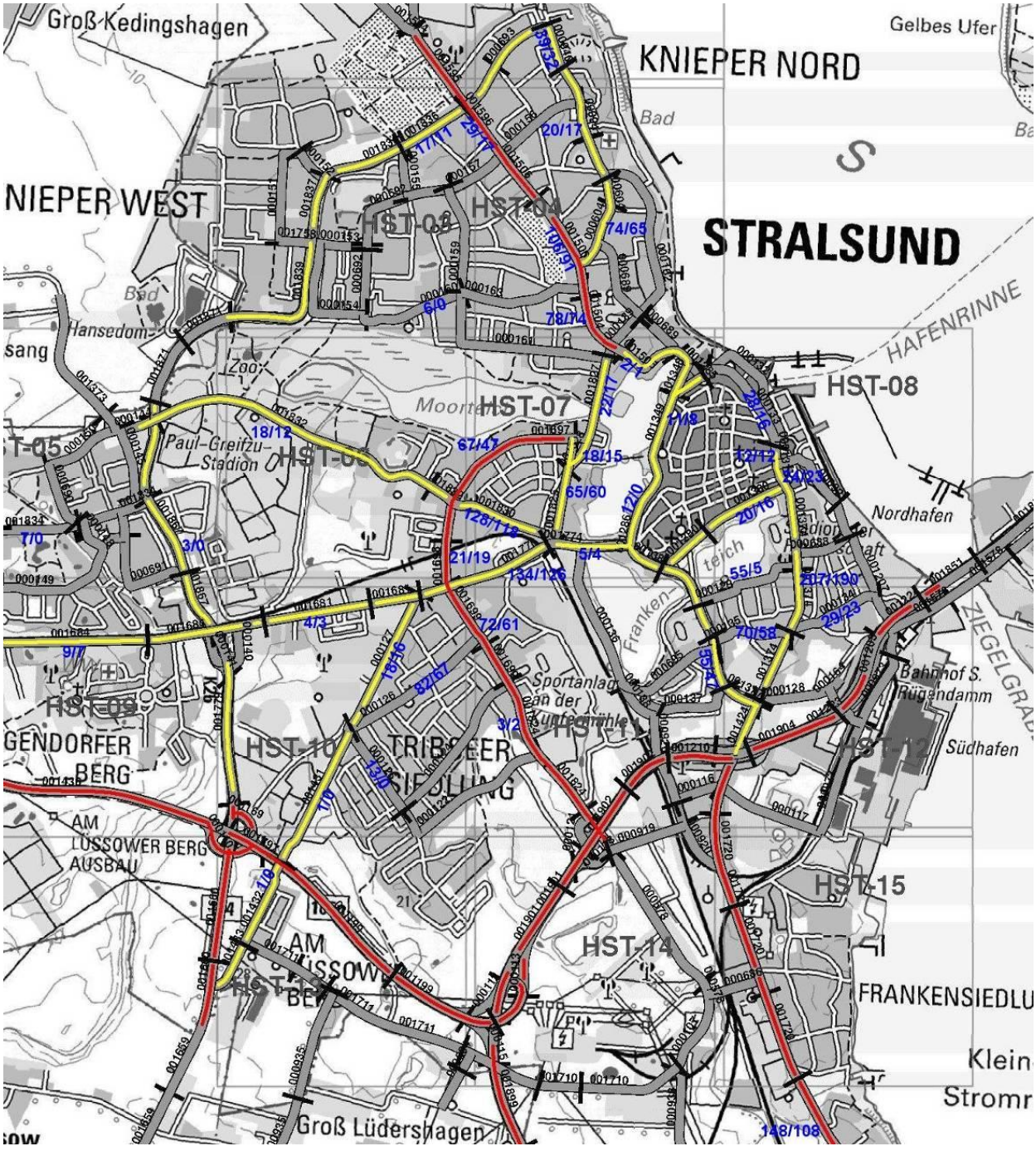


Abbildung 5: Anzahl der an den Straßenabschnitten betroffenen Anwohner: blau – am Tag/in der Nacht

4 Ableitung von Handlungsmöglichkeiten

4.1 Allgemeine Kurzdarstellung von Handlungsmöglichkeiten

Der Reduzierung des Straßenverkehrslärms steht grundsätzlich ein ganzes Paket von Möglichkeiten zur Verfügung. Im Folgenden soll eine Auswahl vorgestellt werden. Sie lässt sich unterteilen in nicht quantifizierbare, jedoch allgemein lärmreduzierende Maßnahmen und quantifizierbare, lärmreduzierende Maßnahmen.

Nicht quantifizierbare, jedoch allgemein lärmreduzierende Maßnahmen

- **Parkleitsysteme**: Dienen der Vermeidung von unnötigen Suchverkehren. Die Stralsunder Innenstadt ist bedarfsorientiert mit dynamischen und statischen Wegweisungen ausgestattet. Die Einrichtung von weiteren bzw. die Erweiterung von vorhandenen Parkleitsystemen wird bei Bedarf im Verhältnis zu einer wirtschaftlichen Realisierbarkeit optimiert.
- **Optimierung des Radwegenetzes**: Das vorhandene Radwegenetz wird im Rahmen der laufenden Verwaltungstätigkeit optimiert. Dazu gehören baulich hergestellte Radwege außerhalb der Fahrbahn ebenso wie abmarkierte Radfahrstreifen und Schutzstreifen für Radfahrer auf der Fahrbahn, sowie Maßnahmen des Radfahrkomforts, wie Bordsteinabsenkungen und die Ausbesserung von schadhaften Radwegbelägen. Weiterhin werden insbesondere Lücken im Radwegenetz geschlossen.
- **Versorgung des Stadtgebietes durch ÖPNV**: Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV weisen viele Synergieeffekte mit der Lärmminderungsplanung auf. Neben der durch einen großen Verkehrsanteil ÖPNV-Nutzer hervorgerufenen Reduzierung des individualen motorisierten Verkehrs können konkrete straßenräumliche Maßnahmen zur Lärmminderung beitragen. Das Stadtgebiet von Stralsund verfügt seit Jahren über ein flächendeckendes und qualitativ hochwertiges Bussystem. Insbesondere die Erreichbarkeit des Innenstadtgebietes durch Buslinien ist in überdurchschnittlicher Weise gewährleistet.
- **Geschwindigkeitsbeschränkung in Wohngebieten**: Die Hansestadt Stralsund hat unter vollständiger Ausnutzung ihrer rechtlichen Möglichkeiten in Wohngebieten flächendeckend Tempo-30-Zonen eingerichtet. Sie prüft kontinuierlich als Geschäft der laufenden Verwaltung, ob sich darüber hinaus weitere Straßenzüge für eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h eignen.
- **Verkehrsberuhigung in Wohngebieten**: In vielen Wohngebieten hat die Hansestadt Stralsund bereits Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt. Bei der Neuplanung von Wohngebieten werden die Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung grundsätzlich berücksichtigt. Die Verkehrssituation in den Wohngebieten wird als Geschäft der laufenden Verwaltung ständig überprüft, um weitere Optimierungen vornehmen zu können.

- **Vermeidung von Durchgangsverkehren in Wohngebieten**: Zur Vermeidung von Durchgangsverkehren in Wohngebieten, insbesondere Durchgangsverkehr von Schwerlastfahrzeugen, wurden die derzeit möglichen Maßnahmen weitestgehend umgesetzt. Die Verkehrssituation wird als Geschäft der laufenden Verwaltung ständig überprüft, um weitere Optimierungen vornehmen zu können.
- **Umleitung des Schwerlastverkehrs**: Der Schwerlastverkehr ist im hohen Maße für Lärm- und Luftschadstoffemissionen verantwortlich. Nach vollständiger Realisierung der Ortsumgehung wird der Schwerlastfernverkehr weit vor dem Innenstadtbereich abgefangen, was zu einer spürbaren Entlastung führt.
- **Verkehrsabhängige Steuerungen, Einrichtung und Optimierung der „Grünen Welle“:** Sind an einem Straßenzug mehrere lichtzeichengesteuerte Knotenpunkte vorhanden, sollten diese so aufeinander abgestimmt werden, dass lärmintensive Anfahrvorgänge vermieden werden. Dabei gilt die „Grüne Welle“ als wirksame Methode der Verkehrsverstetigung. Im Ergebnis soll die angestrebte Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf den Ausbauzustand und die Verkehrsbedingungen des Straßenzuges abgestimmt werden.
- **Beseitigung von Straßenschäden**: Die Sanierung schadhafter Asphaltbeläge kann eine Lärmreduzierung von bis zu 2 dB(A) erreichen. Die Straßen in städtischer Baulast werden im Zuge der Verkehrssicherungspflicht regelmäßig begangen. Die Behebung hierdurch bekannt gewordener Straßenschäden städtischer Straßen wird durch die Hansestadt zeitnah veranlasst. In diesem Zusammenhang bekannt gewordene Schäden an Straßen anderer Straßenbaulastträger werden an diese schnellstmöglich gemeldet.
- **Sanierung von Kanaldeckeln**: Der unerwünschte Niveauunterschied zwischen Kanaldeckel und Straßenbelag sorgt für unerwünschte Lärmemissionen. Durch eine ständige Sanierung nicht optimaler Deckel kann lokal eine erhebliche Lärmminderung erzielt werden.

Quantifizierbare, lärmreduzierende Maßnahmen

Die folgende Abbildung (Quelle: UBA-MAßNAHMENBLÄTTER) zeigt ein Spektrum möglicher lärmmindernder Maßnahmen mit ihrem jeweiligen Minderungspotenzial.

Es handelt sich hauptsächlich um die Handlungsfelder

- Geschwindigkeitsreduzierung,
- Veränderung/Verschiebung des Straßenquerschnitts,
- Verkehrsmengenreduzierung,
- Verbesserung/Beruhigung des Verkehrsflusses und
- Verbesserungen der Fahrbahnoberfläche.

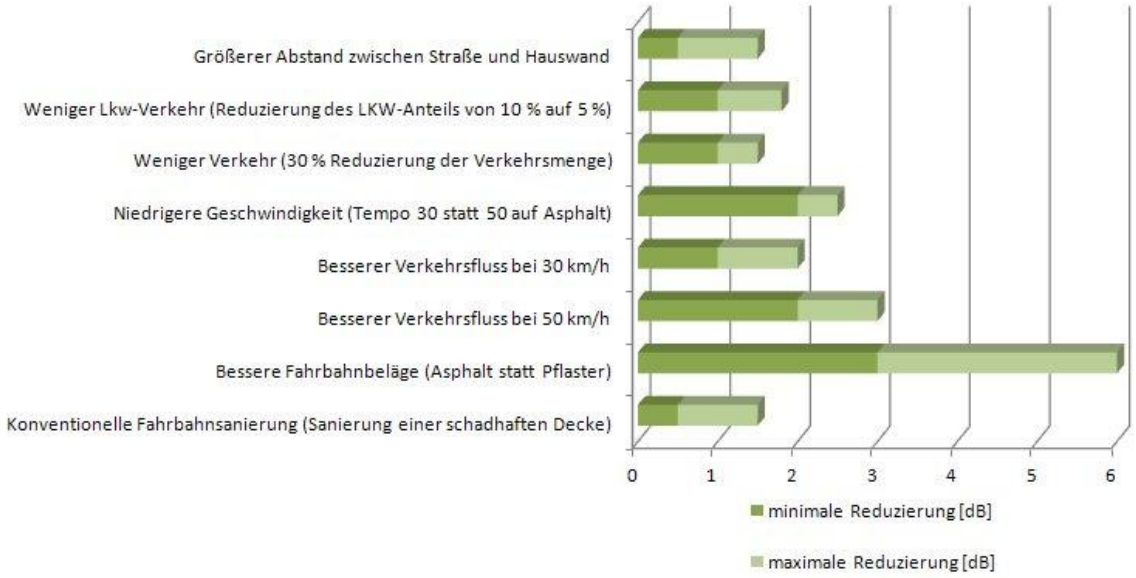


Abbildung 6: Das Minderungspotential unterschiedlicher potentieller Maßnahmen

4.2 Schwerpunkthandlungsfelder für Stralsund

Im Ergebnis intensiver Arbeitsgespräche mit der Stadtverwaltung (Bereiche Straßen und Stadtgrün, Stadtplanung) kristallisierten sich für Stralsund die folgenden Schwerpunktfelder heraus:

- Geschwindigkeitsreduzierungen in der Nacht (22 bis 6 Uhr) auf 30 km/h (T 30 nachts), als relativ kostengünstige Maßnahme mit spürbarem Reduzierungspotenzial.
- Beruhigung des Kfz-Verkehrsflusses und Attraktivitätserhöhung des Fahrradverkehrs durch Anlage von Radwegen auf Fahrbahnen geeigneter Straßenzüge, indem jeweils beidseitig ein Streifen für Radfahrer markiert wird. Weiterhin wird dabei häufig durch Verschiebung der Verkehrslärmquelle von der Straßenrandbebauung weg eine Reduzierung des Lärmpegels an der Bebauung erzielt.
- Ablösen von Lichtsignal gesteuerten Kreuzungen durch Kreisverkehre, wobei es sich hier um eine Verstetigungsmaßnahme handelt, da das sog. Beschleunigungsrauschen in den Umschaltphasen der Ampeln vermindert wird.
- Querschnittsanpassungen überbreiter Straßenabschnitte mit gezielter Abstandsvergrößerung zur Straßenrandbebauung.

Diese Handlungsmöglichkeiten fanden für die o. g. Schwerpunkte 01 bis 13 Anwendung.

Darüber hinaus werden auch die in Kap. 4.1 aufgeführten nicht quantifizierbaren, jedoch allgemein lärmreduzierenden Maßnahmen als Daueraufgabe begriffen.

5 Maßnahmen

5.1 Beschreibung der Maßnahmen

Die aus den Handlungsschwerpunkten abgeleiteten Lärmminderungsmaßnahmen sind in der folgenden Abbildung und dargestellt.

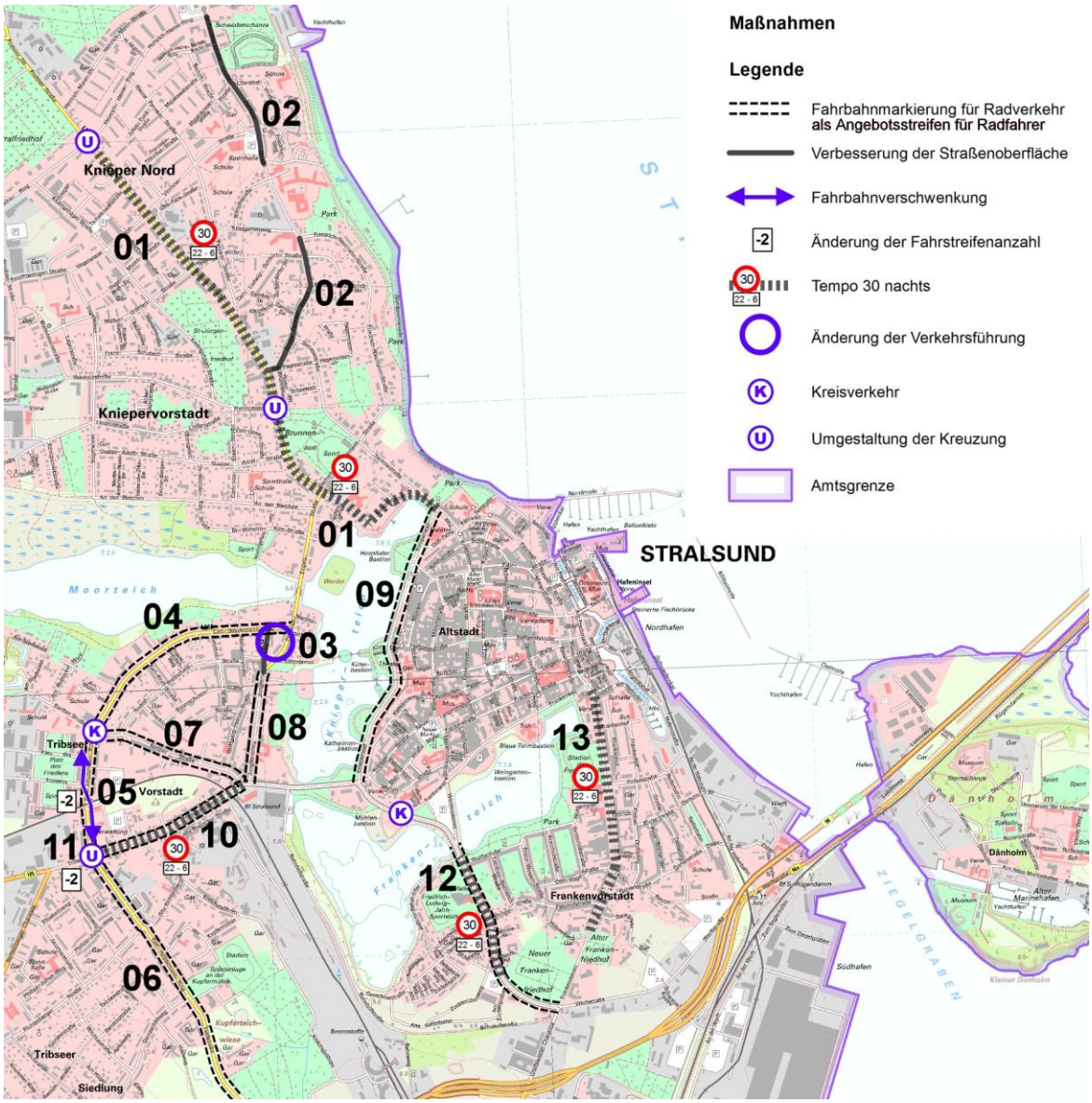


Abbildung 7: Vorgesehene Lärmminderungsmaßnahmen

Die Einzelmaßnahmen sind in sog. Maßnahmenblättern wie oben nummeriert von 01 bis 13 - ortsbezogen zusammengefasst – analysiert, dargestellt und in ihrer Wirkung beschrieben.

Als erfasste Betroffene wurden nicht nur die Intervalle über den Auslösewerten gezählt, sondern bereits Überschreitungen der Schwellen von 55 dB(A) im Zeitbereich DEN und 45 dB(A) in der Nacht.

Diese Maßnahmenblätter folgen auf den nächsten Seiten.

Sie enthalten neben den Maßnahmenbeschreibungen in eckigen Klammern die jeweils zuzuordnenden Minderungspotenziale. Diese Angaben sind lediglich als Orientierungshilfe bspw. bei Priorisierungsabwägungen zu verstehen. Die Pegelminderungen fanden örtlich differenziert Berücksichtigung in den Berechnungen.

01	**Prohner Straße/Knieperdamm/Sarnowstraße vom Heinrich-Heine-Ring bis Olof-Palme-Platz**

Analyse

Anliegende Flächennutzung gem. FNP: überwiegend Wohnbaufläche	Erfasste Betroffene: 692 Abschnittslänge: 2.069 m
Verkehrsmenge: 9.760...15.096 Kfz/d Straßenkategorie: Landesstraße L 213/ Gemeindestraßen Fahrbahnoberfläche: Asphalt Öffentlicher Busverkehr: ja	Schwerverkehrsanteile: 10...20/6,5...15/ 3...10 % d/e/n Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 2 Lichtsignalanlage: ja

Lärmbetroffenheiten:	> 65 dB(A) Tag („den“)	> 55 dB(A) Nacht („night“)
	371 Betroffene	336 Betroffene

Bemerkungen: Die Hauptverkehrsstraße ist als Landesstraße (L 213) klassifiziert, mit angrenzender mehrgeschossiger Wohnbebauung.	Regelungsbedürfnis Lärmschutz: Tag: ja Nacht: ja

Maßnahmen und Minderungspotenzial

01-1 Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit für alle Kfz auf 30 km/h nachts (T30n: 22-6 Uhr) aufgrund ausgeprägter Wohnbebauung. [-1,5 dB(A)]

01-2 Umgestaltung der Kreuzung Prohner Straße/Heinrich-Heine-Ring: Vereinfachung der Gestaltung [-3 dB(A) im Knotenpunktbereich]

01-3 Verstetigung des Verkehrsflusses durch Einrichtung einer Grünen Welle im Zuge der Prohner Straße unter Einbeziehung der LSA Einmündung Hainholzstraße/ Knieperdamm [-1 dB(A)]

Pegelminderung: - 2,5 dB(A) nachts

Verbesserungen bei Maßnahmenumsetzung:	am Tag für 79 Betroffene	i. d. Nacht für 350 Betroffene
	Reduz. ≤ 65 dB(A) für 44	Reduz. ≤ 55 dB(A) für 194

Anmerkungen

Mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird nachts eine von den Anwohnern wahrnehmbare Pegelminderung erzielt.

Tagsüber führt der Straßenzug wichtige Linien des städtischen Busverkehrs.

<table>
<tr><td>02</td><td colspan="3">Große Parower Straße/Spielhagenstraße
vom Heinrich-Heine-Ring bis Knieperdamm</td></tr>
<tr><td colspan="4">Analyse</td></tr>
<tr><td colspan="2">Anliegende Flächennutzung gem. FNP:
überwiegend Wohnbaufläche</td><td colspan="2">Erfasste Betroffene: 468
Abschnittslänge: 1.200 m</td></tr>
<tr><td colspan="2">Verkehrsmenge: 3.192 Kfz/d
Straßenkategorie: Gemeindestraße
Fahrbahnoberfläche: Kopf-stein/Asphalt/schadhafter Beton
Öffentlicher Busverkehr: ja</td><td colspan="2">Schwerverkehrsanteile: 10/6,5/3 % d/e/n
Zulässige Höchstgeschw.: 30/50 km/h
Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 2
Lichtsignalanlage: ja</td></tr>
<tr><td>Lärmbetroffenheiten:</td><td>> 65 dB(A) Tag („den“)
187 Betroffene</td><td colspan="2">> 55 dB(A) Nacht („night“)
163 Betroffene</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bemerkungen: Vom H.-Heine-Ring bis zum Krankenhaus Am Sund Kopfsteinpflaster, vor dem KH Asphalt und südlich bis zur Spielhagenstraße geflickte Betondecke. Spielhagenstraße bis zur LSA-Kreuzung Prohner Straße grobes Kopfsteinpflaster.</td><td colspan="2">Regelungsbedürfnis Lärmschutz:
Tag: ja Nacht: ja</td></tr>
<tr><td colspan="4">Maßnahmen und Minderungspotenzial</td></tr>
<tr><td colspan="4">02-1 Sanierung der Fahrbahnoberfläche. [-1 dB(A)]
02-2 Beibehaltung der T30-Anordnungen unter Ausdehnung auf den gesamten Straßenzug. [-1,5 dB(A)]

Pegelminderung: - 2,5 dB(A) ganztags
Verbesserungen bei Maßnahmen-umsetzung:
am Tag für 243 Betroffene
Reduz. ≤ 65 dB(A) für 105
i. d. Nacht für 266 Betroffene
Reduz. ≤ 55 dB(A) für 95</td></tr>
<tr><td colspan="4">Anmerkungen</td></tr>
<tr><td colspan="4">Die Verbesserung der Straßenoberfläche ist dringend geboten. Denkmalpflegerische Belange stehen der Maßnahme nicht entgegen.
Die Aufrechterhaltung der T30-Anordnung würde den Straßenzug als Ausweichstrecke zur Prohner Straße (mit dort T30 Nacht) uninteressant machen.</td></tr>
</table>

03	**Blockumfahrung C.-Heydemann-Ring/Jungfernstieg/Fr.-Engels-Str. (Friedrich-und-Amanda-Weber-Stiftung)**

Analyse

Anliegende Flächennutzung gem. FNP: überwiegend Wohnbaufläche	Erfasste Betroffene: 112 Abschnittslänge: 420 m
Verkehrsmenge: 4.880...6.344 Kfz/d Straßenkategorie: Landes-/Gem.-Str. Fahrbahnoberfläche: Asphalt/Kopfstein/Asphalt Öffentlicher Busverkehr: ja	Schwerverkehrsanteile: 20/15/10 % d/e/n Zulässige Höchstgeschw.: 50/30 km/h Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 2/1/2 Lichtsignalanlage: nein

Lärmbetroffenheiten:	> 65 dB(A) Tag („den“)	> 55 dB(A) Nacht („night“)
	60 Betroffene	54 Betroffene

Bemerkungen: Die drei Straßen bilden ein Dreieck um den Wohnstandort Weber-Stiftung, das in der Funktion eines Kreisverkehrs die Verkehrsmengen der drei gleichnamigen anschließenden Straßen aufnimmt.	Regelungsbedürfnis Lärmschutz: Tag: ja Nacht: ja

Maßnahmen und Minderungspotenzial

03-1 Herstellung des Zweirichtungsverkehrs im Abschnitt C.-Heydemann-Ring zwischen Jungfernstieg und Friedrich-Engels-Straße [geringfügig +0,5 dB(A) im Abschn. C.-H.-Ring wegen leichter Verkehrszunahme], Aufhebung der Blockumfahrung. [-1,5 dB(A)]

03-2 Erneuerung der Fahrbahnoberfläche im Abschnitt Jungfernstieg. [-1 dB(A)]

Pegelminderung: - 2,5 dB(A) ganztags

Verbesserungen bei Maßnahmenumsetzung:	am Tag für 118 Betroffene	i. d. Nacht für 99 Betroffene
	Reduz. ≤ 65 dB(A) für 55	Reduz. ≤ 55 dB(A) für 40

Anmerkungen

Die zwischen den Einmündungen entstehenden kurzen Straßenabschnitte lassen keine höheren gefahrenen Geschwindigkeiten als 30 km/h erwarten. Der Durchgangsverkehr der L 213 wird nicht mehr um den gesamten Block geführt.

Mit der Reduzierung der Verkehrsmengen auf den Abschnitten Jungfernstieg und Fr.-Engels-Straße wird ganztags eine von den Anwohnern wahrnehmbare Pegelminderung erzielt. Die Erhöhung der Verkehrsmenge auf dem Abschnitt Carl-Heydemann-Ring ist vergleichsweise gering und wird zu einer unerheblichen Pegelerhöhung führen.

Die Bushaltestelle Jungfernstieg muss neu angelegt werden.

<table>
<tr><td>04</td><td colspan="3">Carl-Heydemann-Ring
vom Jungfernstieg bis zur Barther Straße</td></tr>
<tr><td colspan="4">Analyse</td></tr>
<tr><td colspan="2">Anliegende Flächennutzung gem. FNP:
überwiegend Wohnbaufläche</td><td colspan="2">Erfasste Betroffene: 184
Abschnittslänge: 800 m</td></tr>
<tr><td colspan="2">Verkehrsmenge: 8.488 Kfz/d
Straßenkategorie: Landesstraße L 213
Fahrbahnoberfläche: Asphalt
Öffentlicher Busverkehr: nein</td><td colspan="2">Schwerverkehrsanteile: 20/15/10 % d/e/n
Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h
Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 2
Lichtsignalanlage: ja</td></tr>
<tr><td>Lärmbetroffenheiten:</td><td>> 65 dB(A) Tag („den“)
107 Betroffene</td><td colspan="2">> 55 dB(A) Nacht („night“)
84 Betroffene</td></tr>
<tr><td colspan="3">Bemerkungen: Der Abschnitt Jungfernstieg – K.-Krull-Straße wurde aus Lärmschutzgründen bereits saniert (abgeschlossenen Lärmschutzmaßnahme). Das Großsteinpflaster in der Fahrbahn wurde durch eine Asphaltdecke ersetzt. Der nördliche Gehweg in diesem Abschnitt ist für den Radfahrer freigegeben. Die Kreuzung C.-H.-Ring/Barther Straße ist LSA-geregelt. Die derzeitige Dimensionierung berücksichtigt das sehr hohe Aufkommen vor dem Bau der Rügenbrücke.</td><td>Regelungsbedürfnis Lärmschutz:
Tag: ja Nacht: ja</td></tr>
<tr><td colspan="4">Maßnahmen und Minderungspotenzial</td></tr>
<tr><td colspan="4">04-1 Abschnitt Jungfernstieg – K.-Krull-Straße (Fb-Breite 6,50 m): Fahrbahnmarkierungen für den Radfahrer auf der Fahrbahn, z.B. im Bereich einmündender Straßen; Ziel: Radfahren auf der Straße fördern und sichern. [-1,5 dB(A)]
Abschnitt K.-Krull-Straße - Barther Straße (Fb-Breite ≥ 7,00 m): Fahrbahnmarkierungen Radverkehr anschließen (Angebotsstreifen bzw. Radfahrstreifen.
04-2(/05-2/07-2) Umgestaltung der Kreuzung Carl-Heydemann-Ring/Barther Straße in einen Kreisverkehr, dadurch Verzicht auf Abbiegespuren, Abrücken der Lärmquelle von der Bebauung und Reduzierung des Beschleunigungsrauschens. [-1,5 dB(A)]

Pegelminderung: - 1,5 dB(A) tags, im Rückbaubereich Kreisverkehr - 3 dB(A) tags und - 2 dB(A) nachts</td></tr>
<tr><td>Verbesserungen bei Maßnahmenumsetzung:</td><td>am Tag für 33 Betroffene
Reduz. ≤ 65 dB(A) für 27</td><td colspan="2">i. d. Nacht für 0 Betroffene
Reduz. ≤ 55 dB(A) für 0</td></tr>
<tr><td colspan="4">Anmerkungen</td></tr>
<tr><td colspan="4">Die Maßnahmen empfehlen sich als Ergänzung der vorgenommenen baulichen Verbesserungen und wirken insbesondere durch die Verkehrsberuhigung und das Abrücken der Lärmquelle im Bereich des künftigen Kreisverkehrs lärmreduzierend.</td></tr>
</table>

05	**Carl-Heydemann-Ring von der Barther Straße bis zum Tribseer Damm**

Analyse

Anliegende Flächennutzung gem. FNP: Wohnbaufläche (einseitig, wechselnd)	Erfasste Betroffene: 76 Abschnittslänge: 464 m
Verkehrsmenge: 13.176 Kfz/d Straßenkategorie: Landesstraße L 213 Fahrbahnoberfläche: Asphalt Öffentlicher Busverkehr: nein	Schwerverkehrsanteile: 20/15/10 % d/e/n Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 4 Lichtsignalanlage: ja

Lärmbetroffenheiten:	> 65 dB(A) Tag („den“)	> 55 dB(A) Nacht („night“)
	64 Betroffene	62 Betroffene

Bemerkungen: Die mehrspurige Fahrbahn ist für das vorhandene Kfz-Aufkommen überdimensioniert. Der Knotenpunkt mit dem Tribseer Damm ist wie die Kreuzung mit der Barther Str. (siehe Blatt 04) LSA-geregelt. Der Asphaltbelag besitzt zahlreiche Reparaturstellen.	Regelungsbedürfnis Lärmschutz: Tag: ja Nacht: ja

Maßnahmen und Minderungspotenzial

05-1 Reduzierung der Fahrstreifen von 4 auf 2 und Verschwenkung der Fahrbahnachse nördlich des Bahnübergangs Richtung Westen und südlich Richtung Osten zum Erreichen eines maximalen Abstands zur gegenüberliegenden Wohnbebauung. [-2 dB(A)]

05-2(/04-2/07-2) Umgestaltung der Kreuzung Carl-Heydemann-Ring/Barther Straße mit Überprüfung Kreisverkehr [-3 dB(A) im Knotenpunktbereich]

05-3(/06-2/11-1) Umgestaltung Knotenpunkt Carl-Heydemann-Ring/Tribseer Damm, Abrücken der Lärmquelle von der Bebauung und Reduzierung des Beschleunigungsrauschens. [-3 dB(A) im Knotenpunktbereich]

05-4 Grundhafte Sanierung der Fahrbahn. [-1 dB(A)]

05-5 Anlage von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn zur Verkehrsberuhigung. [-1 dB(A)]

Pegelminderung: - 4 dB(A) tags, - 2,5 dB(A) nachts

Verbesserungen bei Maßnahmenumsetzung:	am Tag für 51 Betroffene	i. d. Nacht für 53 Betroffene
	Reduz. ≤ 65 dB(A) für 49	Reduz. ≤ 55 dB(A) für 53

Anmerkungen

Es handelt sich um eine sehr wirksame straßenräumliche Maßnahme mit spürbaren Reduzierungen für die Anwohner der mehrgeschossigen Wohnhäuser.

<table>
<tr><td>06</td><td colspan="3">Carl-Heydemann-Ring
vom Tribseer Damm bis Damaschkeweg</td></tr>
<tr><td colspan="4">Analyse</td></tr>
<tr><td colspan="2">Anliegende Flächennutzung gem. FNP:
überwiegend Wohnbaufläche</td><td colspan="2">Erfasste Betroffene: 177
Abschnittslänge: 622 m</td></tr>
<tr><td colspan="2">Verkehrsmenge: max. 11.520 Kfz/d
Straßenkategorie: Landesstraße L 213
Fahrbahnoberfläche: Asphalt (gealtert)
Öffentlicher Busverkehr: nein</td><td colspan="2">Schwerverkehrsanteile: 20/15/10 % d/e/n
Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h
Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 2
Lichtsignalanlage: ja</td></tr>
<tr><td>Lärmbetroffenheiten:</td><td>> 65 dB(A) Tag („den“)
121 Betroffene</td><td colspan="2">> 55 dB(A) Nacht („night“)
117 Betroffene</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bemerkungen: Der Querschnitt ist, u. a. durch viele Abbiegespuren, relativ groß und mit häufig repariertem Asphalt belegt.</td><td colspan="2">Regelungsbedürfnis Lärmschutz:
Tag: ja Nacht: ja</td></tr>
<tr><td colspan="4">Maßnahmen und Minderungspotenzial</td></tr>
<tr><td colspan="4">06-1 Anlage von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn mit der Folge von Verkehrsberuhigung und weiterem Abrücken der Lärmquelle von der Bebauung. [-1 dB(A)]
06-2(/05-3/11-1) Umgestaltung Knotenpunkt Carl-Heydemann-Ring/Tribseer Damm, Abrücken der Lärmquelle von der Bebauung und Reduzierung des Beschleunigungsrauschens. [-3 dB(A) im Knotenpunktbereich]
06-3 Umgestaltung Knotenpunkt C.-Heydemann-Ring/Alte Richtenberger Straße mit Überprüfung Entfall LSA, dadurch Verstetigung des Verkehrsflusses. [-1 dB(A)]
06-4 Grundhafte Sanierung der Straßenoberfläche. [-1,5 dB(A)]

Pegelminderung: - 2,5 dB(A) tags</td></tr>
<tr><td>Verbesserungen bei Maßnahmenumsetzung:</td><td>am Tag für 86 Betroffene
Reduz. ≤ 65 dB(A) für 61</td><td colspan="2">i. d. Nacht für 61 Betroffene
Reduz. ≤ 55 dB(A) für 39</td></tr>
<tr><td colspan="4">Anmerkungen</td></tr>
<tr><td colspan="4">Der Ausbau des Abschnittes Alte Richtenberger Straße – Damaschkeweg ist kurzfristig (2014) vorgesehen. Angebotsstreifen für Radfahrer finden hierbei Berücksichtigung. Geprüft werden sollte, ob im anschließenden Abschnitt Alte Richtenberger – Tribseer Straße bereits vor Ausbau (längerfristig) die Fortführung von Angebotsstreifen bis zum Knotenpunkt Carl-Heydemann-Ring/Tribseer Damm erfolgen kann.</td></tr>
</table>

07	**Barther Straße** **vom Tribseer Damm bis Carl-Heydemann-Ring**

Analyse

Anliegende Flächennutzung gem. FNP: überwiegend Wohnbaufläche	Erfasste Betroffene: 276 Abschnittslänge: 598 m
Verkehrsmenge: 9.000 Kfz/d Straßenkategorie: Gemeindestraße Fahrbahnoberfläche: Asphalt Öffentlicher Busverkehr: ja	Schwerverkehrsanteile: 10/6,5/3 % d/e/n Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 2 Lichtsignalanlage: ja

Lärmbetroffenheiten:	> 65 dB(A) Tag („den“)	> 55 dB(A) Nacht („night“)
	193 Betroffene	183 Betroffene

Bemerkungen: Dieser Straßenabschnitt ist in gutem Zustand. Derzeit teilen sich Fußgänger und Radfahrer die beiden schmalen Gehwege. Die Kreuzung mit dem Carl-Hedemann-Ring ist LSA-geregelt und stark ausgebaut.	Regelungsbedürfnis Lärmschutz: Tag: ja Nacht: ja

Maßnahmen und Minderungspotenzial

07-1 Anlage von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn mit der Folge von Verkehrsberuhigung und weiterem Abrücken der Lärmquelle von der Bebauung. [-1,5 dB(A)]

07-2(/04-2/05-2) Umgestaltung der Kreuzung Carl-Heydemann-Ring/Barther Straße in einen Kreisverkehr, dadurch Verzicht auf Abbiegespuren, Abrücken der Lärmquelle von der Bebauung und Reduzierung des Beschleunigungsrauschens. [-3 dB(A) im Knotenpunktbereich]

Pegelminderung: - 1,5 dB(A) tags, im Rückbaubereich Kreisverkehr - 3 dB(A) tags und - 2 dB(A) nachts

Verbesserungen bei Maßnahmen-umsetzung:	am Tag für 72 Betroffene	i. d. Nacht für 1 Betroffenen
	Reduz. ≤ 65 dB(A) für 55	Reduz. ≤ 55 dB(A) für 1

Anmerkungen

Die Maßnahmen wirken insbesondere durch die Verkehrsberuhigung und das Abrücken der Lärmquelle im Bereich des künftigen Kreisverkehrs lärmreduzierend.

<table>
<tr><td>08</td><td colspan="3">Jungfernstieg
von Friedrich-Engels-Straße bis Tribseer Damm</td></tr>
<tr><td colspan="4">Analyse</td></tr>
<tr><td colspan="2">Anliegende Flächennutzung gem. FNP:
Wohnbaufläche</td><td colspan="2">Erfasste Betroffene: 247
Abschnittslänge: 422 m</td></tr>
<tr><td colspan="2">Verkehrsmenge: 2.976 Kfz/d
Straßenkategorie: Gemeindestraße
Fahrbahnoberfläche: Kopfstein-pflaster
Öffentlicher Busverkehr: ja</td><td colspan="2">Schwerverkehrsanteile: 10/6,5/3 % d/e/n
Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h
Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 2
Lichtsignalanlage: ja</td></tr>
<tr><td>Lärmbetroffenheiten:</td><td>> 65 dB(A) Tag („den“)
137 Betroffene</td><td colspan="2">> 55 dB(A) Nacht („night“)
129 Betroffene</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bemerkungen: Dem Austausch des Kopfstein-pflasters gegen einen lärmärmeren Belag stehen bisher denkmalschützerische Belange entgegen. T30 besteht bereits ganztags.</td><td colspan="2">Regelungsbedürfnis Lärmschutz:
Tag: ja Nacht: ja</td></tr>
<tr><td colspan="4">Maßnahmen und Minderungspotenzial</td></tr>
<tr><td colspan="4">08-1 Um die angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h wirksam zu unterstützen, sollen Fahrradschutzstreifen in den Querschnitt eingeordnet werden (geeignet durchgängig zu markieren z.B. Radsymbole, Hinweise an Radverbindungsübergängen, wie Küterdamm, zum Radfahren auf der Fahrbahn). Das setzt jedoch voraus, die Fahrbahnoberfläche im Fahrbereich der Radfahrer (o.g. Streifen) komfortabler zu gestalten.
Das erzielte Abrücken der Lärmquelle wird aufgrund der teilweise ausgeprägten Straßenschluchtsituation immissionsmindernd nur gering wirksam.

Pegelminderung: - 2 dB(A) tags</td></tr>
<tr><td>Verbesserungen bei Maßnahmen-umsetzung:</td><td>am Tag für 58 Betroffene
Reduz. ≤ 65 dB(A) für 16</td><td colspan="2">i. d. Nacht für 37 Betroffene
Reduz. ≤ 55 dB(A) für 8</td></tr>
<tr><td colspan="4">Anmerkungen</td></tr>
<tr><td colspan="4">Gegenwärtig gilt: einseitig in beide Richtungen „Gehweg/Radfahrer frei“. Es besteht eine ausgeprägte Konkurrenzsituation mit hohem Gefährdungspotenzial. Das Verlagern des Radverkehrs auf die Fahrbahn durch eine Abordnung von „Gehweg/Radfahrer frei“ würde diese reduzieren.</td></tr>
</table>

09	**Knieperwall** **von Mönchstraße bis Tribseer Damm**

Analyse

Anliegende Flächennutzung gem. FNP: Wohnbaufläche (einseitig)	Erfasste Betroffene: 155 Abschnittslänge: 868 m
Verkehrsmenge: 11.400 Kfz/d Straßenkategorie: Gemeindestraße Fahrbahnoberfläche: Asphalt Öffentlicher Busverkehr: ja	Schwerverkehrsanteile: 10/6,5/3 % d/e/n Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 2 Lichtsignalanlage: ja

Lärmbetroffenheiten:	> 65 dB(A) Tag („den“)	> 55 dB(A) Nacht („night“)
	16 Betroffene	15 Betroffene

Bemerkungen: Die Straße ist relativ kurvig und erzwingt niedrige Geschwindigkeiten. Gegenwärtig gilt: einseitig in beide Richtungen „Gehweg/Radfahrer frei“.	Regelungsbedürfnis Lärmschutz: Tag: ja Nacht: ja

Maßnahmen und Minderungspotenzial

09-1 Markierung von Schutzstreifen (oder Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn, je nach Möglichkeit sowohl Angebots-, als auch Radfahrstreifen vorstellbar) mit der Folge von Verkehrsberuhigung und weiterem Abrücken der Lärmquelle von der Bebauung.

Pegelminderung: - 1,5 dB(A) tags

Verbesserungen bei Maßnahmenumsetzung:	am Tag für 6 Betroffene	i. d. Nacht für 6 Betroffene
	Reduz. ≤ 65 dB(A) für 0	Reduz. ≤ 55 dB(A) für 0

Anmerkungen

Die Maßnahme verdeutlicht die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn. Ziel ist die Aufhebung des Nutzungsrechtes auf dem Gehweg zur Vermeidung der Konflikte zwischen Fußgängern und Fahrradfahrern.

10	**Tribseer Damm von Barther Straße bis Carl-Heydemann-Ring**

Analyse

Anliegende Flächennutzung gem. FNP: Wohnbaufläche	Erfasste Betroffene: 239 Abschnittslänge: 627 m
Verkehrsmenge: 11.496 Kfz/d	Schwerverkehrsanteile: 10/6,5/3 % d/e/n
Straßenkategorie: Gemeindestraße	Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h
Fahrbahnoberfläche: Asphalt	Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 2
Öffentlicher Busverkehr: ja	Lichtsignalanlage: ja

Lärmbetroffenheiten:	> 65 dB(A) Tag („den“)	> 55 dB(A) Nacht („night“)
	190 Betroffene	184 Betroffene

Bemerkungen: Die Straße (Fahrbahn und Seitenbereiche) erfordert einen grundhaften Ausbau mit Anlage von Radverkehrsanlagen. Die Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr sind z.T. überdimensioniert. Derzeit gibt es ein Benutzungsrecht für Radfahrer auf dem Gehweg bzw. einem baulichen, nicht benutzungspflichtigen Radweg. Von der überbreiten Fahrbahn ist gegenwärtig steckenweise ein Parkstreifen abmarkiert.	Regelungsbedürfnis Lärmschutz: Tag: ja Nacht: ja

Maßnahmen und Minderungspotenzial

10-1 Mittel-/langfristig: Straßenausbau mit neuer Straßenraumaufteilung. [-1,5 dB(A)]

10-2 Anlage von Radverkehrsanlagen. Ziel: 30 km/h durch Straßenraumgestaltung [-1 dB(A)]

10-3 Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit für alle Kfz auf 30 km/h nachts (T30n: 22 -6 Uhr). [-1,5 dB(A)]

Pegelminderung: - 2,5 dB(A) tags, - 3,5 dB(A) nachts

Verbesserungen bei Maßnahmen-umsetzung:	am Tag für 182 Betroffene	i. d. Nacht für 174 Betroffene
	Reduz. ≤ 65 dB(A) für 169	Reduz. ≤ 55 dB(A) für 149

Anmerkungen

Die Maßnahmen sind wichtig aufgrund einer ausgeprägten straßenschluchtartig begleitenden Wohnbebauung. Sie würden eine spürbare Reduzierung der Lärmimmissionen zur Folge haben und die Lebensqualität der Anwohner erheblich verbessern.

<table>
<tr><td>11</td><td colspan="3">Tribseer Damm
von Carl-Heydemann-Ring bis Richtenberger Chaussee</td></tr>
<tr><td colspan="4">Analyse</td></tr>
<tr><td colspan="2">Anliegende Flächennutzung gem. FNP:
Wohnbaufläche</td><td colspan="2">Erfasste Betroffene: 51
Abschnittslänge: 170 m</td></tr>
<tr><td colspan="2">Verkehrsmenge: 16.504 Kfz/d
Straßenkategorie: Gemeindestraße
Fahrbahnoberfläche: Asphalt
Öffentlicher Busverkehr: ja</td><td colspan="2">Schwerverkehrsanteile: 10/6,5/3 % d/e/n
Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h
Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 4
Lichtsignalanlage: ja</td></tr>
<tr><td>Lärmbetroffenheiten:</td><td>> 65 dB(A) Tag („den“)
45 Betroffene</td><td colspan="2">> 55 dB(A) Nacht („night“)
42 Betroffene</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bemerkungen: Der Abschnitt weist einen überbreiten Querschnitt auf, der aus der Abbiegespurbildung für die LSA-Kreuzung mit dem Carl-Heydemann-Ring resultiert.</td><td colspan="2">Regelungsbedürfnis Lärmschutz:
Tag: ja Nacht: ja</td></tr>
<tr><td colspan="4">Maßnahmen und Minderungspotenzial</td></tr>
<tr><td colspan="4">11-1(/05-3/06-2) Umgestaltung des Knotenpunktes C.-Heydemann-Ring/Tribseer Damm
11-2 Die Anzahl der Spuren soll um zwei reduziert werden. Hierdurch erfolgt ein Abrücken der Lärmquelle von der Wohnbebauung. [-1,5 dB(A)]
Über das rechnerisch angesetzte Maß hinaus dürften Verkehrsberuhigung und vermiedenes Beschleunigungsrauschen die Immissionen reduzieren.

Pegelminderung: - 1,5 dB(A) ganztags
Verbesserungen bei Maßnahmen-umsetzung:
am Tag für 10 Betroffene
Reduz. ≤ 65 dB(A) für 10
i. d. Nacht für 19 Betroffene
Reduz. ≤ 55 dB(A) für 19</td></tr>
<tr><td colspan="4">Anmerkungen</td></tr>
<tr><td colspan="4">Diese Maßnahme steht im Zusammenhang mit den Maßnahmen Nr. 5 und 6.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td>12</td><td colspan="3">Karl-Marx-Straße
vom Wulflamufer bis Greifswalder Chaussee</td></tr>
<tr><td colspan="4">Analyse</td></tr>
<tr><td colspan="2">Anliegende Flächennutzung gem. FNP:
Wohnbaufläche</td><td colspan="2">Erfasste Betroffene: 139
Abschnittslänge: 671 m</td></tr>
<tr><td colspan="2">Verkehrsmenge: 12.304 Kfz/d
Straßenkategorie: Gemeindestraße
Fahrbahnoberfläche: Asphalt
Öffentlicher Busverkehr: nein</td><td colspan="2">Schwerverkehrsanteile: 10/6,5/3 % d/e/n
Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h
Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 2
Lichtsignalanlage: ja</td></tr>
<tr><td>Lärmbetroffenheiten:</td><td>> 65 dB(A) Tag („den“)
59 Betroffene</td><td colspan="2">> 55 dB(A) Nacht („night“)
56 Betroffene</td></tr>
<tr><td colspan="2">Bemerkungen: Der überbreite Querschnitt der Fahrbahn wird derzeit anteilig zum Parken genutzt. Die Straße weist auf großer Länge geschlossene Wohnbebauung auf.
Beidseitig sind bauliche, nicht benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen vorhanden.</td><td colspan="2">Regelungsbedürfnis Lärmschutz:
Tag: ja Nacht: ja</td></tr>
<tr><td colspan="4">Maßnahmen und Minderungspotenzial</td></tr>
<tr><td colspan="4">12-1 Über veränderte Straßenraumaufteilung das Benutzungsrecht für Fahrradfahrer auf der Fahrbahn verdeutlichen, z.B. durch Markierung von Angebotsstreifen. [-1,5 dB(A)]
12-2 Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit für alle Kfz auf 30 km/h nachts (T30n: 22 -6 Uhr) aufgrund ausgeprägter geschlossener Wohnbebauung. [-1,5 dB(A)]

Pegelminderung: - 1,5 dB(A) tags, - 2,5 dB(A) nachts
Verbesserungen bei Maßnahmenumsetzung:
am Tag für 24 Betroffene
Reduz. ≤ 65 dB(A) für 13
i. d. Nacht für 32 Betroffene
Reduz. ≤ 55 dB(A) für 14</td></tr>
<tr><td colspan="4">Anmerkungen</td></tr>
<tr><td colspan="4">Die Akzeptanz der Straße als Wohnstandort litt in der Vergangenheit insbesondere im mittleren besonders fahrbahnnahen Abschnitt sichtbar. Durch die nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung kann dem entgegengewirkt werden.</td></tr>
</table>

13	**Frankendamm** **von Frankenwall bis südl. Sackgasse**

Analyse

Anliegende Flächennutzung gem. FNP: Wohnbaufläche	Erfasste Betroffene: 493 Abschnittslänge: 950 m

Verkehrsmenge: max. 8.304 Kfz/d	Schwerverkehrsanteile: 10/6,5/3 % d/e/n
Straßenkategorie: Gemeindestraße	Zulässige Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h
Fahrbahnoberfläche: Asphalt	Anzahl der Fahrstreifen im Querschnitt: 2
Öffentlicher Busverkehr: ja	Lichtsignalanlage: ja

Lärmbetroffenheiten:	> 65 dB(A) Tag („den“)	> 55 dB(A) Nacht („night“)
	306 Betroffene	280 Betroffene

Bemerkungen: Der jüngst vollständig sanierte Straßenzug stellt eine wichtige Verbindung der südöstlichen Wohngebiete zur Altstadt dar. Er ist dicht gesäumt von überwiegend mehrgeschossiger Wohnbebauung.	Regelungsbedürfnis Lärmschutz: Tag: ja Nacht: ja

Maßnahmen und Minderungspotenzial

13-1 Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit für alle Kfz auf 30 km/h nachts (T30n: 22 -6 Uhr) aufgrund ausgeprägter Wohnbebauung.

Pegelminderung: - 2,5 dB(A) nachts

Verbesserungen bei Maßnahmenumsetzung:	am Tag für 31 Betroffene	i. d. Nacht für 256 Betroffene
	Reduz. ≤ 65 dB(A) für 24	Reduz. ≤ 55 dB(A) für 201

Anmerkungen

Die im Rahmen der Sanierung vorgenommene Gestaltung von Querschnitt und Straßenoberfläche bewirkte bereits eine erhebliche Verbesserung der Immissionssituation. Die vorgeschlagene Maßnahme kann als sinnvolle Ergänzung angesehen werden und ist durch die umfangreiche anliegende geschlossene Wohnbebauung gerechtfertigt.

5.2 Kostenschätzung für die Maßnahmen

Für die einzelnen Maßnahmen wurden durch Fachplaner von der MIV Mecklenburgisches Ingenieurbüro für Verkehrsbau GmbH, ZNL Stralsund Kostenschätzungen vorgenommen und in der folgenden Tabelle dargestellt. Die Schätzansätze sind jeweils aus den Anmerkungen ersichtlich. Die Kostengrößen beruhen auf statistischen Erfahrungswerten, gehen von Bruttobeträgen aus und sollen lediglich der Orientierung dienen.

Einige Maßnahmen, wie die Herstellung von Kreisverkehren, gehören mehreren Maßnahmenbereichen an. Sie stehen nur einmal in der vorrangig zugeordneten Maßnahme beziffert in der Kostenspalte, wodurch eine Mehrfachsummierung vermieden wird. Bei weiterem Auftreten steht ein Verweis in der betreffenden Maßnahme.

Tabelle 3: Geschätzte Kosten für die einzelnen Maßnahmen

Nr.	Ort und Inhalt der Maßnahme	Kosten	Anmerkungen	Priorisierung
01	**Prohner Straße/Knieperdamm/Sarnowstraße vom Heinrich-Heine-Ring bis Olof-Palme-Platz**			
01-1	T 30 nachts	5.000 €	Ansatz: 20 St. neue Beschilderung, je 250 €	k
01-2	Rückbau Knoten H.-Heine-Ring (ohne generellen Umbau)	150.000 €	genereller Umbau Knoten: 450.000 €	m
01-3	Grüne Welle: Programmierung	5.000 €	Falls Leitungsverlegung zw. den LSA: 250.000 €	k
02	**Große Parower Straße/Spielhagenstraße vom Heinrich-Heine-Ring bis Knieperdamm**			
02-1	Grundhafter Ausbau Fahrbahn, incl. Nebenanlagen, Beleuchtung... in Abschnitten: Fr.-Naumann-Str. – Damitzer Str. (2014) Damitzer Str. – Knieperdamm	max. 2.352.000 €	1200 m x i.M. 14 m Breite = 16800 qm je 140 €/qm	k

Nr.	Ort und Inhalt der Maßnahme	Kosten	Anmerkungen	Priorisierung
	(2015) Billrothstr. – H.-Heine-Ring			k m/l
02-2	T 30 ganztags beibehalten	3.000 €	Ansatz: 12 St. neue Beschilderung, je 250 €	k
03	**Blockumfahrung C.-Heydemann-Ring/Jungfernstieg/Fr.-Engels-Str.**			
03-1	Herstellung Zweirichtungsverkehr	150.000 €	max., Baukosten, teilweise grundhaft	m
03-2	Erneuerung Fahrbahn Jungfernstieg	max. 264.000 €	Baukosten, Ansatz: 110 m x i.M. 15 m = 1650 qm je 160 €, etwas höher wegen Natursteinbord u. Großpflaster Granit	m
04	**Carl-Heydemann-Ring vom Jungfernstieg bis zur Barther Straße**			
04-1	Angebotsstreifen für Radfahrer, beidseitig	8.800 €	Markierungen Strich/Lücke Breitstrich, Ansatz: 800 m x 11 €m	m
04-2	Umbau Knoten Barther Straße zum Kreisverkehr	750.000 €	partiell grundhaft, ohne größeren Ansatz Medienumverlegung...	m
05	**Carl-Heydemann-Ring von der Barther Straße bis zum Tribseer Damm**			
05-1	Fahrstreifenreduzierung von 4 auf 2	207.000 €	Baukosten Fahrbahneinziehung und neue Nebenanlagen: 2300 qm je 90 €	m
05-2	Umbau Knoten Barther Straße zum Kreisverkehr, s. 04-2		Kosten und Anmerkungen bei 04-2	m
05-3	Umgestaltung Knoten Tribseer Damm, s. 11-1		Kosten und Anmerkungen bei 11-1	m

Nr.	Ort und Inhalt der Maßnahme	Kosten	Anmerkungen	Priorisierung
05-4	grundhafte Sanierung Fahrbahn	max. 1.161.000 €	Ansatz: 464 x i.M. 18 m = 4352 qm je 140 €	m
05-5	Radfahrstreifen auf der Fahrbahn	5.100 €	Markierung beidseits, Ansatz: 464 m x 11 €/m	m
06	**Carl-Heydemann-Ring vom Tribseer Damm bis Damaschkeweg**			
06-1	Radfahrstreifen auf der Fahrbahn	6.900 €	Markierung beidseits, Ansatz: 622 m x 11 €/m	k
06-2	Umgestaltung Knoten Tribseer Damm, s. 05-3		Kosten und Anmerkungen bei 05-3	m
06-3	Z. B. Abbau LSA am Knoten Alte Richtenberger Straße	3.000 €	Verbleib der Kabel im Boden	k
06-4	grundhafter abschnittsweiser Straßenausbau (zus. mit Maßnahmen der REWA): Alte Richtenberger Straße-Damaschkeweg (2014) Tribseer Damm – Alte Richtenberger Straße	1.393.000 €	Ansatz: 622 x i.M. 16 m = 9952 qm je 140 €	 k m/l
07	**Barther Straße vom Tribseer Damm bis Carl-Heydemann-Ring**			
07-1	Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn (Markierung)	6.600 €	Markierung beidseits, Ansatz: 598 m x 11 €/m	k
07-2	Umbau Knoten C.-Heydemann-Ring zum Kreisverkehr, s. 04-2		Kosten und Anmerkungen bei 04-2	m

Nr.	Ort und Inhalt der Maßnahme	Kosten	Anmerkungen	Priorisierung
08	**Jungfernstieg von Friedrich-Engels-Straße bis Tribseer Damm**			
08-1	Verbesserung der Oberfläche in den Seitenbereichen der Fahrbahn zur Führung der Radfahrer (Fahrstreifen)	93.000 €	Baukosten Ansatz: 422 x 2 x 1 m = 844 qm je 110 € (Technologie beachten)	k
09	**Knieperwall von Mönchstraße bis Tribseer Damm**			
09-1	Angebotsstreifen auf der Fahrbahn	9.500 €	Markierung beidseits, Ansatz: 868 m x 11 €/m	m
10	**Tribseer Damm von Barther Straße bis Carl-Heydemann-Ring**			
10-1	grundhafter Straßenausbau	max. 1.931.000 €	Ansatz: 627 x i.M. 22 m = 13394 qm je 140 €	m
10-2	Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn markieren	6.900 €	Markierung beidseits, Ansatz: 627 m x 11 €/m	m
10-3	T 30 nachts	1.000 €	Ansatz: 4 St. neue Beschilderung, je 250 €	k
11	**Tribseer Damm von Carl-Heydemann-Ring bis Richtenberger Chaussee**			
11-1	Umgestaltung Knoten C.-Heydemann-Ring	750.000 €	partiell grundhaft, ohne größeren Ansatz Medienumverlegung...	m
11-2	Fahrstreifenreduzierung von 4 auf 2	76.500 €	Baukosten Fahrbahneinziehung und neue Nebenanlagen: 850 qm je 90 €	m

Nr.	Ort und Inhalt der Maßnahme	Kosten	Anmerkungen	Priorisierung
12	**Karl-Marx-Straße vom Wulflamufer bis Greifswalder Chaussee**			
12-1	Grundhafter Ausbau Fahrbahn, Neuaufteilung Straßenraum	max. 2.684.000 €	Ansatz: 671 x i.M. 25 m = 16775 qm je 160 € (erhöht wegen hoher Fahrbahn- u. Parkraumflächenanteile)	k
12-2	T 30 nachts	2.500 €	Ansatz: 10 St. neue Beschilderung, je 250 €	k
13	**Frankendamm von Frankenwall bis südl. Sackgasse**			
13-1	T 30 nachts	3.000 €	Ansatz: 12 St. neue Beschilderung, je 250 €	k
	Summe ca.	12.027.800 €		

Quelle: MIV Mecklenburgisches Ingenieurbüro für Verkehrsbau GmbH, ZNL Stralsund

Alle Kosten sind im Rahmen des Lärmaktionsplanes vorgenommene grobe Schätzungen, Bruttowerte und gerundet.

Die Anwendung spezieller Förderrahmenbedingungen bspw. des GVFG kann Aufwandsbeschränkungen und damit niedrigere Kostenansätze zur Folge haben (hier auch kenntlich durch Zusatz „max.“).

Priorisierung: k – kurzfristig (bis 5 Jahre), m – mittelfristig (über 5 Jahre), l – langfristig (über 10 Jahre)

6 Ruhige Gebiete

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG soll es auch Ziel der Lärmaktionspläne sein, „ruhige Gebiete gegen die Zunahme des Lärms zu schützen“. Ein „ruhiges Gebiet“ ist in der Umgebungslärmrichtlinie nicht genau definiert, sondern kann durch Festsetzung der Kommune bestimmt werden.

Als sog. Ruhige Gebiete kommen nach Abstimmung mit den Fachplanungsämtern der Stadtverwaltung infrage:

- Zoo Stralsund und Stadtwald (A)
- St.-Jürgen-Friedhof (B)
- Neuer und Alter Frankenfriedhof (C und D)

Diese Auswahl Ruhiger Gebiete ist in Abb. 4 (s. Kap. 3.2) eingezeichnet. Sie kann wie folgt begründet werden:

Zoo und Stadtwald befinden sich in Nachbarschaft bevölkerungsreicher Stadtgebiete und schließen über ein ruhiges Wegesystem entlang des Moorteiches radial an das Stadtzentrum an. Im Kern sind die Lärmimmissionen in der Tat gering. Die Lärmeinträge erfolgen im westlichen Teil insbesondere vom Grünhufer Bogen. Eine Erhöhung derselben ist zu vermeiden.

Der nicht mehr aktive St.-Jürgen-Friedhof stellt eine wertvolle Stadtoase im Stadtteil Knieper dar. Er wird durch die Prohner Straße mit Lärm beaufschlagt. Dieser Eintrag ließe sich durch einen Lückenschluss der westlichen Randbebauung der Prohner Straße reduzieren.

Der Stadtteil Franken ist hinsichtlich ruhiger Parkanlagen unterversorgt. Darum kommt den früheren Friedhöfen Neuer und Alter Frankenfriedhof eine besondere Bedeutung zu. Insbesondere der Neue Frankenfriedhof besitzt trotz zweiseitiger Tangierung durch Karl-Marx-Straße und Frankendamm aufgrund seiner Ausdehnung und des alten Baumbestandes einen sehr ruhigen Kern.

7 Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Information und Beteiligung der Öffentlichkeit, also der Bürger und Bürgerinnen, der Verbände und Organisationen ist ein zentrales Element der Lärmaktionsplanung.

Die Form des Beteiligungsverfahrens ist allerdings nicht weiter definiert. Der abschließende Beschluss über den Lärmaktionsplan erfolgt durch die Bürgerschaft der Hansestadt. Die Bürgerinnen und Bürger werden über den Abschluss der Lärmaktionsplanung von der Hansestadt unterrichtet.

Für die Vorstellung einer Entwurfsfassung des Lärmaktionsplanes wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung für den 29. August 2013 zu einer Bürgerversammlung in das Rathaus eingeladen. Es nahmen etwa 15 interessierte Bürger teil.

Im Rahmen der Vorstellung wurde eine knappe Einführung in die Wirkung und Rechenregeln von Lärmpegeln sowie die Ausbreitung und Dämpfung von Schall gegeben. Nach anschließender Klärung interessierter Verständnisfragen gab es seitens der Bürger Hinweise und Anregungen zu folgenden Themen:

- Geschwindigkeitsbeschränkungen mit -kontrollen verbinden.
- Forderung konsequenterer Sanktionen bei Geschwindigkeitsüberschreitungen.
- An der Kreuzung Heinrich-Heine-Ring/Prohner Straße besonders nachts Lärm durch übermäßige Beschleunigungsvorgänge.
- Frage nach der fehlenden Einbeziehung des Grünhufer Bogens – beantwortet durch die Darstellung der größeren Entfernung der dortigen Wohnbebauung im Unterschied zu den innerstädtischen Durchgangsstraßen und dadurch derzeit nachgeordnet. Möglicherweise Aufnahme in einer späteren Fortschreibung.
- Die Einrichtung von Kreisverkehren wird begrüßt.
- Die vorgestellten Maßnahmen fanden grundsätzlich Akzeptanz.

Am 18. September 2013 fand eine Vorstellung von Entwurf und Maßnahmen des Lärmaktionsplanes vor dem Bauausschuss der Bürgerschaft statt. Einer Anregung, den wegen eines Verkehrsaufkommens weit unter der Schwelle der EG-Umgebungslärmrichtlinie nicht enthaltenen Straßenzug Große Parower Straße/Spielhagenstraße aufgrund des lärmfördernden Zustandes der Fahrbahnoberfläche mit aufzunehmen, wurde nachgekommen.

Im Nachgang zur Bürgerversammlung ging telefonisch ein Bürgerhinweis folgenden Inhalts ein: Im Zuge des Rügenzubringers und dessen Querung der Bahnstrecke Stralsund – Greifswald werden die beim Überfahren der Fahrbahnübergänge der überführenden Brückenbauwerke entstehenden Impulsgeräusche als außerordentlich störend wahrgenommen. Die Geräuschimpulse entwickeln diese Störwirkung insbesondere nachts und können bei Mitwindsituationen über große Entfernungen (mehrere Kilometer) getragen werden. Als Maßnahme wird empfohlen, den Straßenbaulastträger (SBA Stralsund) durch einen Hinweis zu veranlassen, bei einem künftig erforderlichen Eingriff in die Brückenfahrbahn die vorhandenen einfachen Lamellenfahrbahnübergänge gegen lärmmindernde Ausführungen auszutauschen.

Im Ergebnis fanden die Hinweise und Anregungen Eingang in die Maßnahmengestaltung (s. Maßnahmenblätter, Kap. 5.1)

Der Lärmaktionsplan wird im Internet unter www.stralsund.de veröffentlicht.

8 Entlastung bei Umsetzung der Maßnahmen

Die Umsetzung der Maßnahmen besitzt Entlastungwirkungen für die betroffenen Anwohner. Die Zahlen sind in den Maßnahmenblättern jeweils für das örtlich zusammenhängende Maßnahmenpaket aufgeführt.

Selbstverständlich treten die Verbesserungen gleichermaßen für alle Betroffenen auf. Die Einteilung der Betroffenen gem. EG-Umgebungslärmrichtlinie in 5-dB(A)-Intervalle hat jedoch zur Folge, dass die Verbesserung letztlich an der Anzahl der Betroffenen gemessen wird, die infolge der Lärmimmissionsreduzierung einen Intervallwechsel vollziehen. Diese Zahl ist naturgemäß kleiner.

Vor dem Hintergrund dieser Intervallstatistik kann festgestellt werden, dass sich für den gesamten Maßnahmenbereich durch Intervallwechsel belegte Verbesserungen für ca. 700 Anwohner am Tag (i. S. DEN) und 1100 Anwohner in der Nacht ergeben. Die folgenden Abbildungen stellen die Verschiebung grafisch dar. Die Intervalle < 55 dB(A) sind für den Tag-Zeitraum nicht belegt, da hier nicht mehr von Betroffenheit ausgegangen wird.

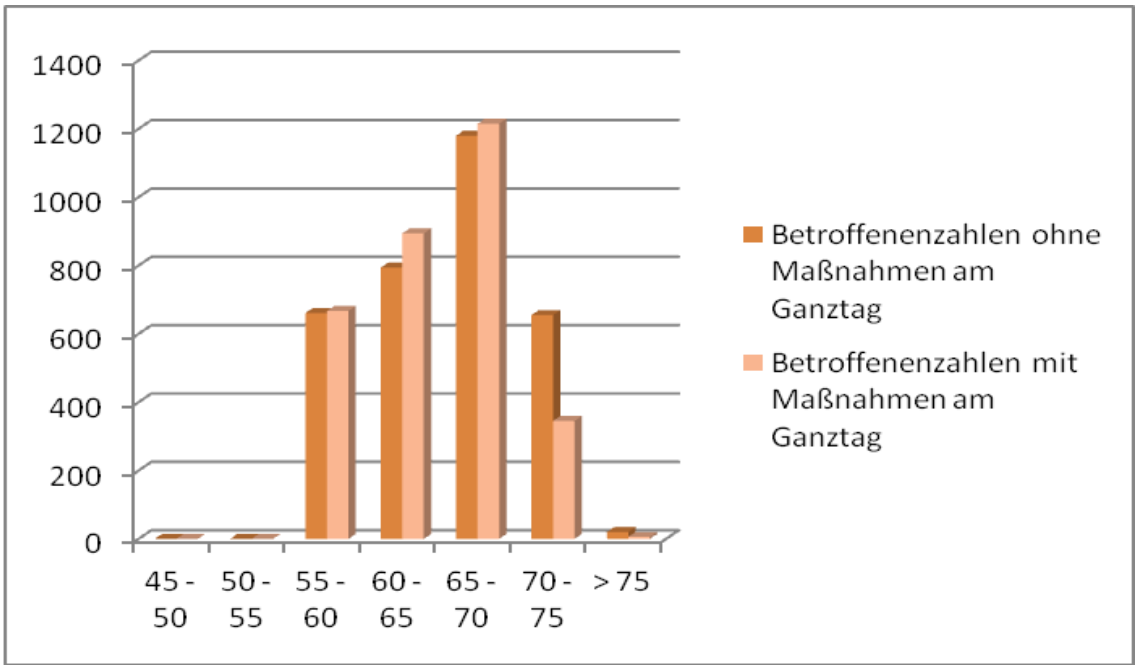


Abbildung 8: Betroffenenstatistik für den Tag (i. S. DEN)

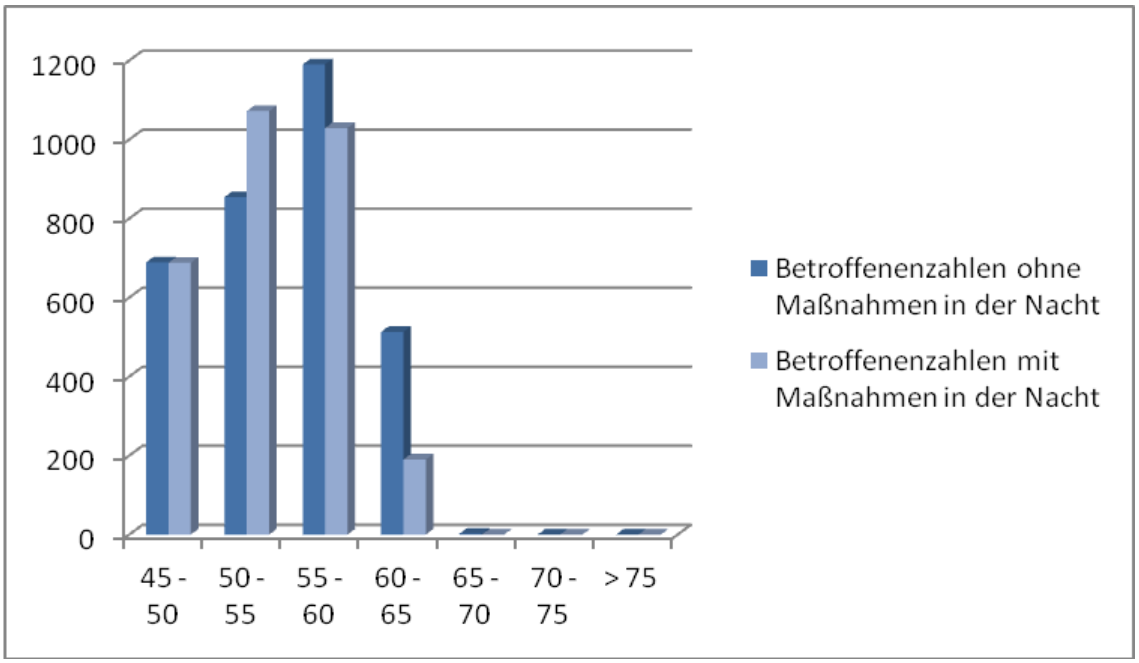


Abbildung 9: Betroffenenstatistik für die Nacht

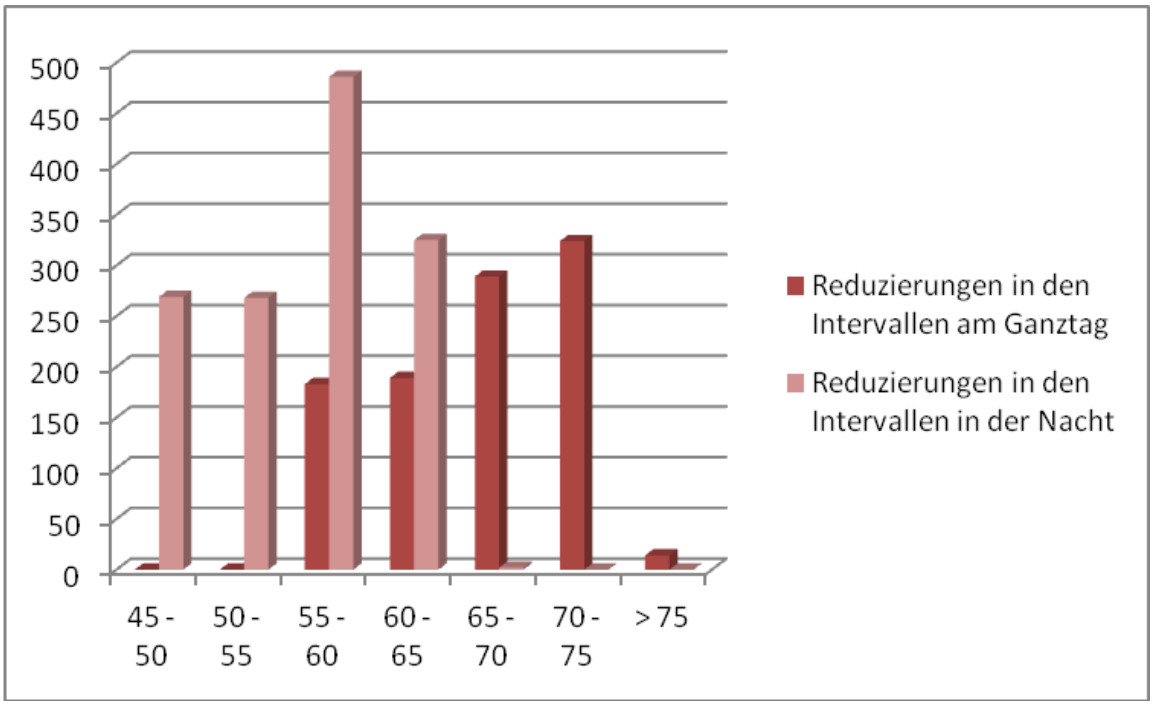


Abbildung 10: Reduzierungen in den Betroffenheitsintervallen bei Maßnahmenumsetzung

Im Ergebnis ist eine ausgeprägte Verschiebung von höheren Pegelintervallen in niedrigere festzustellen (Abb. 8 und 9). Das stellt einen durchaus erwünschten Effekt dar.

Aus Abb. 10 ist ersichtlich, dass die Reduzierungen in den höchsten Pegelintervallen ebenfalls wunschgemäß am größten sind. Es handelt sich somit um ein durchaus wirksames Paket von Lärmminderungsmaßnahmen.

9 Ausblick

Der vorliegende Lärmaktionsplan entspricht den Anforderungen der Stufe II der EG-Umgebungslärmrichtlinie. Im Zuge der Erarbeitung wurde besonderer Wert auf die Definition konkret beschreibbarer und praktisch umsetzbarer Maßnahmen gelegt. Die Umsetzbarkeit unterscheidet kurz-, mittel- und langfristige Vorhaben.

Den in Kapitel 5.1 enthaltenen Maßnahmenblättern gleichgestellt sind weitere im Kapitel 4.1 beschriebene nicht quantifizierbare, jedoch allgemein lärmreduzierende Maßnahmen, deren Verfolgung als Daueraufgabe begriffen wird.

Nach der Umsetzung von Maßnahmen, die Anordnungen verringerter Höchstgeschwindigkeiten zum Inhalt haben, ist zu beobachten, ob diesen nachgekommen wird. Bei Akzeptanzproblemen durch die Verkehrsteilnehmer sind die Maßnahmen durch sanktionierende oder nicht sanktionierende Überwachungseinrichtungen zu ergänzen.

Der Aktionsplan wäre im Jahr 2018 fortzuschreiben. In diesem Zusammenhang wird zu prüfen sein, inwieweit die Maßnahmen umgesetzt wurden und welche Maßnahmen zur Lärmminderung neu aufgenommen werden sollen. Insbesondere sollen Erfahrungen aus der fünfjährigen Umsetzungsperiode gezielt in die weitere Gestaltung des Lärmaktionsplanes eingehen.

Quellenverzeichnis

RICHTLINIE 2002/49/EG:

Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 189/12 vom 18.07.2002

BIMSCHG:

Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG vom 15. März 1974. Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge

UMSETZUNGSGESETZ:

Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. Teil I Nr. 38 S. 1794 (§ 47a-f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

34. BIMSCHV:

Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV) vom 6. März 2006, BGBl. Teil I Nr. 12 vom 15.03.2006,S. 516.

VBUS:

Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) vom 22. Mai 2006 (BAnz. 154a vom 17.08.2006).

VBUSCH:

Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch) vom 22. Mai 2006 (BAnz. 154a vom 17.08.2006).

VBUF:

Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Flugplätzen (VBUF) vom 22. Mai 2006 (BAnz. 154a vom 17.08.2006).

16. BIMSCHV:

Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990.

VBEB:

Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 9. Februar 2007.

UBA-MAßNAHMENBLÄTTER:

Maßnahmenblätter zur Lärmminderung im Straßenverkehr, Umweltbundesamt, Juli 2009, http://www.uba.de/uba-info-medien/3802.html

LÄRMKARTEN STRALSUND:

EG-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG – Stufe II (2012), Lärmkarten nach §47 c BImSchG, Strategische Lärmkarten für die Hansestadt Stralsund, Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (LUNG MV), 18. Juni 2012

ERGÄNZUNGSNETZ STRALSUND:

Strategische Lärmkarte „Betroffenheitsuntersuchung Ergänzungsnetz“ für die Hansestadt Stralsund, Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern, 02. August 2013

Lärmaktionsplan, 2. Stufe – Bürgerbeteiligung

Zusammenstellung Hinweise / Einwendungen mit Stellungnahme

Einwender	Hinweise / Einwendung	Stellungnahme
XXX 17.11.2016	Unklar erscheint der Ansatz, dass die Lärmbelästigung in der Friedrich-Engels-Straße nicht gesondert untersucht wurde. Sind Maßnahmen der Blockumfahrung (S. 20) für die komplette Friedrich-Engels-Straße vorgesehen? Was unternimmt die Stadtverwaltung, um die Höchstgeschwindigkeiten im Verkehrsnetz der Hansestadt Stralsund wirksam zu kontrollieren.	• In der Analyse der Lärmsituation im Rahmen des Lärmaktionsplanes wurden Bereiche mit einer hohen Anzahl der vom Verkehrslärm Betroffenen in Verbindung mit hohen Pegeln identifiziert. Bereiche mit 3 Mio. Kfz pro Jahr standen vorrangig in der Betrachtung. • Die Friedrich-Engels-Straße weist geringere Verkehrszahlen auf und stellt vor dem Hintergrund der zuvor genannten Analysenmethode keinen Belastungsschwerpunkt dar. • Die Maßnahmen zur Blockumfahrung umfassen für die Friedrich-Engels-Straße den Abschnitt zwischen Jungfernstieg und Carl-Heydemann-Ring. • Die Kontrolle über die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten ist Aufgabe der Polizei. Unterstützend führt für ausgewählte Straßen die Stadtverwaltung Verkehrserhebungen durch, bei der auch gefahrene Geschwindigkeiten lediglich ermittelt werden. Hieraus können Hinweise an die Polizei zur Notwendigkeit einer wirksamen Kontrolle folgen.
XXX 07.11.2016	Störend ist nicht nur Verkehrslärm, ebenso geht vom Speedwaystadion eine erhebliche Lärmbelästigung an Sonnabendnachmittagen und ruhigen Zeiten ab etwa 17:00 bis 20:00 Uhr wochentags aus. Störend sind nicht nur die Motorengeräusche sondern auch die Lautsprecher Anlagen. Innerhalb der Ruhezeiten wird trainiert.	• Sport- und Freizeitlärm sind nicht Schwerpunkt dieses Lärmaktionsplanes. In der Bürgerinformationsveranstaltung am 29.08.2013 gab es keine diesbezüglichen Hinweise seitens der Beteiligten. • Beschwerden und Vermutung der Nicht-Einhaltung von Immissionsrichtwerten sind an das Staatliche Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern zu richten, da es sich beim Betrieb des Speedwaystadions um eine genehmigungsbedürftige Anlage gem. 4. BImSchV handelt.

XXX 23.11.2016	Fußgängerüberweg Ecke Breitscheidstr. teilweise asphaltiert. Daraus resultiert extrem belastendes Geräusch. Beschleunigende Busse im Bereich Jungfernstieg 12b als besonders störend. Es finden keine Messungen der Geschwindigkeit durch die Polizei im Bereich Blockumfahrung statt.	• Für den Bereich der Blockumfahrung (C.-Heydemann-Ring/Jungfernstieg/Fr.-Engels-Str.) und Jungfernstieg sind Maßnahmen im Lärmaktionsplan festgesetzt worden. • Fahrverhalten nicht durch Lärmaktionsplanung regelbar. • Kontrolle von Höchstgeschwindigkeiten können nicht durch den Lärmaktionsplan angeordnet werden.
XXX 21.11.2016	Es wurde keine Lärmminderungsmaßnahme für die Greifswalder Chaussee in den Lärmaktionsplan mit aufgenommen, obwohl Bebauung nah zur Straße und dicht bebaut (Bahnweg - Paschenberg). Die Höchstgeschwindigkeit wird durch Verkehrsteilnehmer nicht eingehalten.	• In der Analyse der Lärmsituation im Rahmen des Lärmaktionsplanes wurden Bereiche mit einer hohen Anzahl der vom Verkehrslärm Betroffenen in Verbindung mit hohen Pegeln identifiziert. • Bereiche mit 3 Mio. Kfz pro Jahr standen vorrangig in der Betrachtung. • Punktuell ist für die Greifswalder Chaussee eine Betroffenheit zu verzeichnen, jedoch sind grundsätzlich die Gebäude relativ weit von der Straße entfernt und auch eine Straßen-schluchtsituation ist nicht vorhanden. Vor dem Hintergrund einer ganzheitlichen Betrachtung des Straßenzuges und damit verbundener Maßnahmenentwicklungen ist kein Belastungsschwerpunkt gegeben. • Kontrolle von Höchstgeschwindigkeiten können nicht durch den Lärmaktionsplan angeordnet werden.
XXX 17.11.2016	Heinrich-Heine-Ring 146 wird nicht als identifizierter Belastungsbereich dargestellt. Bittet um Prüfung und ggf. Aufnahme in den Lärmaktionsplan.	• Im Bereich Heinrich-Heine-Ring sind zahlenmäßig nur wenige Betroffenheiten ermittelt worden. • Belastungsschwerpunkte, die im Lärmaktionsplan behandelt wurden sind gekennzeichnet durch große Anzahl an Betroffenen in Verbindung mit hohen Pegeln. Dies ist in diesem Bereich nicht gegeben.
XXX 22.11.2016	Mit dem Bau der Ortsumgehungsstraßen und Zubringer zur A 20 wurde kein Lärmschutzkonzept	• Mit dem Neubau von Ortsumgehungsstraßen und des Zubringers zur A 20 wurde der Lärmschutzanspruch nach der

	erarbeitet. Besonders die Tribseer Vorstadt ist umringt von diesen Straßen und damit stark belastet.	16. BImSchV ermittelt. Weiterhin sind im Nachgang Wohngebiete entstanden, bei denen im Rahmen der Bauleitplanung die Immissionssituation beurteilt wurde. • Aus diesem Grund wurden die angesprochenen Straßenzüge im Rahmen des Lärmaktionsplanes nicht behandelt.
XXX 23.11.2016	Erhebliche Lärm- und Schadstoffbelastung in der Wasserstraße ist zu verzeichnen.	• Lärmaktionsplan behandelt nicht die Altstadt von Stralsund. In diesem Fall wird auf das Verkehrskonzept Altstadt verwiesen, das Maßnahmen zu Lärmminderung enthält. • Die Wasserstraße gehört nicht zum zu betrachtenden Straßennetz für die Lärmaktionsplanung (das Verkehrsaufkommen liegt unter 3 Mio. Kfz/Jahr), aber: • Für die Wasserstraße wird der Anspruch auf Lärmsanierung geprüft.

TOP Ö 3.2

Hansestadt Stralsund

Beschlussvorlage Bürgerschaft
Vorlage Nr.: B 0062/2017
öffentlich

Titel: Bebauungsplan Nr. 61 der Hansestadt Stralsund -Östlich der Smiterlowstraße- Abwägungs- und Satzungsbeschluss

Federführung:	60.4 Abt. Planung- und Denkmalpflege	Datum:	13.09.2017
Bearbeiter:	Wohlgemuth, Ekkehard Gessert, Kirstin Kluge,Swanhild		

Beratungsfolge	**Termin**	
OB-Beratung Ausschuss für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung	16.10.2017 02.11.2017	

Sachverhalt:

Das Plangebiet liegt im Stadtteil Frankenvorstadt, östlich der Smiterlowstraße und damit auch im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet „Altstadtinsel“ gemäß § 142 Baugesetzbuch (BauGB). Die Bürgerschaft hat am 14.10.2010 die Aufstellung des Bebauungsplans für das Areal zwischen Frankendamm, Otto-Voge-Straße, Smiterlowstraße und Wulflamufer beschlossen. Anlass für die Planaufstellung waren die städtebaulichen Missstände, die durch Gebäudeleerstand, Baulücken und Gewerbebrachen in diesem Bereich entstanden waren.
Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit wurde auf der Grundlage des Vorentwurfs im Juni 2014 durchgeführt, parallel dazu erfolgte auch die erste Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange.

In den zum Vorentwurf eingegangenen Stellungnahmen und Anregungen wurde insbesondere auf die Boden- und Grundwasserverunreinigungen durch die frühere gewerbliche Nutzung (ehemalige Wäscherei), die Lärmbelastungen (Straßenverkehr sowie Lieferverkehr zum Verbrauchermarkt) und die hohe Stellplatznachfragen hingewiesen. Aufgrund der zwischenzeitlich am Frankendamm und der Otto-Voge-Straße realisierten Bauvorhaben zeigte sich, dass das Erfordernis zur Aufstellung des Bebauungsplanes nur für den ehemals gewerblich genutzten Bereich an der Smiterlowstraße bestand. Der Geltungsbereich des Plangebietes wurde entsprechend von ursprünglich 2,8 ha auf 0,64 ha zum Entwurf verkleinert. Die Grundstücke im angepassten Geltungsbereich sind überwiegend im städtischen Eigentum bzw. der Ankauf von der Stadt/SES ist kurzfristig beabsichtigt.

Die innerstädtische Lage und Größe des Plangebietes sowie die vorgesehene Nutzung lassen eine Aufstellung des Bebauungsplans im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB ohne Umweltprüfung zu.

Nach dem Bürgerschaftsbeschluss über die Auslegung im Dezember 2016 lag der Bebauungsplanentwurf vom 10. Januar bis 10. Februar 2017 öffentlich aus. Parallel hatten

die Behörden, Nachbargemeinden und sonstige Träger öffentlicher Belange erneut Gelegenheit zur Stellungnahme. Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Planung von Seiten der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange überwiegend zugestimmt wird. Einzelne Anwohner lehnten die geplante 3-Geschossigkeit und somit Höhe der Gebäude ab.

Lösungsvorschlag:

Die im Bebauungsplanverfahren eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange wurden inhaltlich eingehend geprüft und der Vorschlag für die Abwägung erarbeitet (siehe Anlage 2).

Die **Hinweise** vom Staatlichen Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern; Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr; Bergamt Stralsund; Betrieb für Bau und Liegenschaften M-V; Hauptzollamt Stralsund; Deutsche Telekom Technik GmbH; Kabel Deutschland; Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz; Landesamt für innere Verwaltung M-V, Amt für Geoinformation, Vermessungs- u. Katasterwesen; Landkreis Vorpommern-Rügen, Fachbereich Brand- und Katastrophenschutz, Fachbereich Kataster und Vermessung, Fachbereich Wasserwirtschaft; SWS Energie GmbH; REWA GmbH; werden zur Kenntnis genommen. Sie beziehen sich nicht auf die Festsetzungen und Inhalte des Bebauungsplans und sind demzufolge nicht abwägungsrelevant. Es wurde auf allgemein geltende Gesetze, Vorschriften und Regeln hingewiesen, insbesondere solche die bei der Erschließung und bei der Bauausführung zu berücksichtigen sind, oder es wurden sonstige Informationen u.a. zu den Altlasten gegeben.

Es wird vorgeschlagen, den Anregungen nachfolgender Behörden, der Öffentlichkeit und der sonstigen Beteiligten (siehe Anlage)

teilweise zu folgen:
Landesamt für Kultur und Denkmalpflege,
Landkreis Vorpommern-Rügen, Fachbereich Kataster und Vermessung,
Landkreis Vorpommern-Rügen, Fachdienst Bau und Planung, Bauleitplanung,
Landkreis Vorpommern-Rügen, Fachbereich Umweltschutz,
NABU Nordvorpommern e. V.
Robert und Jana Schwols,
Thomas Schwols,
Heinz Backhaus,

nicht zu folgen:
Landkreis Vorpommern-Rügen, Fachbereich Naturschutz.

Die Anregungen der beteiligten städtischen Ämter wurden, soweit sie für die Planung relevant waren, berücksichtigt.

Die nun vorliegende Satzungsfassung des Bebauungsplanes Nr. 61 hat nachfolgenden wesentlichen Inhalt:

1. Art und Maß der baulichen Nutzung
Das Baugebiet wird entsprechend dem Charakter der umliegenden Bebauung überwiegend als allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt. Die Wohnnutzung prägt den Charakter des allgemeinen Wohngebiets (WA). Neben dem Wohnen sind weitere Nutzungen zulässig, wie die der Versorgung dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften, nicht störende Handwerksbetriebe, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke. Ausnahmsweise zulässig sind Betriebe des Beherbergungsgewerbes und Anlagen

für Verwaltungen.

Das langgestreckte Grundstück der ehemaligen Wäscherei (Flurstücke 22/2 u. 20/1) ragt weit in den Hofraum der Grundstücke entlang des Frankendamms hinein, die neben der Wohnnutzung auch durch gewerbliche Nutzungen geprägt sind. Der östliche Teil des Flurstücks 22/2 wird deshalb auch als Mischgebiet (MI) festgesetzt, in dem nur untergeordnete bauliche Anlagen und Freiflächen zulässig sind.

Entlang der Smiterlowstraße sind zwingend zweigeschossige bzw. zwei- bis dreigeschossige, traufständige Wohngebäude vorgesehen, die sich höhenmäßig gut in die Umgebungsbebauung einordnen. Mit der Reduzierung der Geschossigkeit von 3 auf 2 Vollgeschosse an der Ecke zur Otto-Voge-Straße wird der Anregung der angrenzenden Nachbarn teilweise gefolgt.

Um an der Smiterlowstraße eine markante, den Straßenraum fassende Bebauung zu entwickeln, ist eine abweichende Bauweise mit Gebäudelängen von 24 bis 30 m und seitlichem Grenzabstand festgesetzt. Damit wird der Bau von drei Gebäuden mit insgesamt ca. 25 Wohnungen ermöglicht. Zur Smiterlowstraße wird eine Baulinie vorgegeben, um eine geordnete Bauflucht mit Vorgärten entwickeln zu können, wie sie auch an der gegenüberliegenden Straßenseite besteht.

Im allgemeinen Wohngebiet ist die Grundflächenzahl (GRZ) auf 0,3 festgesetzt. Neben den Wohnhäusern soll auch eine Tiefgarage errichtet werden, die den überwiegenden Teil des Innenhofes einnimmt. Um die Tiefgarage zu ermöglichen, darf die zulässige GRZ durch bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche bis zu einer GRZ von 0,8 überschritten werden. Die maximale Geschossflächenzahl (GFZ) beträgt 0,9.

Im Mischgebiet gilt eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,6 zuzüglich Nebenanlagen und Stellplätzen maximal 0,8. Es wird nur ein Vollgeschoss festgesetzt, da hinter der Gebäudereihe am Frankendamm keine weiteren Hauptgebäude zulässig sein sollen.

2. Gestalterische Festsetzungen

Im allgemeinen Wohngebiet sind rot bis rotbraunen Dächer mit einer Dachneigung von 35° bis 50° vorgesehen. Für das benachbarte als Denkmalbereich ausgewiesene Bürgermeisterviertel wurde eine Vorgartensatzung erlassen. Aufgrund des Umgebungsschutzes werden auch für die Vorgärten im allgemeinen Wohngebiet gestalterische Festsetzungen getroffen. Die Vorgärten sind als Ziergärten anzulegen und können mit maximal 1 m hohen Laubhecken eingefriedet werden. Die Abfallbehälter sind zu umpflanzen. Werbeanlagen dürfen maximal 0,5 m² groß sein. Selbstleuchtende Schilder, Warenautomaten und Fahnen sind unzulässig.

3. Erschließung

Der innerstädtische Baustandort ist über den Frankendamm / Greifswalder Chaussee an das überörtliche Straßennetz angeschlossen. Die Erschließung ist durch die bestehende Smiterlowstraße gesichert. Die stadttechnische Versorgung erfolgt durch den Anschluss an vorhandene, öffentliche Leitungen. Z. Zt. erfolgt die Regen- und Schmutzwasserentsorgung in einen Mischwasserkanal. Ab dem Jahr 2023 ist der Bau eines neuen Regenwasserkanals geplant. Der Bebauungsplan setzt für die Smiterlowstraße einen öffentlichen Straßenraum von 13,5 m fest. Die Straße soll durch eine Baumreihe, beidseitiges Parken und Gehwege neu gestaltet werden.

Zur Unterbringung des Stellplatzbedarfs aus der geplanten Wohnbebauung ist eine Tiefgarage vorgesehen. Ebenerdige Stellplätze und Garagen werden im allgemeinen Wohngebiet ausgeschlossen. Die Lage der Zufahrt zur Tiefgarage von der Smiterlowstraße sowie die zu unterbauende Hoffläche werden festgesetzt. Angesichts der bestehenden Parkraumdefizite im Umfeld sind in der Tiefgarage auch Angebote für das benachbarte

Wohnen zu schaffen.

4. Grün- und Ausgleichsmaßnahmen

Das im Jahr 2015 beräumte, ehemalige Autohausgrundstück ist weitgehend ohne Bewuchs. Dagegen haben Rank- und Kletterpflanzen, sowie Gehölze das brachgefallene Wäschereigrundstück flächig überwuchert. Dieser Grünbestand kann aufgrund der notwendigen Sanierung der Altlasten und der geplanten Neubebauung nicht erhalten werden.
Die Anregung der unteren Naturschutzbehörde, den Zeitraum, in dem das Fällen von Bäumen verboten ist, im Bebauungsplan festzusetzen, kann nicht gefolgt werden, da dies nicht Regelungsinhalt der verbindlichen Bauleitplanung nach Baugesetzbuch ist. Gesetzliche Grundlage für den Artenschutz ist das Bundesnaturschutzgesetzes (§ 39, Abs. 5, Nr. 2) und dies gilt in und außerhalb von Bebauungsplänen. Dieses sichert den von der Behörde verfolgten Schutz.
Entlang der Smiterlowstraße wird auf der Ostseite eine Baumreihe festgesetzt und die Vorgärten sollen gärtnerisch gestaltet werden. Da im allgemeinen Wohngebiet ebenerdige Garagen und Stellplätze ausgeschlossen sind, steht der Hofraum für eine Begrünung zur Verfügung. An der Grenze des Wohngebietes zur Nachbarbebauung sind Hecken- und einzelne Baumpflanzungen vorgesehen. Die unvermeidbaren Eingriffe in den geschützten Gehölzbestand können mit der insgesamt entlang der Smiterlowstraße geplanten Baumreihe im Zuge der Straßensanierung ausgeglichen werden.

5. Klimaschutz

Der Bebauungsplan entspricht dem Grundsatz des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden. Es ist ein Areal im gewachsenen Siedlungsbereich in fußläufiger Entfernung zur Altstadt und mit einer sehr guten Erreichbarkeit für Fußgänger, Radfahrer und Stadtbus.

6. Altlasten

Das Grundstück der ehemaligen Wäscherei mit chemischer Textilreinigung (Flurstück 20/1 und 22/2) ist als Altlastenstandort bekannt. Aufgrund der gewerblichen Nutzung wurde eine hohe Kontamination des Bodens sowie des oberen Grundwasserleiters durch chlorierende Lösungsmittel, Benzol und weitere Schadstoffe festgestellt. Es ist von einer Gefahr der Ausbreitung der Schadstoffe auf angrenzende Grundstücke auszugehen. Ohne eine Beseitigung der Kontaminationen ist eine Umnutzung des Areals untersagt. Darüber hinaus sind auf dem ehemaligen Autohausgrundstück (Flurstück 24/1) im Bereich des ehemaligen Schweröltanks Belastungen nachgewiesen worden.
Im Bebauungsplan werden die betroffenen Bereiche, als Flächen deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, gekennzeichnet. Vor Realisierung der Planung ist die Beseitigung der Bodenverunreinigungen zwingend erforderlich. Vorab sind detaillierte Schadstoffuntersuchungen durchzuführen und ein Sanierungsplan zu erstellen.

7. Immissionsschutz

Um mögliche Konflikte bezüglich des zu erwartenden Gewerbe- und Verkehrslärms abschätzen zu können, wurde ein schalltechnisches Gutachten erstellt. Für die Planung relevant ist der Gewerbelärm, der vom nördlich gelegenen Verbrauchermarkt ausgeht. An der nordöstlichen Ecke der geplanten Wohnbebauung wurde eine geringfügige Überschreitung der Lärmrichtwerte ermittelt, welche durch eine entsprechende Grundrissgestaltung ausgeglichen werden kann.
Bei der Berechnung des Verkehrslärms wird von einer Zunahme des Verkehrsaufkommens von 1.500 Kfz/Tag zukünftig auf 1.900 Kfz/Tag ausgegangen. Die Orientierungswerte der DIN 18005 können häufig in vorbelasteten Bereichen wie diesem, nicht eingehalten werden. Aufgrund der ermittelten Außenlärmpegel ist die zur Otto-Voge-Straße orientierte Bebauung dem Lärmpegelbereich III nach DIN 4109 zuzuordnen. Im Bebauungsplan wird deshalb für die an der Otto-Voge-Straße liegenden Wohnräume ein Schalldämmmaß von mindestens 35 dB und für Büroräume ein Schalldämmmaß von 30 dB festgesetzt.

Die im städtebaulichen Rahmenplan Frankenvorstadt formulierten Ziele der Sanierung werden durch den Bebauungsplan konkretisiert und verbindlich festgesetzt. Dies betrifft die geplante Blockrandbebauung auf der Ostseite der Smiterlowstraße und die Unterbringung der für das Wohngebiet notwendigen Stellplätze.

Das Areal ist im rechtswirksamen Flächennutzungsplan (FNP) als Wohnbaufläche dargestellt. Im Bebauungsplan wird überwiegend die Wohnnutzung festgesetzt. Die geplante Nutzung stimmt mit der Darstellung im FNP somit überein. Der Bebauungsplan gilt als aus dem FNP entwickelt.

Alternativen:

Der Bebauungsplan ist die planungsrechtliche Voraussetzung für die geplante städtebauliche Entwicklung. Um das Planverfahren abzuschließen, bedarf es eines Abwägungs- und Satzungsbeschlusses. Sofern der vorliegenden Abwägung nicht gefolgt wird, besteht die Gefahr der Rechtsfehlerhaftigkeit des Planes aufgrund von Abwägungsmängeln.

Beschlussvorschlag
:
Die Bürgerschaft der Hansestadt Stralsund beschließt:

1. Die in der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange geäußerten Anregungen werden gemäß Anlage (B61_Abwägungsvorschlag_August_2017) abgewogen.
Den Stellungnahmen der Öffentlichkeit, der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange wird:

a) teilweise gefolgt:
Landkreis Vorpommern-Rügen, Fachbereich Kataster und Vermessung,
Landkreis Vorpommern-Rügen, Fachdienst Bau und Planung, Bauleitplanung
Landkreis Vorpommern-Rügen, Fachbereich Umweltschutz,
Robert und Jana Schwols,
Thomas Schwols,
Heinz Backhaus,

b) nicht gefolgt:
Landkreis Vorpommern-Rügen, Fachbereich Naturschutz.

2. Auf Grund des § 10 des Baugesetzbuches gemäß der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S 2414) geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808) sowie nach § 86 der Landesbauordnung Mecklenburg- Vorpommern vom 15. Oktober 2015 (GVOBl. M-V 2015, S. 344) geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 7. Juni 2017 (GVOBl. M-V 2017, S. 106, 107) wird der Bebauungsplan Nr. 61 „Östlich der Smiterlowstraße“ gelegen im Stadtteil Frankenvorstadt, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und den textlichen Festsetzungen (Teil B) sowie die Satzung über die örtlichen Bauvorschriften in der Fassung vom August 2017 als Satzung beschlossen. Die beiliegende Begründung mit Anlagen vom August 2017 wird gebilligt.

Finanzierung
:
Die Finanzierung der Planungskosten für die Erarbeitung des Bebauungsplanes erfolgt aus Städtebaufördermitteln. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt nur ein Abschnitt der

Smiterlowstraße. Die Realisierung der Sanierung der Smiterlowstraße erfolgt nach derzeitigem Stand des Maßnahmenplans für das festgelegte Sanierungsgebiet Frankenvorstadt ab 2023. Für den Bereich Otto-Voge-Straße, Smiterlowstraße, Wulflamufer werden Kosten in Höhe von ca. 2,5 Mio € erwartet.

Termine/ Zuständigkeiten:

Bekanntmachung der Satzung/Rechtskraft
Termin: ca. einen Monat nach dem Bürgerschaftsbeschluss
Zuständig: Amt für Planung und Bau, Abt. Planung und Denkmalpflege

B61_Abwägungsvorschlag_August _2017.docx
B61_Planz_Satzfass_August_2017-A4

gez. Dr.-Ing. Alexander Badrow

BEBAUUNGSPLAN NR. 61 der Hansestadt Stralsund „Östlich der Smiterlowstraße “

Prüfung und Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit

Übersichtstabelle der eingegangenen Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, der Nachbargemeinden, der Bürger und der Öffentlichkeit

Nr.	Name	Datum des Schreibens	Zustimmung	Hinweise	Anregungen
1a	**Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern Naturschutz, Wasser und Boden**	26.06.2014 02.02.2017		X X	
1b	**Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern Immissionsschutz- und Abfallrecht**	26.06.2014 02.02.2017	X X	X	
2	**Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie**	04.09.2014	X		
3	**Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Kiel**	10.01.2017	X	X	
4	**Landesamt für Kultur und Denkmalpflege**	15.07.2014		X	X
10	**Bergamt Stralsund**	17.06.2014	X	X	
14	**Betrieb für Bau und Liegenschaften M-V, Geschäftsbereich Greifwald**	11.07.2014		X	
15	**Hauptzollamt Stralsund**	25.06.2014	X	X	
18	**Deutsche Telekom Technik GmbH für Telekom Deutschland GmbH**	26.08.2014	X	X	
19	**Kabel Deutschland**	23.06.2014		X	
20	**Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz**	18.06.2014	X	X	
21	**Landesamt für innere Verwaltung M-V, Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen, Schwerin**	11.06.2014		X	
23	**LK Vorpommern-Rügen – Fachabteilung Jugend**	23.06.2014 07.02.2017	 X	X	
24	**LK Vorpommern-Rügen – Fachgebiet Schulverwaltung**	23.06.2014 07.02.2017	X X		

Nr.	Name	Datum des Schreibens	Zustimmung	Hinweise	Anregungen
25	**LK Vorpommern-Rügen - Brand- und Katastrophenschutz**	23.06.2014 07.02.2017		X X	
26	**LK Vorpommern-Rügen – Gesundheit**	07.02.2017	X		
28	**LK Vorpommern-Rügen – Kataster und Vermessung**	23.06.2014		X	
29	**LK Vorpommern-Rügen – Bauleitplanung**	23.06.2014		X	X
30.a	**LK Vorpommern-Rügen –Wasserwirtschaft**	23.06.2014 07.02.2017		X X	
30.b	**LK Vorpommern-Rügen –Umweltschutz**	23.06.2014		X	X
30.c	**LK Vorpommern-Rügen – Naturschutz**	23.06.2014		X	X
31	**LK Vorpommern-Rügen – Abfallwirtschaft**	12.06.2014 03.02.2017	 X	X	
33	**Amt Niepars, Gemeinde Lüssow u. Wendorf**	16.01.2017	X		
34	**Amt Westrügen, Gemeinde Altefähr**	24.06.2014	X		
35	**Amt Milzow, Gemeinde Sundhagen**	28.06.2014	X		
36	**Amt Altenpleen, Gemeinde Kramerhof**	15.07.2014	X		
37	**Hansestadt Greifswald**	17.01.2017	X		
39	**SWS Energie GmbH**	04.06.2014 23.01.2017		X X	
40	**SWS Telnet GmbH**	05.06.2014 09.01.2017	 X	X X	
41	**e.dis AG, Regionalbereich M-V, Bergen**	27.06.2014	X		
42	**GDMcom**	12.06.2014	X		
43	**REWA**	06.06.2014 10.01.2017	X X	X X	
45	**Industrie und Handelskammer**	30.6.2014	X		

Nr.	Name	Datum des Schreibens	Zustimmung	Hinweise	Anregungen
46	**Handwerkskammer**	23.06.2014	X		
49	**NABU Kreisgeschäftsstelle Barth**	16.06.2014			X
50	**BUND M-V e.V.**	01.07.2014	X		
54	**Einzelhandelsverband Nord e.V.**	30.06.2014	X		
B1	**Robert und Jana Schwols**	22.06.2014 09.02.2017			X X
B2	**Thomas Schwols**	19.06.2014 09.02.2017			X X
B3	**Heinz Backhaus**	09.02.2017			X

BEBAUUNGSPLAN NR. 61 der Hansestadt Stralsund „Östlich der Smiterlowstraße“

Prüfung und Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit

Abwägungsrelevante Stellungnahmen

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Berücksichtigung im Bebauungsplan
1a	**Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern** 26.06.2014 1. Altlasten und Bodenschutz:	
	Die im Kap. 4.8 der Begründung gemachten Aussagen zur Altlastensituation werden wie folgt ergänzt bzw. korrigiert: Die besonders im westlichen Teil der Liegenschaft vorgefundene Bodenkontamination mit LCKW und Aromaten ist nach Ansicht der zuständigen Bodenschutzbehörde nicht ausreichend erkundet. Insbesondere unter Beachtung der Stoffeigenschaften der LCKW (in flüssiger Phase schwerer als Wasser, in Gasphase schwerer als Luft) ist es sehr wahrscheinlich, dass die Kontamination auch Bodenbereiche in größerer Tiefe (> 3m unter Gelände) als bisher erkundet betrifft.	**Der Hinweis wird in der Begründung berücksichtigt.** Die Aussagen wurden in der Begründung Punkt 4.7 Altlasten/Baugrund und Punkt 5.9 Altlasten ergänzt. Die Hansestadt Stralsund beabsichtigt den Erwerb des Grundstücks der ehemaligen Textilreinigung (Flurstücke 20/1 und 22/2) damit die Altlastensanierung vor einer Umnutzung zu Wohnzwecken durchgeführt werden kann. In Vorbereitung der Sanierungsmaßnahmen werden die noch erforderlichen Untersuchungen sowie der Sanierungsplan in Abstimmung mit dem Staatlichen Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern durchgeführt.
	Die Grundwasseruntersuchungen des Jahres 2013 belegen eine Ausbreitung der lösemittelhaltigen Schadstofffahne nach Nordnordost mindestens 15 m über die Grundstücksgrenzen hinaus (Flurstück 203). Die dabei festgestellten hohen Schadstoffkonzentrationen lassen den Schluss zu, dass sie Ausbreitung der Schadstoffe über den Sickerwasserpfad weitere, nördlich bzw. nordöstlich des Schadensherdes liegende Grundstücke tangiert. Das direkt nördlich angrenzende Flurstück 203 (Parkplätze auf der Hoffläche Frankendamm 31) sollte ebenfalls als Fläche nach § 9 Abs. 5 BauGB gekennzeichnet werden. Die hohen 2013 im Grundwasser nachgewiesenen Schadstoffkonzentrationen lassen den Schluss zu, dass auch die Böden in diesem Bereich durch schadstoffhaltiges Grundwasser in erheblichem Maße kontaminiert wurden.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.** Mit dem Entwurfs- und Auslegungsbeschluss der Bürgerschaft vom 01.12.2016 wurde der Geltungsbereich des Bebauungsplanes verkleinert. Das Flurstück 203 liegt außerhalb des Plangebietes, so dass eine Kennzeichnung nicht möglich ist.
	Es sind weitere Untersuchungen zur vertikalen und horizontalen Schadstoffausbreitung im Rahmen einer grundstücksübergreifenden Detailuntersuchung notwendig. Dabei ist	**Die Hinweise zu den detaillierten Schadstoffuntersuchungen und der erforderlichen Bodensanierung werden zur Kenntnis genommen. Sie sind nicht Gegenstand des Be-**

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Berücksichtigung im Bebauungsplan
	die horizontale Ausbreitung der Schadstofffahne im obersten Grundwasserleiter abschließend zu erkunden sowie die vertikale Ausdehnung der kontaminierten Bodenzonen an den Eintragsstellen (Benzinreinigung, Abfallgruben etc.) abzugrenzen. Die Anforderungen an eine Detailuntersuchung ergeben sich aus § 3 Abs. 5 und 6 der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) bzw. aus Anhang 1.2 derselben und sollten vorab zuständigkeitshalber mit meinem Amt abgestimmt werden. Hierzu ergeht auch eine gesonderte bodenschutzrechtliche Anordnung. Vor einer Umnutzung der kontaminierten Grundstücke zu Wohnzwecken ist es zwingend notwendig einen Sanierungsplan zu erstellen. Auf eine separate, vorgeschaltete Sanierungsuntersuchung kann verzichtet werden, wenn die wesentlichen Inhalte derselben (mögliche Sanierungsvarianten, Variantenvergleich, Maßnahmenkonzept) im Sanierungsplan mit behandelt werden. Die Anforderungen an die Sanierungsuntersuchung und den Sanierungsplan ergeben sich aus § 4 Abs. 3 bzw. § 13 Abs. 6 des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) sowie aus Anhang 3 der BBodSchV und sind vorab mit meinem Amt abzustimmen.	**bauungsplanverfahrens.** In der Begründung Punkt 4.7 Altlasten/Baugrund und Punkt 5.9 Altlasten sind die notwendigen Aussagen enthalten. Die Hansestadt Stralsund beabsichtigt den Erwerb des Grundstücks der ehemaligen Textilreinigung (Flurstücke 20/1 und 22/2) damit die Altlastensanierung vor einer Umnutzung zu Wohnzwecken durchgeführt werden kann. In Vorbereitung der Sanierungsmaßnahmen werden die noch erforderlichen Untersuchungen sowie der Sanierungsplan in Abstimmung mit dem Staatlichen Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern durchgeführt.
1b	**Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern** 02.02.2017 Aus Sicht der zu vertretenden Belange der Abteilung Naturschutz, Wasser und Boden nehme wird wie folgt zu der Planung Stellung genommen: <u>Altlasten und Bodenschutz</u> Diesbezüglich verweise ich auf die Stellungnahme meines Amtes vom 26.06.2014. Die darin formulierten Hinweise und Auflagen sind zu beachten. Vor Umnutzung der durch Kontaminationen betroffenen Grundstücke zu Wohnzwecken sind die Altlasten zu sanieren	**Die Hinweise werden zu Kenntnis genommen.** Siehe oben stehende Ausführungen zu Punkt 1a
3	**Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr** 10.01.2017 Die Bundeswehr ist betroffen, hat aber keine Einwände/Bedenken zum Vorhaben bei Einhaltung der beantragten Parameter: Mischgebiet mit II. bis III. Stockwerken. Eine weitere Beteiligung des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienst-	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.** Die Belange der Bundeswehr werden nicht berührt. Die im Bebauungsplan festgesetzten 2 bzw. 3 Vollgeschosse werden beibehalten. Die angegebene Vorbehaltshöhe von 30,0 m wird nicht überschritten.

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Berücksichtigung im Bebauungsplan
	leistungen ist in diesem Fall nicht weiter notwendig. Nach den mir vorliegenden Unterlagen gehe ich davon aus, dass die baulichen Anlagen - einschließlich untergeordneter Gebäudeteile - eine Höhe von 30 Meter über Grund nicht überschreiten werden. Sollte diese Höhe überschritten werden, bitte ich in jedem Einzelfall mir die Planungsunterlagen -vor Erteilung einer Baugenehmigung - nochmals zur Prüfung zuzuleiten.	
4	**Landesamt für Kultur und Denkmalpflege** 15.07.2014 im Bereich des o. g. Vorhabens sind nach gegenwärtigem Kenntnisstand **Bau- und Kunstdenkmale** bekannt, die durch die geplanten Maßnahmen berührt werden. Detaillierte Angaben zum Umgang mit diesen Denkmalen sind als Anlage dieser Stellungnahme zu entnehmen. Nach gegenwärtigem Kenntnisstand sind im Vorhabensgebiet keine **Bodendenkmale** bekannt. Es können jedoch jederzeit bei Bauarbeiten archäologische Funde und Fundstellen entdeckt werden, die umgehend der Unteren Denkmalschutzbehörde oder dem Landesamt zu melden sind. **Erläuterungen:** Denkmale sind gemäß § 2 (1) DSchG M-V Sachen, Mehrheiten von Sachen und Teile von Sachen, an deren Erhaltung und Nutzung ein öffentliches Interesse besteht, wenn die Sachen bedeutend für die Geschichte des Menschen, für Städte und Siedlungen oder für die Entwicklung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen sind und für die Erhaltung und Nutzung künstlerische, wissenschaftliche, geschichtliche, volkskundliche oder städtebauliche Gründe vorliegen [§ 2 (1) DSchG M-V]. Gem. § 1 (3) sind daher bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege zu berücksichtigen. Diese Stellungnahme erfolgt in Wahrnehmung der Aufgaben und Befugnisse der Fachbehörden für Bodendenkmale bzw. Denkmalpflege und als Träger öffentlicher Belange [§ 4 (2) Pkt. 6 DSchG M-V].	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.** Er ist für den Bebauungsplan nicht mehr von Belang. Mit dem Entwurfs- und Auslegungsbeschluss der Bürgerschaft vom 01.12.2016 wurde der Geltungsbereich des Bebauungsplanes verkleinert. Die Bau- und Kunstdenkmale (Gebäude am Frankendamm) liegen nunmehr außerhalb des Geltungsbereiches und sind nicht mehr von der Planung berührt. **Der Anregung wird gefolgt.** Die textlichen Festsetzungen, Teil B, II Hinweise, Punkt 5 werden um die Aussagen zum Bodendenkmalschutz ergänzt.

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Berücksichtigung im Bebauungsplan
10	**Bergamt Stralsund** 17.06.2014 die von Ihnen zur Stellungnahme eingereichte Maßnahme Bebauungsplan Nr. 61 der Hansestadt Stralsund "Östlich der Smiterlowstraße" befindet sich innerhalb der Bergbauberechtigung "Erlaubnis zur Aufsuchung des bergfreien Bodenschatzes Kohlenwasserstoffe im Erlaubnisfeld Stralsund". Inhaber dieser Erlaubnis ist die CEP Central European Petroleum GmbH, Rosenstraße 2, 10178 Berlin. Auswirkungen Ihres Vorhabens auf die Erlaubnis wird gegenwärtig nicht gesehen. Aus Sicht der vom Bergamt Stralsund zu wahrenden Belange werden keine weiteren Einwände oder ergänzenden Anregungen vorgebracht.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.** Anforderungen an den Bebauungsplan ergeben sich daraus nicht.
14	**Betrieb für Bau und Liegenschaften M-V, Geschäftsbereich Greifwald** 11.07.2014 Nach derzeitigem Kenntnisstand befindet sich im Bereich des Bebauungsplanes Nr. 61 "östlich der Smiterlowerstraße" der Hansestadt Stralsund, vom BBL M-V verwalteter Grundbesitz des Landes Mecklenburg-Vorpommern, so dass unsererseits hierzu folgende Anregungen bzw. Bedenken vorgebracht werden: Gern. Nr.5.3 "Fläche für den Gemeinbedarf' der Begründung des Vorentwurfes erfolgt eine teilweise Neuordnung des Grundstückes des Polizeistandortes (Flurstück 12/3). Die festgesetzte Gemeinbedarfsfläche ist nicht deckungsgleich mit dem Buchgrundstück. Da das genannte Grundstück weiterhin der Unterbringung der Polizei dienen soll, sind die Änderungen, besonders die Nutzung des 1,9 m breiten Streifens als öffentliche Verkehrsfläche und die Widmung des Teilbereiches Kinderspielplatz als öffentliche Grünfläche im Detail abzustimmen.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.** Er ist für den Bebauungsplan nicht mehr von Belang. Mit dem Entwurfs- und Auslegungsbeschluss der Bürgerschaft vom 01.12.2016 wurde der Geltungsbereich des Bebauungsplanes verkleinert. Das Grundstück des Polizeistandortes (Flurstück 12/3) liegt nunmehr außerhalb des Geltungsbereiches und wird nicht mehr von der Planung berührt.
15	**Hauptzollamt Stralsund** 25.06.2014 1. ich erhebe aus zollrechtlicher und fiskalischer Sicht keine Einwendungen gegen den Entwurf. 2. Darüber hinaus gebe ich folgende Hinweise: Das Plangebiet befindet sich insgesamt im grenznahen Raum (§ 14 Abs. 1 ZollVG i. V.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.** Die Festsetzungen des Bebauungsplanes sind vom Betretungsrecht nicht betroffen. Dieses ist ggf.

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Berücksichtigung im Bebauungsplan
	m. § 1, Anlage 1 C der Verordnung über die Ausdehnung des grenznahen Raumes und die der Grenzaufsicht unterworfenen Gebiete — GrenzAV -). Insoweit weise ich rein vorsorglich auf das Betretungsrecht im grenznahen Raum gem. ä 14 Abs. 2 ZollVG, welches auch während etwaiger Bauphasen jederzeit gewährleistet sein muss, hin. Darüber hinaus kann das Hauptzollamt verlangen, dass Grundstückseigentümer und -besitzer einen Grenzpfad freilassen und an Einfriedungen Durchlässe oder Übergänge einrichten, das Hauptzollamt kann solche Einrichtungen auch selbst errichten (Sätze 2 und 3 ebendort).	von den Bauherren bzw. den künftigen Nutzern zu berücksichtigen.
18	**Deutsche Telekom Technik GmbH für Telekom Deutschland GmbH** 26.08.2014 die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung: **Gegen Ihre geplante Baumaßnahme gibt es prinzipiell keine Einwände.** In Ihrem Planungsbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom, deren Lage Sie bitte aus dem beigefügten Plan entnehmen. Eine Erweiterung unseres Telekommunikationsnetzes ist in Ihrem Planungsbereich derzeit nicht geplant. Die Kosten für eine eventuelle Umverlegung unserer Anlagen sind vom Auftraggeber zu tragen. Sollte von einzelnen Grundstückseigentümern oder einem Investor für den gesamten B-Plan, eine telekommunikationstechnische Erschließung gewünscht werden, so ist für den Bebauungsplan eine Erweiterung unseres Telekommunikationsnetzes erforderlich. Im Vorfeld der Erschließung ist der Abschluss eines Erschließungsvertrages mit einem Investor für den gesamten B-Plan (Bauträger) notwendig. Wir machen darauf aufmerksam, dass aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten für die telekommunikationstechnische Erschließung und gegebenenfalls der Anbindung des Bebauungsplanes eine Kostenbeteiligung durch den Bauträger erforderlich ist. Für die Erschließung von einzelnen Grundstücken ist ein separater Antrag über die	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Im Punkt 4.4 der Begründung wird der bestehende Leitungsbestand im öffentlichen Straßenraum benannt. Es ergeben sich keine Auswirkungen auf die Festsetzungen des Bebauungsplanes. Die Hinweise sind bei der Planung und Durchführung von Straßenbaumaßnahmen und ggf. von den Bauherren auf den Baugrundstücken zu berücksichtigen.

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Berücksichtigung im Bebauungsplan
	Bauherrenhotline 0800 330 1903 erforderlich. Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordinierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger ist es notwendig, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Bebauungsplangebiet der Deutschen Telekom Technik GmbH so früh wie möglich, mindestens 2 Monate vor Baubeginn, schriftlich angezeigt werden.	
19	**Kabel Deutschland** 23.06.2014 Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens, deren Lage aus den beiliegenden Bestandsplänen ersichtlich ist. Wir weisen darauf hin. dass unsere Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen. Sollte eine Umverlegung unserer Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötigen wir mindestens drei Monate vor Baubeginn Ihren Auftrag, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Im Punkt 4.4 der Begründung wird der bestehende Leitungsbestand im öffentlichen Straßenraum benannt. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes werden nicht berührt. Die Hinweise sind bei der Planung und Durchführung der Straßenbaumaßnahmen zu berücksichtigen.
20	**Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz** 18.06.2014 Mit Ihrem o. a. Schreiben baten Sie das Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz Mecklenburg-Vorpommern (LPBK M-V) um Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange zu dem im Bezug stehenden Vorhaben. Als Träger der in der Zuständigkeit des Landes liegenden Belange von Brand- und Katastrophenschutz nehmen wir wie folgt Stellung: Aus der Sicht der landesrelevanten Gefahrenabwehr bestehen beim Brand- und Katastrophenschutz keine Bedenken. Um gleichnamige kommunale Belange im Verfahren berücksichtigen zu können, sollten Sie jedoch die sachlich und örtlich zuständige Kommunalbehörde beteiligt haben.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.** Die untere Katastrophenschutzbehörde (Landkreis Vorpommern-Rügen) wurde beteiligt (siehe Nr. 25).

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Berücksichtigung im Bebauungsplan
	Außerhalb der öffentlichen Belange weisen wir darauf hin, dass in Mecklenburg-Vorpommern Munitionsfunde nicht auszuschließen sind. Gemäß § 52 LBauO ist der Bauherr für die Einhaltung der öffentlich-rechtlichen Vorschriften verantwortlich. Insbesondere wird auf die allgemeinen Pflichten als Bauherr hingewiesen, Gefährdungen für auf der Baustelle arbeitende Personen so weit wie möglich auszuschließen. Dazu kann auch die Pflicht gehören, vor Baubeginn Erkundungen über eine mögliche Kampfmittelbelastung des Baufeldes einzuholen. Konkrete und aktuelle Angaben über die Kampfmittelbelastung *(Kampfmittelbelastungsauskunft)* der in Rede stehenden Fläche erhalten Sie gebührenpflichtig beim Munitionsbergungsdienst des LPBK M-V. Ein entsprechendes Auskunftsersuchen empfehlen wir rechtzeitig vor Bauausführung.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Auskünfte zur Kampfmittelbelastung sind von den Vorhabenträgern bzw. künftigen Bauherren einzuholen.
21	**Landesamt für innere Verwaltung M-V, Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen, Schwerin** 11.06.2014 in dem von Ihnen angegebenen Bereich befinden sich keine Festpunkte der amtlichen geodätischen Grundlagennetze des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Beachten Sie dennoch für weitere Planungen und Vorhaben die Informationen im Merkblatt über die Bedeutung und Erhaltung der Festpunkte (Anlage). Bitte beteiligen Sie auch die jeweiligen Landkreise und kreisfreien Städte als zuständige Vermessungs- und Katasterbehörden, da diese im Rahmen von Liegenschaftsvermessungen das Aufnahmepunktfeld aufbauen. Aufnahmepunkte sind ebenfalls zu schützen.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Die zuständige Vermessungs- und Katasterbehörde wurde beteiligt (siehe Nr. 28).
25	**LK Vorpommern-Rügen - Brand- und Katastrophenschutz** 07.02.2017 Aus der Sicht des vorbeugenden Brandschutzes gibt es keine grundsätzlichen Bedenken. In Abhängigkeit von der zukünftigen Bebauung sind bei der weiteren Planung folgende Belange zu beachten: – Schaffung ausreichender Anfahrts-, Durchfahrts- bzw. Wendemöglichkeiten für	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Die Erreichbarkeit des Plangebietes durch Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge ist über die Smiterlowstraße gegeben. Ausreichende Anfahrts-, Durchfahrts- und Wendemöglichkeiten auf den Baugrundstücken sind durch die jeweiligen Bauherren sicherzustellen. Die ordnungsgemäße Kennzeichnung der neuen Bebauung durch Hausnummern ist nicht Gegen-

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Berücksichtigung im Bebauungsplan
	Fahrzeuge der Feuerwehr und des Rettungsdienstes; – Ordnungsgemäße Kennzeichnung der Wege, Straßen, Plätze bzw. Gebäude (Straßennamen, Hausnummern usw.), – Die Bereitstellung der erforderlichen Löschwasserversorgung für das Gebiet von mindestens 48 m³/h, ist in der weiteren Planung zu beachten, in der Erschließungsphase umzusetzen und nachzuweisen. Das Löschwasser ist gemäß dem Arbeitsblatt W 405, Stand: Februar 2008, des DVGW für den Zeitraum von 2 Stunden, innerhalb eines Radiusses von 300 m bereitzustellen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass dieser Radius die tatsächliche Wegstrecke betrifft und keine Luftlinie durch Gebäude bzw. über fremde Grundstücke darstellt. Ich möchte darauf hinweisen, dass gemäß § 2 Abs. 1 Ziffer 4 des Gesetzes über den Brandschutz und die Technischen Hilfeleistungen durch die Feuerwehren für Mecklenburg- Vorpommern vom 31. Dezember 2015, in der derzeit geltenden Fassung, die Hansestadt verpflichtet ist, die Löschwasserversorgung als Grundschutz in ihrem Gebiet sicherzustellen.	stand des Bebauungsplanes; sie erfolgt auf Antrag des Bauherren durch die Hansestadt Stralsund. Die Löschwasserbereitstellung erfolgt aus dem öffentlichen Trinkwassernetz, das in der Smiterlowstraße anliegt. Dazu besteht ein Vertrag zwischen der Hansestadt Stralsund und der REWA. In einem Brandfall stehen die umliegenden Hydranten für Löschzwecke zur Verfügung.
28	**LK Vorpommern-Rügen – Kataster und Vermessung** 23.06.2014 Die Prüfung bezüglich der Angaben aus dem Liegenschaftskataster hat folgendes ergeben: Die hier vorliegende Ausfertigung der Planzeichnung bedarf nur noch einer geringen Überarbeitung und wäre dann zur Bestätigung der Richtigkeit des katastermäßigen Bestandes geeignet. Vermarkte und unvermarkte Grenzpunkte sind korrekt darzustellen. Planzeichen verdecken Flurstücksgrenzen und -grenzpunkte. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist um die Flurstücke 21 und 62/1 zu ergänzen. Ein Hinweis auf das topografische Kartenmaterial für den Übersichtsplan fehlt. In der Begründung ist die Plangrundlage nicht benannt. Die Prüfung des o.g. B-Planes bezüglich der Angaben aus dem Liegenschaftskataster hat ergeben: Die hier vorliegende Ausfertigung der Planzeichnung wäre zur Bestätigung der Richtig-	**Die Anregungen werden teilweise berücksichtigt.** Für die Übertragbarkeit der bestehenden Grenzen in die Örtlichkeit sind die auf der Stadtgrundkarte unter Einarbeitung der ALK basierenden Flurstücksgrenzen und –nummern ausreichend. Von einer Darstellung der vermarkten und unvermarkten Grenzpunkte wird daher abgesehen, da diese nicht zum Verständnis des Bebauungsplanes oder zur Beurteilung von Baugesuchen notwendig ist. Die Planzeichen werden so angeordnet, dass Flurstücksgrenzen und Grenzpunkte nicht verdeckt werden. Davon ausgenommen sind Planzeichen, die unmittelbar auf Flurstücksgrenzen aufsetzen, wie z.B. die Abgrenzung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes.

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Berücksichtigung im Bebauungsplan
	keit des katastermäßigen Bestandes geeignet. Die Benennung des Plangebietes fehlt. Sie sollte grundsätzlich durch Flurstücksbezeichnungen und/oder durch eindeutige topografische Angaben erfolgen. Ein Hinweis auf die genehmigte Verwendung des topografischen Kartenmaterials für den Übersichtsplan fehlt. In der Begründung ist die Plangrundlage nicht benannt.	Das Flurstück 62/1 wird in der Planzeichnung dargestellt. Das Flurstück 21 befindet sich nicht mehr im Geltungsbereich des Bebauungsplanes. Bei dem Übersichtsplan handelt es sich nicht um eine topgraphische Karte, sondern um einen Auszug aus der Stadtgrundkarte der Hansestadt Stralsund. Die Übersichtskarte auf dem Deckblatt der Begründung ist ebenfalls ein Auszug aus der Stadtgrundkarte der Hansestadt Stralsund. Eine Benennung der Planunterlage ist hier nicht erforderlich.
29	**LK Vorpommern-Rügen – Bau und Planung, Bauleitplanung** 23.06.2014 Die Hansestadt Stralsund beabsichtigt mit vorliegendem Plankonzept die vorhandenen Nutzungen am Frankendamm zu sichern und die Wohnnutzung an der parallel verlaufenden Smiterlowstraße zu erweitern. Da der Bebauungsplan in sich allgemein verständlich sein soll, empfehle ich innerhalb der textlichen Festsetzungen (Teil B) erst alle zulässigen Nutzungen konkret zu benennen und danach alle Ausnahmen und Unzulässigkeiten auszuformulieren (vgl. Begründung). Die gesetzliche Grundlage, nach der die Baudenkmale geschützt sind (DSchG M-V), ist in der Planzeichnung zu benennen. Auf die entsprechenden Rechtsfolgen, die sich u. a. für Eigentümer und Bauherren ergeben, ist hinzuweisen. Gleiches gilt inhaltlich auch für die im Text - Teil B unter Pkt. 5.1 und 5.2 formulierten nachrichtlichen Übernahmen (Sanierungsgebiet, Bodendenkmal). Örtliche Bauvorschriften können nur auf Grundlage von § 9 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 86 Landesbauordnung (LBauO M-V) erlassen werden (vgl. Planzeichnung, Begründung). Die in der Begründung enthaltenen textlichen Hinweise zu Bodenbelastung und Baugrund (Seite 26, Pkt. 5.10) sollten, im Hinblick auf die mögliche Beeinträchtigung von Nachbargrundstücken, textlich als gesonderter Abschnitt in die Planunterlage aufgenommen werden (siehe dazu auch die u. a. Stellungnahme des FG Umweltschutz). Gleiches empfiehlt sich auch zum Lärmschutz (Begründung, Seite 28, Pkt. 5.11).	**Die Anregung wurde bereits im Entwurf berücksichtigt** In der textlichen Festsetzung 1.1 werden die zulässigen, ausnahmsweise und nicht zulässigen Nutzungen konkret benannt. **Die Anregungen wurden berücksichtigt** Die Bau- und Bodendenkmale befinden sich nicht mehr im Geltungsbereich des Bebauungsplanes, so dass eine Benennung der denkmalrechtlichen gesetzlichen Grundlagen hierfür nicht erforderlich ist. In Bezug auf die Rechtsfolgen des Sanierungsgebietes wird in Teil B, Hinweise, Punkt 1 auf die Genehmigungspflicht von Vorhaben und Rechtsvorgängen gemäß § 144 BauGB hingewiesen. **Der Anregung wird gefolgt** Die Rechtsgrundlagen für die örtlichen Bauvorschriften werden auf dem Plan und in der Begründung benannt. **Die Anregungen wurden teilweise berücksichtigt.** Es wurde in den Textteil B, Punkt 2 ein Hinweis über die Art der Bodenbelastungen aufgenommen. Auch die erforderlichen Maßnahmen zum Lärmschutz wurden durch die im Textteil B enthaltenen, textlichen Festsetzung 6.1 verbindlich festgelegt. Die Ziele, Zwecke und wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplanes sind gemäß § 2a BauGB

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Berücksichtigung im Bebauungsplan
		in der Begründung, Punkt 4.7, 5.9 und 5.10 des Bebauungsplanes umfangreich dargelegt. Einer vollständigen Übernahme der in der Begründung enthaltenen Ausführungen zur Bodenbelastung, zum Baugrund sowie zum Lärmschutz in den Bebauungsplan wird deshalb nicht gefolgt.
	Die Argumentation zu dem Entwicklungsziel des Flächennutzungsplans (Seite 5, Pkt. 3.2) sollte geprüft werden (Wohnen). Ich mache darauf aufmerksam, dass durch das angewendete Verfahren nach § 13 a BauGB die Möglichkeit zur Berichtigung des Flächennutzungsplans besteht. Ich empfehle, die Verfahrenswahl zu § 13a BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung) auch auf der Planzeichnung kenntlich zu machen.	**Die Anregung wird nicht berücksichtigt** Der Flächennutzungsplan wird nicht im Wege der Berichtigung gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB angepasst. Im Entwurf des Bebauungsplanes vom Oktober 2016 wurde das von den Darstellungen des Flächennutzungsplanes abweichende Mischgebiet auf lediglich 660 m² reduziert. Die Flächengröße des Mischgebietes liegt damit deutlich unterhalb der Grenze der selbstständig im Flächennutzungsplan darzustellenden Flächennutzungen von 1 ha (10.000 m²). Die Fläche wäre im Darstellungsmaßstab des Flächennutzungsplanes (1:10.000) kaum sichtbar. Zudem werden die Grundzüge der Planung durch die Festsetzung des Mischgebietes nicht berührt. Von einer Anpassung des Flächennutzugsplanes wird daher abgesehen. Die Verfahrenswahl zu § 13a BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung) ist in den Verfahrensvermerken auf der Planzeichnung angegeben. Eine darüber hinausgehende Kenntlichmachung ist nicht erforderlich.
	Die zwingende Festsetzung von zwei Geschossen im WA 2 sollte überdacht und eindeutig begründet werden (Seite 17, Pkt. 5.4). Benachbarte Gebäude besitzen drei und fünf Geschosse.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.** Das Grundstück Otto-Voge-Straße 1 liegt nicht mehr im Plangebiet und ist mit einem zweigeschossigen Einfamilienhaus bebaut. Um entsprechende Abstandsflächen auf dem Grundstück und somit zu diesem Nachbarn gewährleiten zu können, ist in dem Eckbereich des WA-Gebietes nur die zwingende Festsetzung von zwei Vollgeschossen möglich. Dies wird in der Begründung, Punkt 5.3 „Maß der baulichen Nutzung“ der Begründung entsprechend ausgeführt.
	Die Begrenzung der Hauslängen auf 40 m (Seite 19, Pkt. 5.5) könnte dem in der Begründung genannten Ziel, den Blockrand zu schließen und generell die Bauweise des angrenzenden Bürgermeisterviertels zu verfolgen, wiedersprechen. Durch weitaus geringere Baulängen könnten auch größere Lücken entstehen, die als gebietsuntypische Unterbrechung der Hausfront dem Planungsziel noch stärker entgegenstehen.	**Die Anregung wurde teilweise berücksichtigt.** Die abweichende Bauweise wurde dahingehend geändert (Teil B, Nr. 3.1), dass die Länge der Gebäude mindestens 24 m und maximal 30 m betragen muss. Durch die Gebäudelänge von mindestens 24 m sind entlang der Smiterlowstraße maximal 2 Unterbrechungen des Bebauungszusammenhangs möglich. Dies steht der beabsichtigten baulichen Fassung des Straßenraumes nicht entgegenstehen. Daneben ist es auch planerisches Ziel, Durchlässe und Durchblicke zu den Hofbereichen freizuhalten. Daher wird die maximale Gebäudelänge auf 30 m begrenzt.

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Berücksichtigung im Bebauungsplan
	Da im ganzen Geltungsbereich des Bebauungsplans nur Satteldächer zulässig sind, sollte die diesbezügliche Begründung der Gestaltungsfestsetzung zur Umgebungsbebauung (Seite 28, Pkt. 5.12) nicht nur die Westseite der Smiterlowstraße betrachten, sondern entsprechend alle betroffenen umliegende Gebiete des Geltungsbereichs. Derzeit wird in der Smiterlowstraße zweireihig (quer und längs) geparkt. Hinsichtlich der bekannten Stellplatzproblematik sollte geprüft werden, ob mit einer Erweiterung des Straßenquerschnitts diese Parkmöglichkeit gesichert werden kann (z. B. auch gemeinsamer Grün- und Parkstreifen). Letztlich bedarf die für diesen frühen Verfahrensabschnitt bereits sehr ausgereifte Planzeichnung lediglich noch einer geringfügigen redaktionellen Bearbeitung in folgenden Punkten: Innerhalb der Präambel wird der Bebauungsplan irrtümlich als vorhabenbezogener Bebauungsplan bezeichnet. Bei der Erklärung der Planzeichen für die Bauweise und die Erhaltungsflächen für Bäume und Sträucher fehlen noch die Paragraphenzeichen. Die Meterangabe für den dargestellten Straßenquerschnitt sollte ebenfalls geprüft und mit der Begründung abgeglichen werden. Bei der Beschreibung der Zulässigkeiten im Mischgebiet widerspricht sich inhaltlich in der Begründung (Seite 16, Pkt. 5.2.2) der letzte Abschnitt mit den vorhergehenden Aussagen.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.** Durch die Verkleinerung des Geltungsbereiches wird nur noch eine Bebauung entlang der Smiterlowstraße festgesetzt. Für die dort festgesetzte Dachform sind die gegenüberliegenden Satteldächer maßgeblich. **Die Anregung wurde berücksichtigt.** In der Smiterlowstraße wird neben den Längsparkständen an der westlichen Straßenseite zusätzlich ein kombinierter Grün- und Parkstreifen auf der östlichen Straßenseite vorgesehen. **Den Anregungen wurde gefolgt.** Die Planzeichnung, die textlichen Festsetzungen und die Begründung wurden entsprechend korrigiert (§-Zeichen wurde ergänzt, die östliche Gehwegbreite auf 2 m geändert, die Begründung, Pkt. 5.2.2 „Mischgebiet“ stellt klar, dass nur noch untergeordnete Nebennutzungen und Anlagen zulässig sind, Vergnügungsstätten sind somit in jedem Fall unzulässig)
30.a	**LK Vorpommern-Rügen – Wasserwirtschaft** 07.02.2017 Alles anfallende Abwasser (Schmutz- und Niederschlagswasser) ist nach § 40 Abs. 1 LWaG M-V, wie in den Unterlagen festgeschrieben, dem Abwasserbeseitigungspflichtigen, hier der Hansestadt Stralsund, zu überlassen. Wasserhaltungsmaßnahmen im Zuge der Baumaßnahmen bei der Umsetzung des B-Plans sind gesondert auszuweisen und nach § 8 WHG bei der unteren Wasserbehörde gesondert zu beantragen. In Abhängigkeit vom Umfang entscheidet die Wasserbehörde, ob eine wasserrechtliche Erlaubnis erforderlich ist.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen** Die Abwasserbeseitigung kann über die öffentliche Kanalisation erfolgen, die gegenwärtig über eine Mischwasserleitung in der Smiterlowstraße gegeben ist. Es ist die Errichtung eines Trennsystems geplant. Entsprechende Aussagen werden in der Begründung unter Punkt 4.4 getroffen. **Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen** Etwaige Wasserhaltungsmaßnahmen im Zuge der Baumaßnahmen sind von den künftigen Bauherren zu beantragen. Dies ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanes.

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Berücksichtigung im Bebauungsplan
	Bei der Sanierung des kontaminierten Grundwasserleiters im Bereich der ehemaligen Textilreinigung ist die untere Wasserbehörde nach § 100 WHG mit einzubeziehen.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen** Der Bereich der ehemaligen Textilreinigung ist im Bebauungsplan als Altlastenfläche gekennzeichnet. Die Sanierung der Altlasten ist Voraussetzung für die geplante Wohn-/Mischgebietsnutzung. Die untere Wasserbehörde wird in die geplante Sanierung der Bodenverunreinigungen auf dem Grundstück ehemaligen Textilreinigung einbezogen.
30.b	**LK Vorpommern-Rügen – Umweltschutz** 23.06.2014 Die Altlastenfläche ist gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB auf der Planzeichnung gekennzeichnet. Im Text - Teil B sind diesbezügliche Sanierungsmaßnahmen aufzunehmen. Die betroffene Altlastenfläche ist vor Umsetzung des Planvorhabens zu sanieren. Zuständige Behörde für die Sanierung ist das StALU Vorpommern. Der Beginn der Sanierung ist beim Umweltschutz des Landkreises, Bereich Altlasten-/Bodenschutzbehörde anzuzeigen. Alle Bodenarbeiten sind ingenieurtechnisch zu begleiten.	**Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.** Die Altlastenfläche ist gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB auf der Planzeichnung gekennzeichnet. Es wurden im Textteil B, Hinweise, Pkt.2. Ausführungen über die Art der Bodenbelastungen sowie die entsprechenden Informationen in Begründung des Bebauungsplanes unter Punkt 5.9 aufgenommen. Die konkreten Sanierungsmaßnahmen können jedoch nicht im Bebauungsplan festgesetzt werden. **Die Hinweise werden zu Kenntnis genommen,** sie werden bei der Realisierung berücksichtigt. Vor einer Umnutzung zu Wohnzwecken werden Bodenkontaminationen auf dem Grundstück der ehemaligen Textilreinigung (Flurstücke 20/1 und 22/2) saniert. Die Hansestadt Stralsund beabsichtigt deshalb den Erwerb des Grundstücks. In Vorbereitung der Sanierungsmaßnahmen werden die noch erforderlichen Untersuchungen sowie ein Sanierungsplan in Abstimmung mit dem Staatlichen Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern durchgeführt. Der Beginn der Sanierung wird bei der unteren Fachbehörde, Umweltschutz des Landkreises, Bereich Altlasten-/Bodenschutzbehörde angezeigt.
30.c	**LK Vorpommern-Rügen – Naturschutz** 23.06.2014 Die vorgelegten Aussagen zum Baumschutz und die Kompensationsleistungen für die zur Fällung vorgesehenen Einzelbäume und Strauchhecken werden bestätigt. Dem Artenschutzfachbeitrag kann gefolgt werden.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Die Stellungnahme basiert auf den Unterlagen zum Vorentwurf des Bebauungsplanes vom Mai 2014. Zum Entwurf des Bebauungsplanes vom Oktober 2016 mit dem wesentlich verkleinerten Geltungsbereich, ging im Rahmen der Beteiligung der Behörden keine erneute Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde ein. Es wird davon ausgegangen, dass den fachlichen Aussagen zum Naturschutz auch zum Entwurf gefolgt werden konnte.

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Berücksichtigung im Bebauungsplan
	Allerdings sollten die erarbeiteten Zeiten für die Fällung von Gehölzen auch im Bebauungsplan festgesetzt werden.	**Der Anregung wird nicht gefolgt.** Zeiträume für die Fällung von Bäumen entsprechen nicht dem Regelungsgehalt der verbindlichen Bauleitplanung gemäß § 9 BauGB und können daher nicht im Bebauungsplan festgesetzt werden. Das Fäll- und Rodungsverbot im Zeitraum vom 01.03. bis zum 30.09 eines Jahres ist durch § 39 Abs. 5, Nr. 2 BNatSchG gesetzlich geregelt. Es gilt allgemein, in und außerhalb von Bebauungsplänen.
	Bei der Baumreihe am Wulflamufer handelt es sich um eine nach § 19 Naturschutzausführungsgesetz (NatSchAG M-V) gesetzlich geschützte Baumreihe. Nach § 19 ist die Beseitigung einer geschützten Allee oder Baumreihe sowie alle Handlungen, die zu deren Zerstörung, Beschädigung oder nachhaltigen Veränderung führen können, verboten. Wenn die geschützte Baumreihe erneuert werden soll, ist dazu ein gesonderter Antrag bei der unteren Naturschutzbehörde (UNB) zu stellen. Im Verfahren sind die anerkannten Naturschutzverbände zu beteiligen.	**Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.** Mit dem Entwurfs- und Auslegungsbeschluss der Bürgerschaft vom 01.12.2016 wurde der Geltungsbereich des Bebauungsplanes verkleinert. Die Baumreihe am Wulfalmufer liegt nunmehr außerhalb des Geltungsbereiches und wird nicht mehr von dieser Planung berührt.
39	**SWS Energie GmbH** 23.01.2017 Die Strom- und Gasversorgung kann über die in der Smiterlowstraße vorhandenen Versorgungsleitungen erfolgen. Die dafür erforderlichen Netzanschlüsse sind durch den jeweiligen Grundstückseigentümer bei der SWS Netze GmbH auf Grundlage der Niederspannungsanschlussverordnung (NAV) sowie der Niederdruckanschlussverordnung (NDAV) zu beauftragen.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.** Im Punkt 4.4 der Begründung wird der bestehende Leitungsbestand im öffentlichen Straßenraum benannt. Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan
43	**Regionale Wasser- und Abwassergesellschaft Stralsund mbH (REWA)** 10.01.2017 Gegen den Bebauungsplan gibt es von Seiten der REWA keine Einwände, wenn folgendes beachtet wird: Im dargestellten Plangebiet befinden sich Anlagen unseres Unternehmens. In der Anlage übersenden wir Ihnen Planausschnitte mit diesen eingetragenen Leitungen und Anlagen. Bitte prüfen Sie durch Einsichtnahme in unsere Unterlagen, ob unter Einhaltung der Richtlinien über Sicherheitsabstände zwischen dem geplanten Maßnahmen und	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.** Im Punkt 4.4 der Begründung wird der bestehende Leitungsbestand im öffentlichen Straßenraum benannt. Gemäß dem beigelegten Planausschnitt liegen die Leitungen der REWA innerhalb der festgesetzten öffentlichen Verkehrsfläche der Smiterlowstraße. Sie werden durch die geplante

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Berücksichtigung im Bebauungsplan
	unseren Leitungen und Anlagen noch der entsprechende freie Raum vorhanden ist. Wir weisen darauf hin, dass diese Eintragungen nur zu Ihrer Information bestimmt sind und keine Einweisung darstellen. Für die Richtigkeit der Lage der Leitungen geben wir keine Garantie ab. Nachfolgend mochten wir Ihnen allgemeine Hinweise zur Kenntnis geben, die bei der weiteren Planung im o.g. Bereich berücksichtigt werden sollten:	Entwicklung des Wohngebietes nicht berührt.
	<u>Punkt 4.4 Ver- und Entsorgung</u> Im Baugebiet sind bereits getrennte Schmutz- und Regenwassersysteme zu errichten, auch wenn nach dem letzten Stand des Abwasserbeseitigungskonzeptes der Hansestadt Stralsund der grundhafte Ausbau der anliegenden Straßen und der Ausbau der Trennsysteme in der Smiterlowstraße 2021, im Wulflamufer und in der Otto-Voge-Straße erst nach 2015 beginnt. Ob die Bauzeiten so bestehen bleiben, muss erst mit dem Haushaltsplan der Hansestadt Stralsund bestätigt werden.	**Der Hinweis wird in die Begründung aufgenommen.** Die getrennte Errichtung von Schmutz- und Regenwassersystemen innerhalb des Baugebietes ist von den Bauherren zu berücksichtigen. Die Begründung, Pkt 4.4 wird entsprechend ergänzt.
	<u>Punkt 5.7.1 Grünordnung</u> „Neuanpflanzung einer Baumreihe an der Smiterlowstraße“ — und Otto-Voge-Straße ? Die Leitungen der REWA dürfen nicht überbaut oder bepflanzt sowie belastet werden, Dies gilt auch innerhalb des Baugebietes.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.** Die auf der westlichen Straßenseite liegende Trinkwasserleitung ist von der geplanten Baumreihe nicht betroffen. Die geplante getrennte Schmutz- und Regenwasserkanalisation ist außerhalb der Baumreihe neu zu verlegen. Dies ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplanes, sondern im Rahmen der Straßenplanung zu berücksichtigen.
	<u>Löschwasserversorgung</u> Gemäß § 2 Kommunalverfassung des Landes Mecklenburg-Vorpommern (KV M-V) ist die Gemeinde für den Brandschutz zuständig. Zwischen der Hansestadt Stralsund und unserem Unternehmen besteht derzeit ein gültiger Vertrag, der die Löschwasserbereitstellung aus dem öffentlichen Trinkwassernetz regelt. Wir liefern Trinkwasser entsprechend der Verordnung über Allgemeine Bedingungen für die Versorgung mit Wasser (AVBWasserV). In einem Brandfall stehen wir einer Nutzung der umliegenden Hydranten für Löschzwecke nicht entgegen.	**Der Hinweis wird in die Begründung aufgenommen.** Angaben zur Löschwasserversorgung werden in die Begründung Pkt.4.4 des Bebauungsplanes ergänzt.
	Weitergehende Erschließungsplanungen zur Trink-, Schmutz- und Regenwasserentsorgung sind von der REWA bestätigen zu lassen. Kosten für notwendige Planungen und bauliche Erschließungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem B-Plan 61 werden von der REWA nicht übernommen.	**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.** Die Straßenplanung und Realisierung der Sanierung erfolgt im Rahmen der Sanierungsmaßnahmen im Sanierungsgebiet „Altstadtinsel“ erweitert um Teile der Frankenvorstadt.

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Berücksichtigung im Bebauungsplan
49	**Naturschutzbund Deutschland NABU** 16.06.2014 1. Die Empfehlungen des **Grünordnerischer Fachbeitrags** zu Bäumen und Gehölzen sind praktikabel, von Mehrfachnutzen und sollten vollständig umgesetzt werden. 2. Sofern eine **Gehölzrodung** im Zuge der Bebauung erforderlich wird, sind durch den Bauherren Ersatzpflanzungen nach Maßgabe der Baumschutzsatzung HST zu leisten. 3. **Neupflanzungen von Bäumen und Gehölzen** sind wie vorgesehen im östlichen Randbereich des allg. Wohngebiets sinnvoll, ebenso weitere Baumpflanzungen im Zuge der Erneuerung der Smiterlowstraße (einseitige Baumreihe) sowie des Wulflamufers (Alleebäume). 4. Da es sich derzeit noch um eine Angebotsplanung handelt, muss der **Artenschutz für Fledermäuse und Brutvögel** rechtzeitig vor der tatsächlichen Baugenehmigung bei Objektplanung und Gebäudekontrollen durch sachverständige Gutachter beachtet werden. 5. Bei strikter Einhaltung der GRZ von 0,4 (faktisch 50 % zulässige Überbauung durch bauliche Anlagen) wird der im städtebaulichen Rahmenplan vorgeschlagene **Biotopflächenfaktor** (BFF) von > 0,4 für Vegetationsflächen mit Bodenanschluss eingehalten. Problematisch wäre dagegen die Vollversiegelung von Parkflächen und Grundstücksauffahrten. Zusätzliche Maßnahmen wie Dach- oder Fassadenbegrünung erhöhen den Lebenswert des Gebiets. 6. Der **Klimaschutz** sollte mittels Klimaschutzkonzept der HST (10/2010) und den 36 benannten Maßnahmen so weit wie möglich umgesetzt werden.	**Die Anregungen werden teilweise berücksichtigt.** Bei Realisierung der Planung im Plangebiet wird voraussichtlich die Fällung von 13 geschützten Bäumen unvermeidbar sein. Gemäß der Baumschutzsatzung ergibt sich entsprechend ein Bedarf von 17 Ersatzpflanzungen (Laubbäume) der Qualität Hochstamm, StU 14/16 cm, 3xv, DB. Im Plangebiet ist die Pflanzung von insgesamt 10 Bäumen festgesetzt, so dass ein Kompensationsdefizit von sieben Ersatzpflanzungen besteht. Wenn der Straßenumbau der Smiterlowstraße erfolgt, sollen diese 7 Ersatzpflanzungen im nördlichen Abschnitt der Straße, außerhalb des B-Plangebietes untergebracht werden. Im grünordnerischen Fachbeitrag wurden Maßnahmen empfohlen, die auch in der Begründung des Bebauungsplanes unter Pkt. 5.7.2 angeführt sind (u.a. fachkundige Kontrolle von Gebäuden und Gehölzen vor Beseitigung, Nisthilfen, Ersatzquartiere). Durch die Erfassungs- und Schutzmaßnahmen kann die Vollzugsfähigkeit des Bebauungsplanes auf der nachgelagerten Ebene der Genehmigungsplanung gewährleistet werden. Die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs.1 Nr. 1 BNatSchG sind von den Bauherren zu berücksichtigen. Im städtebaulichen Rahmenplan wird ein Biotopflächenfaktor (BFF)von 0,4 vorgeschlagen. Im allgemeinen Wohngebiet verbleibt, unter der Berücksichtigung der festgesetzten Grundflächenzahl (GRZ) von 0,3 und der zulässigen Überschreitung durch Nebenanlagen/Tiefgarage bis zu einer GRZ von 0,8, ein Anteil von lediglich 20 % der Grundstücksfläche, der nicht von baulichen Anlagen in Anspruch genommen wird. Die fehlenden 20 % zum Erreichen des vorgeschlagenen BFF von 0,4 werden aber durch die mit Boden überdeckte und bepflanzte Tiefgarage, die ca. 50 % der Grundstücksfläche ausmacht, über den geforderten 20%-Anteil hinaus kompensiert. Wie in der Begründung, Pkt. 5.8 dargelegt, wird das Klimaschutzkonzept durch die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen unterstützt. Die Planung entspricht somit den Vorgaben des Klimaschutzkonzeptes.
B1	**Robert und Jana Schwols** 09.02.2017 Wir bewohnen das Nachbargrundstück Otto-Voge-Str. 1 und möchten wie folgt zu dem Bebauungsplanentwurf Stellung nehmen:	

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Berücksichtigung im Bebauungsplan
	Die für die Smiterlowstraße vorgesehene II - III Vollgeschoßbebauung bitten wir dringend, auf II Vollgeschosse zu begrenzen. Abgesehen von den schlechten Lichtverhältnissen, die in der Smiterlowstraße durch eine solche Bebauung entstehen, ergeben sich erhebliche Einflüsse auf das von uns bewohnte Nachbargrundstück in der Otto-Voge-Str. 1. Das gesamte Grundstück würde damit über weite Teile in den Schatten gelegt und eine so hohe Bebauung, von 3 Vollgeschossen plus Dach, führt zu einer erheblichen Minderung des Wertes unseres Grundstückes und auch die Wohnqualität wird leiden. Bei einer Bebauung mit 3 Vollgeschossen wären auch die gesetzlichen Mindestabstandsflächen zu unserem Grundstück nicht mehr eingehalten. Die Bebauung ist dann widerrechtlich. Zudem ist davon auszugehen, dass an ein Wohnhaus Balkone angebracht werden. Auch diese wirken sich, sofern sie ostseitig angebracht werden, mindernd auf die im B-Plan vorgesehenen Abstandsflächen zu unserem Grundstück aus. Um eine geminderte Wohnqualität und einen geminderten Wert unseres Grundstückes zu vermeiden und um gesetzlich vorgegebene Abstandsflächen einzuhalten, muss die Bebauung auf II Vollgeschosse plus Dach reduziert bleiben.	**Der Anregung wird gefolgt.** Die Anzahl der Vollgeschosse wird in dem an das Grundstück Otto-Voge-Straße 1 angrenzenden Bereich von drei Vollgeschossen als Höchstmaß auf zwingend 2 Vollgeschosse reduziert. Gemäß dem Entwurf des Bebauungsplanes vom Oktober 2016 war im Bereich westlich des von den Einwendern bewohnten Grundstücks Otto-Voge-Straße 1 ein dreigeschossiger Baukörper mit einem Satteldach vorgesehen. Die getroffene Geschossfestsetzung steht der bauordnungsrechtlichen Abstandsflächenrecht nicht entgegen, allerdings wäre der Bauraum nicht maximal ausschöpfbar. Durch die Reduzierung der Geschossigkeit von drei auf zwei kann nunmehr die überbaubaren Grundstücksflächen vollumfänglich ausgenutzt werden. Im Hinblick auf die angeführte Verschattung des Grundstücks verursacht die geplante Bebauung zwar eine Einschränkung der Besonnung, die jedoch nicht zu einer unzumutbaren Minderung der Wohnqualität führt. Dies ergibt sich bereits daraus, dass durch die Einhaltung der bauordnungsrechtlichen Abstandflächen die nachbarschaftlichen Belange grundsätzlich hinreichend Berücksichtigung finden. Auch ist das zweigeschossige Wohnhaus der Einwender ca. 21 m von der geplanten Bebauung entfernt, so dass eine unverträgliche Verschlechterung der Belüftung, Belichtung und Besonnung nicht zu erwarten ist.
	Zusätzlich widersprechen wir dem Bau der Tiefgarage so dicht an unserem Grundstück. Die Tiefbauarbeiten die hier notwendig sind, finden unmittelbar an unserer Grundstücksgrenze statt. Unsere Grundstücksgrenze ist bebaut. Es gibt keine Gewährleistung dafür, dass unsere Grundstücksbefestigung und -bebauung, sowie der Boden, nicht abrutschen und uns erhebliche Schäden entstehen.	**Die Anregung wird nicht berücksichtigt.** Die Lage der Tiefgarage wird beibehalten. Aufgrund des hohen Stellplatzbedarfs im Umfeld des Plangebietes wird von einer Verkleinerung der Tiefgarage, um einen größeren Abstand zum Grundstück Otto-Voge-Straße 1 zu gewinnen, abgesehen. Die geplante Tiefgarage ist 3,7 m bis 6,5 m vom Nachbargrundstück entfernt. Auf der Grundstücksgrenze der Einwender befindet sich die Außenwand eines ansonsten abgebrochenen Gebäudes. Östlich davon schließt ein Nebengebäude an, das jedoch nicht mehr unmittelbar an das Plangebiet angrenzt. Vor Baubeginn ist vom Bauherren ein Beweissicherungsgutachten durchzuführen. In der Bauausführung ist durch geeignete technische Sicherungsmaßnahmen ein Abrutschen des Bodens sowie Beschädigungen der baulichen Anlagen auf dem Nachbargrundstück zu vermeiden.
B2	**Thomas Schwols** 09.02.2017 Ich bin Eigentümer von 3 Wohneinheiten in der Smiterlowstraße 17 und Eigentümer einer Wohneinheit in der Smiterlowstraße 21. Ich habe zu dem geplanten Bebauungs-	

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Berücksichtigung im Bebauungsplan
	plan folgende Anmerkung zu machen: Die für die Smiterlowstraße vorgesehene II - III Vollgeschoßbebauung bitte ich dringend, auf II Vollgeschosse zu begrenzen. Die Smiterlowstraße ist bisher sehr hell und sonnendurchflutet. Eine Bebauung mit Häusern mit II Vollgeschossen gegenüber den bereits bestehenden Wohnhäusern an der Westseite verdunkelt die Straße ohnehin schon sehr. Bebaut man allerdings mit III Vollgeschossen, wird nicht nur der Lichteinfall in die Straße selbst noch mehr begrenzt, zusätzlich wird den vorhandenen Wohnungen in der Smiterlowstraße das Licht genommen. Außerdem sind die Wohngebäude, die bereits in der Smiterlowstraße stehen, ohnehin (abgesehen von den Eckgebäuden am Anfang und Ende der Straße) nur mit II Vollgeschossen ausgestattet, womit sich auch nur eine Bauweise mit II Vollgeschossen in die vorliegende Bebauung einfügt. Jegliche Bebauung von mehr als II Vollgeschossen ist für die Bewohner der bestehenden Gebäude in der Smiterlowstraße unzumutbar und mindert den Wert der bestehenden Wohnungen und Wohnhäuser. Aus dem Wertverlust der Wohnungen folgen geminderte Mieteinnahmen. Um eine geminderte Wohnqualität und einen geminderten Wert der Wohnungen zu vermeiden und um wirklich eine einheitliche Bauweise herzustellen muss die Bebauung auf II Vollgeschosse plus Dach reduziert bleiben.	**Die Anregung wird teilweise berücksichtigt.** Die Anzahl der Vollgeschosse wird im südlichen Abschnitt der Smiterlowstraße von drei Vollgeschossen als Höchstmaß auf zwingend 2 Vollgeschosse reduziert. Im übrigen Teil des Baugebietes werden drei Geschosse als Höchstmaß beibehalten. Ziel der geplanten Bebauung ist es, zwischen den unterschiedlichen Gebäudehöhen zu vermitteln. Es wird der Rahmen der bestehenden Umgebungsbebauung aufgenommen, der sich im südlichen Abschnitt der Smiterlowstraße sowie in der Otto-Voge-Straße ebenfalls durch eine Dreigeschossigkeit auszeichnet. Angesichts der innenstadtnahen Lage soll eine angemessene bauliche Dichte und Anzahl von Wohnungen geschaffen werden. Im südlichen Abschnitt der Smiterlowstraße verschmälert sich im Plangebiet die Tiefe des Baugrundstückes auf ca. 15 m – 16 m. Um die hier festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen unter Berücksichtigung der bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen ausschöpfen zu können, wird die Anzahl der Vollgeschosse auf zwingend 2 Vollgeschosse reduziert. Im nördlichen Anschluss springt die Baulinie der geplanten Bebauung um 2,0 m zurück, so dass zu den bestehenden Gebäuden auf der Westseite der Smiterlowstraße einen Abstand von ca. 20 m bis 21 m besteht. Dieser Abstand gewährleistet auch bei einer dreigeschossigen Bebauung eine ausreichende Belichtung der gegenüberliegenden Gebäude. Zwar ergibt sich im Vergleich zur bestehenden Situation eine Verminderung der Besonnung in den Morgenstunden. Dies ist u.a. zumutbar, da die Bestandsgebäude an einem großen, unbebauten Innenhof stehen. Da für die bestehenden Wohngebäude auf der Westseite der Smiterlowstraße keine unzumutbaren Belichtungs- und Besonnungsverhältnisse verursacht werden, wird im Ergebnis der Abwägung die Dreigeschossigkeit im nördlichen Abschnitt der Smiterlowstraße beibehalten. Dies entspricht dem planungsrechtlichen Ziel der innerstädtischen Nachverdichtung (§1a und § 13 a BauGB).
B3	**Heinz Backhaus** 09.02.2017 Ich bin Rentner und Bewohner einer Wohnung in der Smiterlowstraße 17. Die für die Smiterlowstraße vorgesehene II — III Vollgeschoßbebauung bitte ich dringend, auf II Vollgeschosse zu begrenzen. Die Smiterlowstraße ist bisher sehr hell und sonnendurchflutet. Eine Bebauung mit Häusern mit II Vollgeschossen gegenüber den bereits bestehenden Wohnhäusern an der Westseite verdunkelt die Straße ohnehin	**Die Anregung wird teilweise berücksichtigt** Die Anzahl der Vollgeschosse wird im südlichen Abschnitt der Smiterlowstraße von drei Vollgeschossen als Höchstmaß auf zwingend 2 Vollgeschosse reduziert. Im übrigen Teil des Baugebietes werden drei Geschosse als Höchstmaß beibehalten. Ziel der geplanten Bebauung ist es, zwischen den unterschiedlichen Gebäudehöhen zu vermitteln. Es wird der Rahmen der bestehen-

Nr.	Stellungnahme	Abwägung und Berücksichtigung im Bebauungsplan
	schon sehr. Bebaut man allerdings mit III Vollgeschossen, wird nicht nur der Lichteinfall in die Straße selbst noch mehr begrenzt, zusätzlich wird den vorhandenen Wohnungen in der Smiterlowstraße das Licht genommen. Außerdem sind die Wohngebäude, die bereits in der Smiterlowsrtaße stehen, ohnehin (abgesehen von den Eckgebäuden am Anfang und Ende der Straße) nur mit II Vollgeschossen ausgestattet, womit sich auch nur eine Bauweise mit II Vollgeschossen in die vorliegende Bebauung einfügt. Jegliche Bebauung von mehr als II Vollgeschossen ist für die Bewohner der bestehenden Gebäude in der Smiterlowstraße unzumutbar. Meiner Wohnung wird damit vollständig die Helligkeit genommen. Ich bitte dieses zu bedenken. Die Bebauung mit Häusern die II Vollgeschosse plus Dach aufweisen ist hier nur angemessen.	den Umgebungsbebauung aufgenommen, der sich im südlichen Abschnitt der Smiterlowstraße sowie in der Otto-Voge-Straße ebenfalls durch eine Dreigeschossigkeit auszeichnet. Angesichts der innenstadtnahen Lage soll eine für das genannte Stadtgebiet und innerstädtsche Standorte typische, angemessene bauliche Dichte und Anzahl von Wohnungen geschaffen werden. Im südlichen Abschnitt der Smiterlowstraße verschmälert sich im Plangebiet die Tiefe des Baugrundstückes auf ca. 15 m – 16 m. Um die hier festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen unter Berücksichtigung der bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen ausschöpfen zu können, wird die Anzahl der Vollgeschosse auf zwingend 2 Vollgeschosse reduziert. Im nördlichen Anschluss springt die Baulinie der geplanten Bebauung um 2,0 m zurück, so dass zu den bestehenden Gebäuden auf der Westseite der Smiterlowstraße einen Abstand von ca. 20 m bis 21 m besteht. Dieser Abstand gewährleistet auch bei einer dreigeschossigen Bebauung eine ausreichende Belichtung des vom Einwender bewohnten gegenüberliegenden Wohnhauses. Zwar ergibt sich im Vergleich zur bestehenden Situation eine Verminderung der Besonnung in den Morgenstunden. Dies ist u.a. zumutbar, da das Bestandsgebäude an einem großen, unbebauten Innenhof steht. Da für die bestehenden Wohngebäude auf der Westseite der Smiterlowstraße keine unzumutbaren Belichtungs- und Besonnungsverhältnisse verursacht werden, wird im Ergebnis der Abwägung die Dreigeschossigkeit im nördlichen Abschnitt der Smiterlowstraße beibehalten.

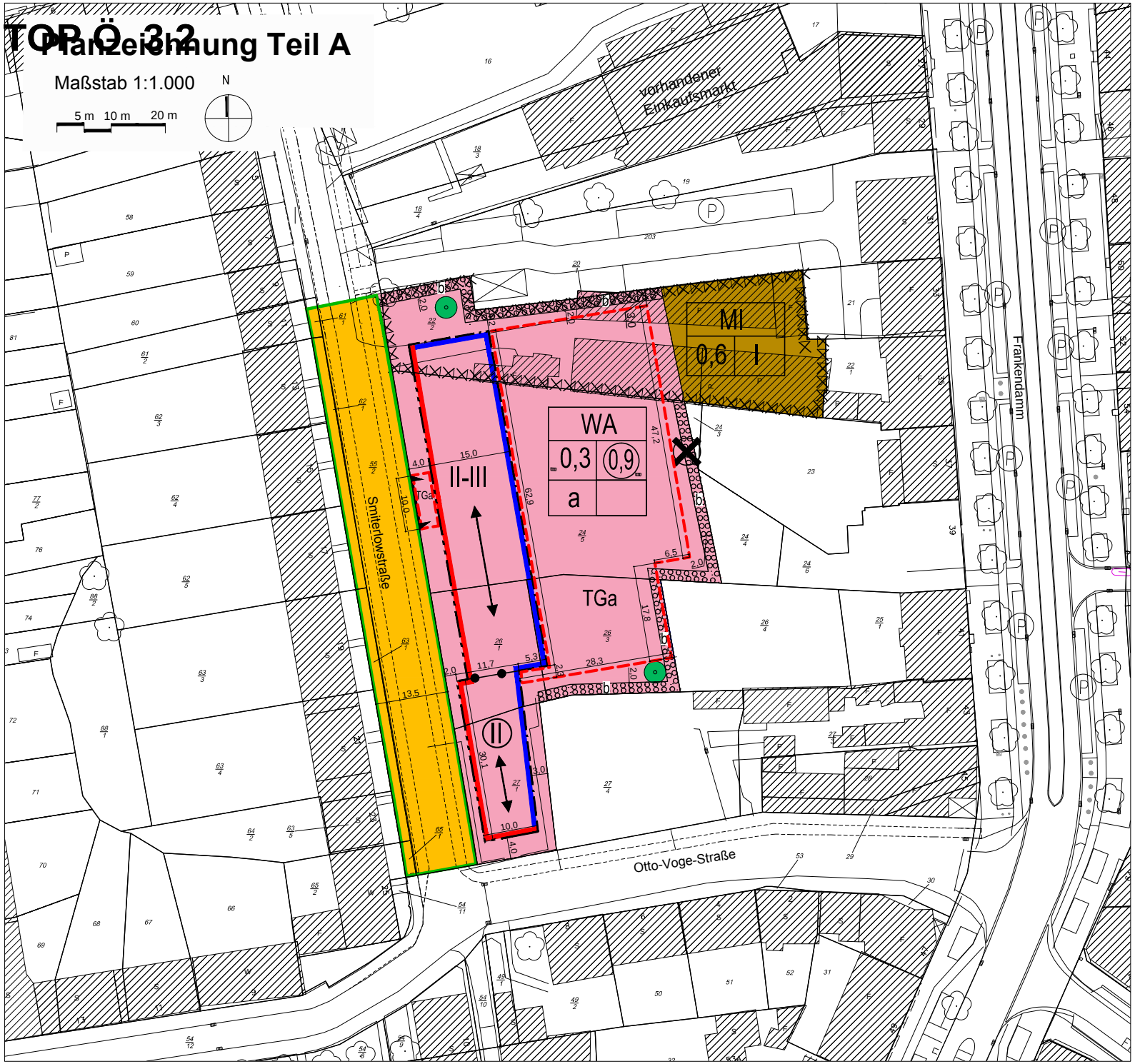
TOP Ö 3.2

Planzeichnung Teil A

Maßstab 1:1.000

N

5 m 10 m 20 m



Anlage zum Satzungsbeschluss

Teil A
Planzeichenerklärung

Art der baulichen Nutzung

- WA — Allgemeines Wohngebiet (§ 4 BauNVO)
- MI — Mischgebiet (§ 6 BauNVO)

Maß der baulichen Nutzung

- z.B. 0,3 — Grundflächenzahl (GRZ) (§ 19 BauNVO)
- z.B. (0,9) — Geschossflächenzahl (GFZ) (§ 20 BauNVO)
- z.B. II-III — Zahl der Vollgeschosse als Mindest- und Höchstmaß (§ 20 BauNVO)

Überbaubare Grundstücksflächen / Bauweise

- Baugrenze (§ 23 Abs. 3 BauNVO)
- Baulinie (§ 23 Abs. 2 BauNVO)
- a — abweichende Bauweise (§ 22 Abs. 4 BauNVO)

Verkehrsflächen

- öffentliche Verkehrsfläche mit Straßenbegrenzungslinie (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)
- Einfahrtsbereich Tiefgarage (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Flächen für Stellplätze und Garagen

- TGa — Fläche für eine Tiefgarage (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)

Anpflanzungen bzw. Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

- Anpflanzen von Bäumen (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB)
- b — Umgrenzung von Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB)

Grenzen

- Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes (§ 9 Abs. 7 BauGB)

Kennzeichnung (§ 9 Abs. 5 BauGB)

- Umgrenzung von Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind
- Standorte, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind

Bebauungsplan Nr. 61
„Östlich der Smiterlowstraße“

Stand August 2017

TOP Ö 3.3

Hansestadt Stralsund

Beschlussvorlage Bürgerschaft
Vorlage Nr.: B 0066/2017
öffentlich

Titel: Bebauungsplan Nr. 65 „Wohngebiet östlich der Hochschulallee„ der Hansestadt Stralsund, Entwurfs- und Auslegungsbeschluss

Federführung:	60.4 Abt. Planung- und Denkmalpflege	Datum:	17.10.2017
Bearbeiter:	Wohlgemuth, Ekkehard Gessert, Kirstin Wunderlich, Antje		

Beratungsfolge	**Termin**	

Sachverhalt:
Mit dem Beschluss der Bürgerschaft vom 03.03.2016 wurde das Planverfahren für den o. g. Bebauungsplan eingeleitet. Das ca. 6,5 ha große Plangebiet liegt im Stadtteil Knieper Nord, östlich der Hochschulallee und nördlich des Bebauungsplanes Nr. 64 „Wohngebiet nördlich der Studentensiedlung Holzhausen“.

Es wird im Norden durch Ackerfläche (Flurstück 16/5, Flur 2, Gemarkung Stralsund), im Osten durch den Ostseeküstenradweg entlang des Strelasunds, im Süden durch die geplante Grünfläche des Bebauungsplans Nr. 64 „Wohngebiet nördlich der Studentensiedlung Holzhausen“ und im Westen durch die Hochschulallee begrenzt.

Bereits im Zuge der Erarbeitung des B-Plans Nr. 64 wurde ein städtebauliches Gesamtkonzept herausgearbeitet, das neben einem südlichen Baufeld (BA 1, B-Plan Nr. 64) ein weiteres nördliches Baufeld (BA 2) vorsieht (B-Plan Nr. 65). Beide Baufelder trennt eine grüne „Landschaftsfuge“. Das nördliche Baufeld soll den neuen Stadtrand, der sich auf Höhe der Einmündung der Hochschulallee in die Parower Chaussee klar abzeichnet, ausbilden.

Ziel der Planung ist ein allgemeines Wohngebiet auf der bisher intensiv genutzten Ackerfläche. Das geplante Gebiet wird den neuen Stadtrand prägen. Aufgrund seiner exponierten Lage am Strelasund ist das Areal als städtebaulich-architektonisch hochwertiger Wohnstandort zu entwickeln. Unter Aufnahme vorhandener Landschaftslinien soll das Baugebiet ebenfalls lineare Konturen aufweisen. Dies erfolgt durch die gewählte Straßenführung, die Grundstücks- sowie die Gebäudeanordnung.

Im Baugebiet können insgesamt ca. 93 Wohnungen entstehen, davon 29 Einzelhäuser und 5 Stadtvillen mit je max. 7 Wohnungen. Die Einzelhäuser sind zweigeschossig und die Stadtvillen 2- bis 3- geschossig geplant. Die Baukörper sollen in einer anspruchsvollen und zeitgemäßen Architektursprache gestaltet werden. Blickbeziehungen aus dem Wohngebiet zum Strelasund werden durch freie Korridore, die von jeglicher Bebauung und hohem Bewuchs freizuhalten sind, gewahrt.

Von der Hochschulallee führt eine Zufahrt ins Gebiet. Es soll dafür eine vorhandene Lücke in der geschützten Allee genutzt werden. Für die innere Erschließung ist eine Ringstraße, die

von einer Baumreihe begleitet wird, vorgesehen. Fußwege stellen die Verbindungen zur geplanten Grünfläche des Bebauungsplans Nr. 64 „Wohngebiet nördlich der Studentensiedlung Holzhausen“ her.

In den Geltungsbereich des Bebauungsplanes wurden die nördlichen und östlichen an das Baugebiet angrenzenden Freiflächen einbezogen. Auf diesen Flächen werden extensiv zu bewirtschaftende Wiesen mit Einzelgehölzen und Gehölzgruppen geplant, die dem Ausgleich dienen.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit wurde auf der Grundlage des Vorentwurfs im Januar 2017 durchgeführt, parallel dazu erfolgte auch die erste Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange.

Es sind zahlreiche Stellungnahmen eingegangen, die intensiv abgewogen wurden. Ein großer Teil der Stellungnahmen bezieht sich grundsätzlich auf eine Bebauung an diesem Standort. Eine Berücksichtigung der Belange findet teilweise statt, indem eine sensible Einbindung in den Landschaftsraum vorgenommen wird und die geplanten öffentlichen Grünflächen extensiv bewirtschaftet werden können.
Weitere Stellungnahmen beziehen sich auf den Alleeschutz. Diese Stellungnahmen werden berücksichtigt. Die Allee wird noch stärker geschützt, indem der Grünstreifen zur Wohnbebauung hin von jeglichen Nebenanlagen freizuhalten ist. Die temporäre Baustraße parallel zur Hochschulallee wird auch für die Erschließung dieses Plangebietes genutzt, um Schäden an Straße und Wurzelbereich der Bäume durch Baufahrzeuge zu vermeiden.
Die in Stellungnahmen befürchtete Verkehrszunahme, welche zu einer Überlastung der Hochschulallee insbesondere im Kreuzungsbereich zur Parower Chaussee führen würde, kann mit Verweis auf eine beauftragte Berechnung der Leistungsfähigkeit der Kreuzung und bei Bedarf auf die Möglichkeit der Umsetzung eines Kreisverkehrs an dieser Stelle entkräftet werden.

Im Verlauf des Verfahrens fand eine Teilung von Flurstücken statt (der Ostseeküstenradweg wurde herausgelöst), so dass sich die Bezeichnung der Flurstücke geändert hat, von Gemarkung Stralsund, Flur 2, jeweils anteilig die Flurstücke 17/2 und 18/2 hin zu Gemarkung Stralsund, Flur 2, Flurstücke 17/6 und 18/5 anteilig.

Lösungsvorschlag:
Als nächster Verfahrensschritt sollte die nun vorliegende Planung von der Bürgerschaft gebilligt und zur öffentlichen Auslegung bestimmt werden. Der Entwurf zum Bebauungsplan hat nachfolgenden wesentlichen Planinhalt:

1. Art und Maß der baulichen Nutzung

Die Bauflächen sollen als allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt werden. Die Wohngebietsflächen gliedern sich in die Bereiche WA 1 bis WA 6.
Die Wohnnutzung prägt den Charakter des allgemeinen Wohngebiets (WA). Neben dem Wohnen sind weitere Nutzungen zulässig wie: Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke. Handwerks-, Gartenbaubetriebe; Tankstellen und sonstige nicht störende Gewerbebetriebe incl. Ferienwohnungen sind nicht zulässig.

Entlang der Hochschulallee sowie am nordwestlichen Randbereich sollen zwei- bis dreigeschossige Stadtvillen (max. 10,5 m hoch) errichtet werden, die sowohl die Allee baulich fassen als auch über die angrenzenden geplanten Bauflächen und das abfallende Gelände den Wasserblick zum Strelasund ermöglichen. Da die 12 bis 14 m hohen Alleebäume bereits höher als die geplanten Stadtvillen sind, werden die Gebäude die Baumkronen nicht überragen. Auf den übrigen Bauflächen sollen zweigeschossige Einfamilienhäuser (max. 7,5 m hoch) gebaut werden.

Um die gewünschten Freiräume zu sichern, soll die offene Bauweise gelten. Für jedes der geplanten Grundstücke wurde durch entsprechende Baugrenzen ein Baufeld bestimmt. Für die konkreten Bauvorhaben bleibt somit noch ein individueller Gestaltungsspielraum. Durch die festgesetzten Freihaltekorridore, die von jeglicher Bebauung und hohen Bepflanzungen freizuhalten sind, sollen die Blickbeziehungen zum Strelasund bzw. in die offene Landschaft erhalten bleiben. Aufgrund der Geländetopografie - von Nord nach Südost abfallend – sind die Korridore auf ca. 1/3 der geplanten Grundstücke vorgesehen.

Um einer hohen Versiegelung entgegenzuwirken ist die Grundflächenzahl auf maximal 0,15 bis 0,35 bei einer Mindestgröße der Grundstücke von 700 m² festgesetzt. Auch die maximale Anzahl der Wohnungen pro Gebäude soll für die Einfamilienhäuser auf zwei und für die Stadtvillen auf sieben begrenzt werden, um eine zu hohe Verdichtung der Nutzung zu unterbinden. Die maximale Geschossflächenzahl (GFZ) ergibt sich aus der o.g. Grundflächenzahl und der Zahl der Vollgeschosse (GFZ 0,3 bis maximal 1,05).

2. Gestalterische Festsetzungen/ Gestaltungshandbuch

Gemäß Aufstellungsbeschluss ist für das Wohngebiet ein Leitbild in Form eines Gestaltungshandbuchs entwickelt worden, mit dem eine Gesamtqualität in Bezug auf Städtebau, Architektur und Freiraum angestrebt wird. Diese Regelungen sollen nicht im Sinne einer Einschränkung der individuellen Gestaltungsfreiheit, sondern vielmehr einer baukulturellen Konsensbildung zum Wohle der Siedlungsgemeinschaft in diesem Gebiet verstanden werden.

Der überwiegende Teil der Gestaltungsregeln aus dem Handbuch ist als gestalterische Festsetzungen in den Bebauungsplan übernommen worden. Dies sind insbesondere Regelungen zur Kubatur der Baukörper (u.a. Außenwände, Fenster, Türen), den zu verwendenden Baumaterialien sowie der Dachausbildung, um diesbezüglich auf eine visuelle Harmonisierung hinzuwirken. Als Fassadenmaterialien sind überwiegend Ziegel oder Holz in gedeckten Farbtönen zu verwenden und es sind nur Flachdächer mit Attika zulässig. Darüber hinaus werden Festsetzungen zur Gestaltung der Außenanlagen und der Freiflächen getroffen. So sollen u.a. Hecken auf eine Höhe von 1,2 m bzw. 1,5 m begrenzt werden.

3. Erschließung/ Bodendenkmale

Das Plangebiet ist über das städtische Straßennetz gut erreichbar (Prohner Straße, Parower Chaussee). Straßenseitig wird das neue Wohngebiet an die Hochschulallee angeschlossen.
Gemäß der Erschließungsplanung wird zum Schutz der Allee für die Bauzeit die bereits angelegte Baustraße parallel zur Hochschulallee genutzt. Die innere Erschließung wird über eine Ringstraße erfolgen. Es soll eine Mischverkehrsfläche als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden.

Die stadttechnische Versorgung erfolgt durch den Anschluss an vorhandene, öffentliche Leitungen außerhalb des Plangebiets (Gas-, Elektro-. Telekommunikation- und Trinkwasser). Das Schmutzwasser wird über ein neu zu verlegendes Leitungsnetz einer zentralen Pumpstation südlich des B-Plans Nr. 64 zugeführt und von dort in die vorhandene Kanalisation geleitet. Das Niederschlagswasser wird über eine neue Regenwasserkanalisation in den Strelasund eingeleitet (gemeinsame Einleitstelle mit dem B-Plan Nr. 64-Gebiet).

Im August 2017 erfolgten archäologische Voruntersuchungen. Es wurden 23 archäologisch relevante Funde ermittelt. Diese umfassen 15 Feuerstellen, drei Gruben, möglicherweise vier Pfostengruben und einen Grabenschnitt. Sie lassen sich keiner Zeitstellung zuordnen und sind vermutlich der äußerste Rand eines prähistorischen Siedlungsbereichs. Da das geborgene Fundmaterial aus dem Oberboden stammt, wurde es wahrscheinlich bei Latrinenentleerungen aus dem Stralsunder Stadtgebiet abgelagert. Es sind keine Bodendenkmale von besonderer Bedeutung zu erwarten, so dass im Vorfeld der Bebauung keine weiteren Bergungs- und Dokumentationsmaßnahmen erforderlich sind.

4. Grün- und Ausgleichsmaßnahmen

Im Planverfahren erfolgte die Bestandserfassung und Bewertung des Grünbestandes. Für die außerhalb des Plangebiets befindliche Allee werden Festsetzungen zum Erhalt bzw. Schutz vorgesehen. So sind im an die Allee angrenzenden Bereich der Baugrundstücke jegliche Bodenbefestigungen und Nebenanlagen unzulässig.

Zur Durchgrünung des Baugebietes sind auf den öffentlichen Verkehrsflächen 21 Bäume vorgesehen. Darüber hinaus ist je Baugrundstück ein Laubbaum zu pflanzen (34 Bäume). Die Baufläche umgebend sind öffentliche Grünflächen mit Maßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft vorgesehen. Um die Blickbeziehung zum Strelasund auf ausgewählten Achsen auch zukünftig zu sichern, sollen die Grünflächen als naturnahe Wiesen mit einzelnen landschaftstypischen Gehölzpflanzungen gestaltet werden. Diese öffentlichen Grünflächen können von einem Pächter extensiv bewirtschaftet werden. Auf diese Weise stehen sie für die Verwertung als Futter zur Verfügung.

Am nordwestlichen Gebietsrand (Fläche „C“) wird eine Streuobstwiese mit mind. 25 regionaltypischen Obst- und/oder Wildobstbäumen angelegt. In den nördlich und östlich angrenzenden Grünflächen (Fläche „D“) sind kleinere Gehölzpflanzungen vorgesehen. In dieser Fläche wird ein Spielplatz von 700 m² gebaut. Am Siedlungsrand nach Norden (Fläche „E“) ist eine dreireihige freiwachsende Hecke mit standortgerechten Laubgehölzen geplant.

Die aufgrund der Bebauung vorgesehenen, unvermeidbaren Eingriffe werden durch die geplanten Grünausgleichsmaßnahmen innerhalb des Geltungsbereiches und durch Inanspruchnahme des Kompensationsüberschusses aus dem B-Plan Nr. 64 im vollen Umfang ausgeglichen. Es verbleibt noch ein geringer Kompensationsüberschuss für weitere städtische Planungen.

5. Immissionsschutz

Zur Beurteilung des Schallschutzes im Städtebau sind grundsätzlich die Orientierungswerte der DIN 18005 heranzuziehen.

Die verkehrsbedingten Schallemissionen werden durch den Eigenverkehr der vorhandenen Nachbarbebauung und durch das neue Gebiet hervorgerufen. Darum wurde im Rahmen der Aufstellung des angrenzenden B-Plans Nr. 64 ein gemeinsames Schallschutzgutachten für die beiden Wohngebiete erstellt, welches auch den Verkehr aus dem vorhandenen Wohngebiet berücksichtigt. Dafür ist das gesamte zu erwartende Verkehrsaufkommen prognostiziert und bewertet worden.
Nach den vorliegenden Ermittlungen würden an der Hochschulallee die Orientierungswerte der DIN 18005 von 55 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht geringfügig überschritten. Als Maßnahme zur Immissionsminderung beabsichtigt die Hansestadt Stralsund die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h anzuordnen. Damit nehmen die Rollgeräusche auf der Pflasterstraße spürbar ab. Es sind somit keine unzumutbaren Verkehrslärmbelastungen zu erwarten.

6. Umweltbericht

Zum Bebauungsplan erfolgte eine Umweltprüfung. Die Umweltauswirkungen der Planung sind im Umweltbericht erläutert, der Teil der Begründung ist. Konfliktpunkte des Vorhabens sind die unvermeidbare Neuversieglung des Bodens und die teilweise Verbauung von attraktiven Blickbeziehungen von der Hochschulallee zum Strelasund. Die Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgt durch die Umwandlung von Ackerflächen in extensiv zu pflegende Grünflächen. Für die Erholungsnutzung steht der Landschaftsraum durch die geplanten Wege in der Grünanlage und den bereits fertiggestellten Ostseeküstenradweg zur Verfügung. In den naturnahen Ufer- bzw. Küstenabschnitt wird nicht eingegriffen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Planung insgesamt keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen haben wird.

Parallel zum Aufstellungsverfahren zum benachbarten B-Plan Nr. 64 ist auch der Flächennutzungsplan (FNP) geändert worden. Die 13. Änderung des FNP wurde am 06.10.2016 (Beschl.-Nr.: 2016-VI-07-0475) durch die Bürgerschaft festgestellt und am 13.12.2016 durch den Landkreis Vorpommern-Rügen genehmigt (Akt.z. 43.42.0101). Sie ist am 18.01.2017 bekannt gemacht worden und damit rechtswirksam. Die 13. Änderung des FNP stellt im Bereich des B-Plans Nr. 64 und des B-Plans Nr. 65 zwei Wohnbauflächen und umliegende Grünflächen (überlagert als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft) dar, so dass sich der B 65 aus dem FNP entwickelt. Der beigeordnete Landschaftsplan zeigt ebenfalls zwei Bauflächen, die in Freiflächen mit landschaftspflegerischer Zielstellung eingebettet sind. Zur Planung liegt eine positive landesplanerische Stellungnahme (AfRL Vorpommern) vom 20.01.2017 vor. Der Bebauungsplan ist mit den Zielen der Raumordnung vereinbar.

Alternativen:
Der Bebauungsplan ist die planungsrechtliche Voraussetzung für die Entwicklung dieses hochwertigen Baustandortes. Zum Bebauungsplan gibt es unter der Voraussetzung, dass die Fläche für den Wohnungsbau genutzt werden soll, keine Alternative.

Beschlussvorschlag:
Die Bürgerschaft der Hansestadt Stralsund beschließt:

1. Der Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 65 „Wohngebiet östlich der Hochschulallee“, gelegen im Stadtteil Knieper Nord, in der vorliegenden Fassung vom Oktober 2017, bestehend aus der Planzeichnung (Teil A), den textlichen Festsetzungen und den örtlichen Bauvorschriften (Teil B), sowie die Begründung mit dem Umweltbericht werden gebilligt und zur öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB bestimmt.

Finanzierung:

Die Planungs- und Erschließungskosten werden von der Liegenschaftsentwicklungsgesellschaft der Hansestadt Stralsund mbH (LEG) getragen. Für die Erarbeitung des Bebauungsplanes einschließlich der erforderlichen Fachplanungen wurde am 14.06.2016 ein städtebaulicher Vertrag gemäß § 11 BauGB geschlossen. Z. Zt. wird der städtebauliche Vertrag über die Herstellung von Erschließungsanlagen für das Plangebiet vorbereitet, der zwischen der LEG, der REWA und der Stadt vor Abschluss des Planverfahrens zu schließen ist. In diesem verpflichtet sich die LEG, die Erschließungskosten einschließlich grünordnerischen und weiteren Maßnahmen in Höhe von voraussichtlich ca. 1,53 Million € zu tragen. Die öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen sind nach der Fertigstellung lastenfrei an die Stadt zu übergeben.

Termine/ Zuständigkeiten:
Öffentliche Auslegung des Entwurfs: ein Monat, Beginn ca. 6 Wochen nach dem Bürgerschaftsbeschluss
Zuständig: Amt für Planung und Bau, Abt. Planung und Denkmalpflege

B65_Planz_Entw_Anlage A4

gez. Dr.-Ing. Alexander Badrow

TOP Ö 3.3

Planzeichnung Teil A

Anlage zum
Entwurfs- und Auslegungsbeschluss

Teil A
Planzeichenerklärung (Auszug)

Art der baulichen Nutzung

WA — Allgemeines Wohngebiet (§ 4 BauNVO)

Maß der baulichen Nutzung

z.B. 0,2 — Grundflächenzahl (GRZ) (§ 19 BauNVO)

z.B. (0,4) — Geschossflächenzahl (GFZ) (§ 20 BauNVO)

(II) — zwingend zu errichtende Zahl der Vollgeschosse (§ 20 BauNVO)

II-III — Zahl der Vollgeschosse als Mindest- und Höchstmaß (§ 20 BauNVO)

z.B. OK 7.5 — Höhe der Oberkante baulicher Anlagen über dem Bezugspunkt gemäß der textlichen Festsetzung 2.2 (§ 20 BauNVO)

Überbaubare Grundstücksflächen / Bauweise

Durch Baugrenzen gebildete überbaubare Grundstücksfläche (§ 23 Abs. 3 BauNVO)

E — Nur Einzelhäuser zulässig (§ 22 Abs. 2 BauNVO)

o — offene Bauweise (§ 22 Abs. 2 BauNVO)

Verkehrsflächen mit ihrer Höhenlage (§9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 3 BauGB)

OK 13.0 — Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit ihrer Oberkante (Straßenhöhe) über NHN

Nebenanlagen, Stellplätze und Gemeinschaftsanlagen

A1 A2 A3 — Flächen, auf denen Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO nicht oder nur eingeschränkt zulässig sind. (§ 14 Abs. 1 BauNVO)

St — Fläche für Stellplätze (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)

GSt — Fläche für Gemeinschaftsstellplätze (§ 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB und § 21a Abs. 2 BauNVO)

Grünflächen

Öffentliche Grünfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)
Zweckbestimmung:

Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

Umgrenzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

Grenzen

Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes (§ 9 Abs. 7 BauGB)

Bebauungsplan Nr. 65 „Wohngebiet östlich der Hochschulallee“

ENTWURF Stand Oktober 2017

TOP Ö 4.4

Folgendes Schreiben ist am 30.07.2017 beim Büroleiter des Präsidenten der Bürgerschaft eingegangen:

Sehr geehrter Herr Kuhn, leider weiß ich nicht genau ob sie der richtige Ansprechpartner sind, wenn nicht leiten sie doch bitte diese Mail weiter. Ich hätte folgendes Anliegen an die Bürgerschaft, die Sanierung des Weges entlang des Tierparks vom Eingang nach Knieper West, dieser ist in einem sehr schlechten Zustand und wird nicht besser. Ich nutze ihn auf meinem täglichen Weg zur Arbeit und langsam wird es gefährlich ihn bei Dunkelheit zu befahren. Ich würde mich freuen wenn die Bürgerschaft möglichst noch vor dem Winter für eine Verbesserung sorgen könnte.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Neumann

Der Ausschuss für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung wird gemäß § 3 der Geschäftsordnung um eine Stellungnahme gebeten.