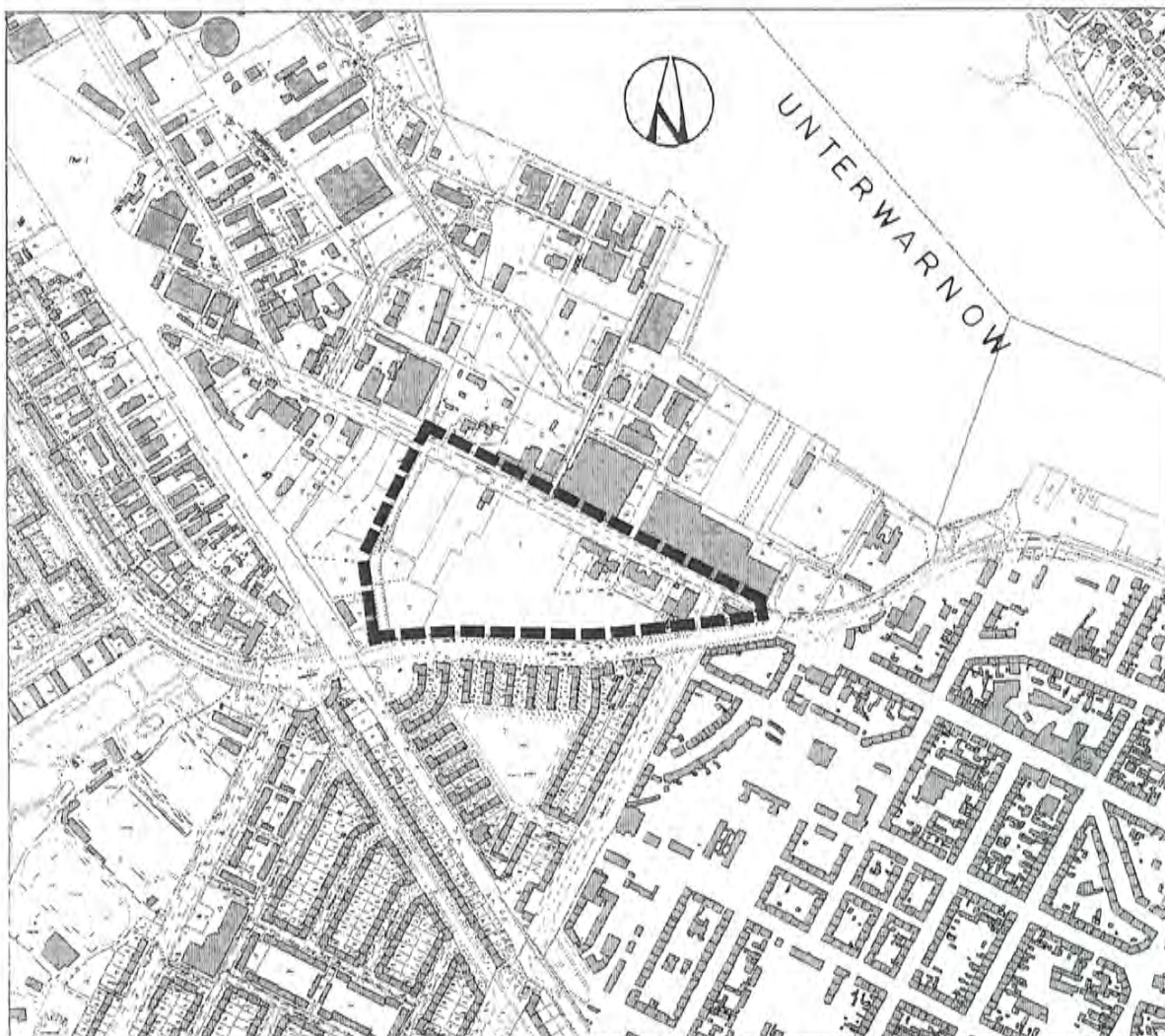




HANSESTADT ROSTOCK

Begründung zum Bebauungsplan Nr. 10.MK.63 Kerngebiet "Werftdreieck"

zwischen Werftstraße, Lübecker Straße und Max-Eyth-Straße

gebilligt durch Beschluss der Bürgerschaft der Hansestadt Rostock vom 04.06.1997

geändert durch Beschluss der Bürgerschaft der Hansestadt Rostock vom 10.05.2006

ausgefertigt am 12.05.2006



P. Murr
Oberbürgermeister

Inhaltsverzeichnis

1	GRUNDLAGEN DER PLANUNG	1
1.1	ANLASS DER PLANUNG	1
1.2	PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN	1
1.3	LAGE UND UMFANG DES PLANGEBIETES	1
1.4	ENTWICKLUNG AUS DER ÜBERGEORDNETEN BAULEITPLANUNG	2
2	BESTAND UND ZUSTAND DES PLANGEBIETES	2
2.1	NUTZUNG UND BEBAUUNG	2
2.2	TOPOGRAPHIE UND BODENBESCHAFFENHEIT	3
2.3	ALTLASTEN	3
2.4	UMGEBUNG	4
2.5	EIGENTUMSVERHÄLTNISSE	4
2.6	LAGEBEDINGUNGEN	4
3	STÄDTEBAULICHES KONZEPT	5
3.1	PLANUNGSZIELE	5
3.2	BAUMASSENGESTALTUNG	6
3.3	GRÜNFLÄCHEN	6
3.4	VERKEHR	7
3.4.1	<i>Erschließungskonzept</i>	7
3.4.2	<i>Ruhender Verkehr</i>	8
3.4.3	<i>Geh- und Radweg</i>	8
4	SCHUTZ VOR SCHÄDLICHEN UMWELTEINWIRKUNGEN	9
4.1	LÄRMSCHUTZMAßNAHMEN IM PLANGEBIET	9
4.2	LÄRMSITUATION AUßERHALB DES PLANGEBIETES	9
5	EINGRIFFS-/AUSGLEICHSBILANZ	10
5.1	EINGRIFFSVERMEIDUNG	10
5.2	EINGRIFFSMINDERUNG	10
5.3	ARTENSCHUTZ	10
6	TECHNISCHE INFRASTRUKTUR	11
6.1	WASSER	11
6.2	SCHMUTZ- UND REGENWASSERABLEITUNG	11
6.3	STROM	11
6.4	FERNWÄRME	11
6.5	FERNSPRECHANLAGEN	12
6.6	MÜLL- UND ABFALLWIRTSCHAFT	12
7.	ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN	12
8.	BODENORDNUNG	13
9.	FLÄCHENBERECHNUNGEN	13
9.1	NACHWEIS VON GRZ UND GFZ	13
9.2	FLÄCHENGRÖßEN UND ANTEILE	13
10.	ÜBERSCHLÄGIGE STELLPLATZERMITTLUNG AUF DER BASIS DER LBAUO M-V	14

1 Grundlagen der Planung

1.1 Anlass der Planung

Infolge der Wiedervereinigung Deutschlands vollzog sich ein Strukturwandel in verschiedenen Bereichen der materiellen Produktion. Hiervon war in besonderem Maße der Schiffbau betroffen. Im Zusammenhang mit der Privatisierung der Rostocker Werften wurden wesentliche Produktionsaufgaben an den Standort der Warnemünder „Aker-Warnow-Werft“ verlagert. Die Nutzung des Geländes der ehemaligen Neptunwerft zwischen Werftstraße, Lübecker Straße und Max-Eyth-Straße wurde vollständig aufgegeben.

Der Standort galt seit seiner Bebauung vorrangig als Gewerbe- und Industriestandort. Neben der Flugzeugproduktion ab 1933 diente das Gelände in zunehmendem Maße der Schiffbauindustrie. Dieses innerstädtische Areal soll einer neuen, dem Standort entsprechenden Nutzung als Kerngebiet, vor allem als Büro- und Dienstleistungszentrum, zugeführt werden.

Deshalb wurde 1991 durch die TLG Treuhand Liegenschaftsgesellschaft mbH und die NIR GmbH eine begrenzte Ausschreibung zum Werftdreieck durchgeführt. Die Konzeption des Gewinners soll unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich erfolgten Veränderung im Bebauungsplan umgesetzt werden. Mit der Planung wurde die INROS Planungsgesellschaft Rostock mbH beauftragt.

1.2 Planungsrechtliche Grundlagen

Grundlage des Bebauungsplanes ist das Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.12.1986 (BGBl. I Seite 225), geändert durch das Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz vom 22.04.1993 (BGBl. I S. 466), sowie § 86 der Landesbauordnung (LBauO M-V) in der Fassung der Bekanntmachung v. 06.05.1998 (GVOBl. M-V S. 468, 612) zuletzt geändert durch Gesetz v. 16.12.2003.

Das Planverfahren wurde mit dem Beschluss des Bauausschusses der Bürgerschaft Nr. 1/1992/B vom 30.09.1992 zur Aufstellung des Bebauungsplanes eingeleitet.

Der Planentwurf hat unter der Bezeichnung Gewerbegebiet Werftdreieck Nr. 10.GE.E.63 nach der Bekanntmachung vom 01.12.1995 im Städtischen Anzeiger öffentlich ausgelegen. Nach der öffentlichen Auslegung wurde der Bebauungsplan nach Überprüfung der Planungsabsichten geändert und hat deshalb unter der neuen Bezeichnung Nr. 10.MK.63 „Kerngebiet Werftdreieck“ nach der Bekanntmachung vom 13.09.1996 im Städtischen Anzeiger erneut öffentlich ausgelegen.

1.3 Lage und Umfang des Plangebietes

Im Stadtgebiet der Hansestadt Rostock wird das Plangebiet durch die Werftstraße, die Lübecker Straße und die Max-Eyth-Straße begrenzt.

Der Geltungsbereich umfasst folgende Grundstücke bzw. Teile von Grundstücken:

- Grundstück (Hauptgrundstück) 447/12, 447/11, 447/10, 447/8 = 54.194 m²
- Grundstück (Plattenbau) 447/2 = 1.990 m²
- Grundstück (Plattenbau) 447/3 = 1.915 m²
- Grundstück (Handelsschule) 447/6 = 3.880 m²
- Grundstück (Eingangsgeb.Werft) 454/1 = 1.337 m²
- Grundstück (IKN) 438/3, 438/4, 438/5, 439/3

-	439/4, 454/3, 427/7	=	2340 m ²
- Grundstück (Max-Eyth-Straße) einschl. Sichtdreieck	424	=	6.380 m ²
- Grundstück (Werftstraße) zum Teil einschl. Sichtdreieck	427/6	=	10.420 m ²
- Grundstück (Lübecker Straße) einschl. Sichtdreiecke Verlängerung der Maßmannstraße	454/2	=	5.757 m ²
	<u>88.213 m²</u>	=	<u>8.82 ha</u>

1.4 Entwicklung aus der übergeordneten Bauleitplanung

Der als Flächennutzungsplan fortgeltende Generalbebauungsplan der Hansestadt Rostock stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans Industriegebiet dar. Diese Planungsabsicht wurde aufgegeben. Der Bebauungsplan wird deshalb abweichend von § 8 Abs. 2 Satz 2 BauGB, wonach der Bebauungsplan aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln ist, als vorzeitiger Bebauungsplan aufgestellt. Das Plangebiet wurde aufgrund von § 246 a Abs. 5 BauGB aus der Fortgeltung des Flächennutzungsplanes ausgenommen.

2 Bestand und Zustand des Plangebietes

2.1 Nutzung und Bebauung

Das zu beplanende Gebiet war bis 1989 überwiegend Betriebsgelände der Neptunwerft. Die ehemals vorhandene Bebauung war in hohem Maße baufällig und wurde bis auf nachstehende Gebäude zurückgebaut:

In Verlängerung der Maßmannstraße zwischen Lübecker Straße und Werftstraße befindet sich das Autohaus der IKN GmbH mit Wasch- und Pflegedienst. Das Gebäude ist eingeschossig. Das Grundstück wird zurzeit über die verlängerte Maßmannstraße erschlossen.

Die an der Werftstraße 5, westlich des vorgenannten Geländes gelegene zweigeschossige ehemalige Handelsschule mit Steildach steht unter Denkmalschutz. Das Gebäude wurde saniert und als europäische Wirtschaftsschule umgenutzt.

Das fünfgeschossige, in Plattenbauweise errichtete Verwaltungsgebäude der ehemaligen Neptunwerft, Werftstraße 6, wird überwiegend durch die Verwaltung der Hansestadt Rostock genutzt.

Die „Heinkelwand“, eine 86 m lange, ca. 11 m hohe Backsteinfassade der früher hier ansässigen „Heinkel“-Flugzeugwerke an der Lübecker Straße, wurde im Januar 1995 unter Denkmalschutz gestellt und ist zu erhalten.

An der Straßenbahnhaltestelle Maßmannstraße befindet sich das ehemalige Eingangsgebäude der Werft, das zurzeit als Imbiss betrieben wird.

Der Schwerpunkt des vorhandenen Grüns, vor allem des Baumbestandes, zeigt sich an der Einmündung der Max-Eyth-Straße in der Lübecker Straße. Einige alte Bäume stehen auf der Südseite der Werftstraße, einige weitere Bäume verteilen sich auf dem Gelände des Werftdreiecks.

Das Plangebiet war bis zum Abriss der Gebäude hochgradig versiegelt. Der Flächenanteil der Hochbauten und Verkehrsflächen betrug etwa 85 %. An der Max-Eyth-Straße befand sich ein Kindergarten.

2.2 Topographie und Bodenbeschaffenheit

Das Gelände ist eben mit fast gleich bleibender Höhe auf der gesamten Fläche (+ 8,8 m in Nähe Max-Eyth-Straße, + 9,6 m Ostspitze Werfteingang über HN).

Das Plangebiet liegt im Bereich einer Stauchmoräne der Weichselkaltzeit. Oberflächennah stehen Sand und Geschiebemergel an, die von Aufschüttungsablagerungen bedeckt sind. Sand- und Geschiebemergelböden sind generell tragfähig. Aufschüttungen sind setzungsgefährdet und sollten abgetragen bzw. durchgründet werden. Nach den Unterlagen des Geologischen Landesamtes Mecklenburg-Vorpommerns fließt ungespanntes Grundwasser im Lockergestein unter geologisch gestörten Deckschichten. Der Flurabstand der Grundwasseroberfläche beträgt mehr als 10 m. Dadurch besteht keine unmittelbare Gefährdung für das Grundwasser durch flächenhaft eindringende Schadstoffe. Die Fließrichtung orientiert sich zur Warnow. Eine Trinkwasserschutzzone wurde nicht ausgewiesen. Das Plangebiet liegt jedoch in einer Fläche mit bestätigten Grundwasservorräten.

Nach gegenwärtigem Kenntnisstand sind keine Bodendenkmale bekannt. Wenn trotzdem bei Erdarbeiten Bodenfunde, wie z.B. Mauern, Steinsetzungen, Bodenverfärbungen oder andere Funde, wie Scherben, Steingeräte, Skelettreste entdeckt werden, ist das Landesamt für Bodendenkmalpflege oder die untere Denkmalschutzbehörde, das Kulturhistorische Museum, Kloster zum Heiligen Kreuz, zu benachrichtigen. Funde und Fundstellen sind in unverändertem Zustand zu erhalten und in geeigneter Weise zu schützen. Auf die Anzeigepflicht nach § 11 DSchG wird hingewiesen.

2.3 Altlasten

Im Altlastenkataster der Hansestadt Rostock sind für den Standort Altlastenverdachtsflächen aufgeführt. Für die bisher von der Neptunwerft genutzten Bereiche wurden vom Amt für Umweltschutz der Hansestadt Rostock Auflagen erteilt. Im Verlauf der daraufhin erfolgten Altlastenuntersuchungen und der geforderten Rückbaumaßnahmen waren keine Bodenkontaminationen erkennbar.

Ausnahme ist der Bereich der IKN-GmbH. Hier ergaben Altlastenuntersuchungen aus dem Jahre 1992 Boden- und Grundwasserkontaminationen. Bei der Verlegung von Pflastersteinen wurde ein Teil der Bodenkontamination entfernt.

Problematisch ist der unmittelbare Grenzbereich zu den Straßbahngleisen. Hier existieren Bodenkontaminationen bis in eine Tiefe von 7 m. Die Tanks der ehemaligen Tankstelle werden noch unter den Straßenbahngleisen vermutet. Eine Beräumung der Tanks und eine Standortsanierung wird auf Grund des Umfangs der Kontamination, der Grundbruchgefahr für die Straßenbahngleise und der vorgesehenen Versiegelung im Zuge der Neubebauung als nicht verhältnismäßig eingeschätzt. Die beabsichtigte Nutzung wird dadurch nicht beeinträchtigt.

Das Plangebiet liegt in einem wahrscheinlich mit Kampfmitteln belastetem Gebiet, in dem unter Umständen mit Kampfmitteln gerechnet werden kann.

Die Baufelder 3, 4 und 5 sind bebaut. Mit einem Abriss oder Neubau ist in nächster Zeit nicht zu rechnen. Die Baufelder 1 und 2 sind vollständig beräumt. Hier ist eine Kampfmittelsondierung und ggf. -beräumung realistisch.

Um auf das Gefährdungspotential insgesamt hinzuweisen, ist der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplanes gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB (Böden, die erheblich mit umweltgefährdeten Stoffen belastet sind) gekennzeichnet worden. Im Bebauungsplan ist unter dem Punkt Hinweise C auf die Kampfmittelbelastung hingewiesen worden.

2.4 Umgebung

Von der Umgebung des Werftdreiecks außerhalb des Plangebietes wird folgender Rahmen gesetzt: An der Südseite der Lübecker Straße erstreckt sich das Wohngebiet um den Thomas-Müntzer-Platz. Es handelt sich um dreigeschossige Backsteinbauten mit ausgebautem Dachgeschoss mit Steildach. Ab Maßmannstraße sind die Wohnbauten verputzt; der Eckbau Maßmannstraße/Lübecker Straße zeigt sich als Ausnahme viergeschossig mit Flachdach.

Für die Bauten und Bauvorhaben an der Nordseite der Werftstraße wurde ein gesonderter städtebaulicher Rahmenplan erstellt. Er sieht für das Gebiet nördlich der Werftstraße bis zum Warnowufer ein weiterhin gewerblich genutztes Gebiet vor. Folgende Bauten der Neptun Industrie GmbH sind in der Reihenfolge von Ost nach West vorhanden:

Schiffbauhalle	10,0 m hoch
Produktionshalle	8,0 m hoch
Kulturhaus	viergeschossig mit Flachdach

An der Westseite der Max-Eyth-Straße steht an der Ecke zur Lübecker Straße das ehemalige Kulturgebäude der System Elektronik Rostock GmbH, heute genutzt durch den Fliesen- und Sanitärfachmarkt ABS, zweigeschossig mit Steildach.

2.5 Eigentumsverhältnisse

Die Eigentumsverhältnisse sind lückenlos bekannt. Das Plangebiet ist überwiegend im Eigentum der TLG Liegenschaftsgesellschaft mbH. Davon ausgenommen sind die bebauten Grundstücke westlich der verlängerten Maßmannstraße.

2.6 Lagebedingungen

Das Plangebiet wird von den Straßenzügen Lübecker Straße, Werftstraße und Max-Eyth-Straße an das vorhandene Straßennetz angebunden. Die Werftstraße wurde nach dem 2. Weltkrieg zum Teil zur Werkstraße der Schiffswerft Neptun und diente somit bis Ende 1994 nicht mehr dem öffentlichen Straßenverkehr. Entlang dieser Straße und in Verlängerung an der Carl-Hopp-Straße bis Bramow und weiter bis zum Schmarler Damm in Marienehe sind heute eine beträchtliche Anzahl von Gewerbe- und Industriebetrieben in fast ununterbrochener Kette angesiedelt. Dieser Sachverhalt lässt erkennen, welche Bedeutung diese Hauptsammelstraße für Rostock hat.

Die Lübecker Straße ist als Verkehrsstraße hoch belastet. Sie tangiert das Werftdreieck im Süden und begrenzt die Werftstraße an ihrem östlichen Punkt.

Das Werftdreieck ist durch den ÖPNV sehr gut erschlossen. Es liegt im Einzugsbereich von zwei Straßenbahnhaltestellen der Linien 1, 4, und 5, die an der Nordseite der Lübecker Straße verlaufen, weiterhin im Einzugsbereich des S-Bahn-Haltepunktes Holbeinplatz und der Endhaltestelle der Buslinie 28.

3 Städtebauliches Konzept

3.1 Planungsziele

Die Bezeichnung des Gebietes besagt bereits, dass es sich hier um die Form eines Dreiecks handelt. Besondere Akzente der Gestaltung liegen in der östlichen Spitze des Dreiecks, in der platzartigen Aufweitung an der Planstraße „A“ (Verlängerung der Maßmannstraße) und im Bereich der Einmündung der Max-Eyth-Straße in die Lübecker Straße. Das Werftdreieck ist der vorhandenen gebauten und geplanten Situation des Umfeldes anzupassen.

Dieses zentrumsnahe, verkehrstechnisch sehr gut erschlossene Gebiet soll eine betont konzentrierte Bebauung erfahren. Es soll vorrangig durch Bauten mit Büronutzung und Dienstleistungsgewerbe geprägt sein. Weiterhin sollen in begrenztem Umfang Einrichtungen des Handels zur Nahversorgung der benachbarten Wohngebiete und zur Versorgung der im Plangebiet tätigen Arbeitskräfte angesiedelt werden. Die Festsetzungen erlauben die Ansiedlung eines Vollversorgers und eines Lebensmitteldiscounters. Dieses Angebot sollte durch unterschiedliche Dienstleistungsangebote ergänzt werden. Im Einzelhandelsentwicklungskonzept das für die Hansestadt Rostock 1996 aufgestellt wurde sind die geplanten Handelseinrichtungen für das Werftdreieck bereits eingeflossen. In der Fortschreibung dieses Konzeptes 2001 (Perspektiven der Einzelhandelsentwicklung in der Hansestadt Rostock bis zum Jahr 2010) ist das Werftdreieck als Planreserve ebenfalls berücksichtigt und weist folgende Verkaufsraumflächen aus: nahversorgungsrelevante Sortimente – 2000m², zentrumsrelevante Sortimente – 500m². Daraus ist ersichtlich, dass durch die getroffenen Festsetzungen zum zulässigen Handel keine Beeinträchtigung der zentrumsrelevanten Sortimente besteht. Eine Festsetzung von zulässigen oder nicht zulässigen Sortimenten ist auf Grund der Flächenbeschränkung somit nicht erforderlich.

Der östliche Auftakt des Werftdreiecks ist mit einer Platzaufweitung architektonisch auszuprägen. Er bildet mit der Schiffbauhalle NIR, der späteren Neubebauung auf dem Gelände der IKN GmbH und der vorhandenen Bebauung an der Lübecker Straße einen interessanten städtebaulichen Raum.

Das IKN-Gelände ist als Auftakt 6- bis 8-geschossig zu bebauen. Die vorhandene Bebauung hat Bestandsschutz. Dieser Betrieb entspricht in der heute bestehenden Form jedoch nicht den städtebaulichen Absichten für eine Neubebauung an dieser Stelle.

Die Bauflucht an der Werftstraße wird durch die vorhandene ehemalige Handelsschule bestimmt. Diese wurde einer neuen Nutzung zugeführt.

Das Verwaltungsgebäude Werftstraße 6 wird als Dienstgebäude der Stadtverwaltung genutzt. Die Funktionsfähigkeit des Bestandes ist zu gewährleisten. Für den Fall eines künftigen Neubaus wird das Gebäude die Bauflucht der ehemaligen Handelsschule aufgreifen und Tiefgaragen erhalten.

Für die Bebauung an der Lübecker Straße werden vier Blöcke senkrecht zur Straße, d.h., giebelständig mit 5 - 6 Geschossen im Abstand von ca. 50 m untereinander und ca. 25 m von der vorhandenen Fahrbahnkante festgesetzt. Die Baukörper parallel zur Straße sollen nur viergeschossig (zwingend) und 10 m - 12 m zurückspringend ausgebildet werden. Das entspricht der Absicht, diese Straßenfront besonders plastisch auszubilden und damit die Struktur der gegenüberliegenden Straßenfront aufzugreifen.

Demgegenüber werden die Baukörper des Baufeldes zwischen Max-Eyth-Straße, Werftstraße und Planstraße „B“ zurückhaltender plastisch gegliedert.

Der ruhende Verkehr wird zugunsten der zu bebauenden Flächen weitgehend in Tiefgaragen untergebracht.

Das Plangebiet wird städtebaulich in die Umgebung eingebunden durch eine Platzbildung an der Einmündung der Max-Eyth-Straße in die Lübecker Straße, verbunden mit der zu erhaltenden „Heinkelwand“ als Backsteinfassade und mit einem ausgeweiteten Grünraum für diesen Platz.

Das Grün ist entlang der Max-Eyth-Straße und besonders entlang der Lübecker Straße weiterzuführen, bis zu einer Platzaufweitung zwischen der ehemaligen Handelsschule und der Lübecker Straße einerseits und an der Planstraße „A“ andererseits. Dieser Grünzug soll außerhalb des Werftdreiecks fortgesetzt werden als Grünverbindung zwischen dem Botanischen Garten und dem Kabutzenhof.

3.2 Baumassengestaltung

Allgemein stehen die Gebäude parallel und senkrecht zu den drei das Gebiet begrenzenden Straßen. Eine Ausnahme macht der Bogen als Platzbebauung an der Max-Eyth-Straße.

Besonders an der Lübecker Straße wird durch unterschiedliche Gebäudehöhen und durch wechselnden Abstand der Gebäude zur Straße die Plastizität der Baumasse festgesetzt. Hier wird durch die teilweise Festsetzung einer Baulinie dem genannten Gesichtspunkt Rechnung getragen. Ähnliches gilt an der Max-Eyth-Straße und an der Werftstraße.

An der Werftstraße sollen Baulinien die Eckpunkte der Baublöcke festsetzen. Sie werden durch Baugrenzen in den Zwischenbereichen ergänzt, um Rücksprünge zu ermöglichen.

Die angestrebte hohe Verdichtung der Bebauung macht eine geschlossene Bauweise erforderlich. Die Anzahl der Vollgeschosse schwankt zwischen I und VIII.

Die hier angestrebte intensive Nutzung wird ausgeglichen durch die Unterschreitung der Obergrenzen für die Grund- und Geschossflächenzahlen nach § 17 BauNVO sowie von weitgehenden Festsetzungen von öffentlichen Grünflächen entlang der Max-Eyth-Straße und an der Lübecker Straße. An beiden Straßen werden die Baugrenzen gegenüber der Bauflucht der ehemaligen Bebauung stark zurückverlegt, bei Festsetzung von kräftiger Gliederung der Baufluchten.

Die „Heinkelwand“ kann in die benachbarten Bauwerke konstruktiv und architektonisch eingebunden werden. Da zwischen der Heinkelwand und dem vorgesehenen Baukörper eine öffentliche Verkehrsfläche vorgesehen ist, bietet sich eine mit Glas überdachte Passage an. Eine Überdachung kann die alten und neuen Baukörper auf interessante Art und Weise verbinden. Dabei ist jedoch zu sichern, dass eine ausreichende Belichtung und Belüftung der Gebäude gewährleistet ist. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber sollten in den unteren Geschossen des sechsgeschossigen Gebäudes nicht eingeordnet werden.

3.3 Grünflächen

Die öffentlichen Grünflächen im Plangebiet dienen nicht nur der Auflockerung des Bebauungsgebietes in optischer Hinsicht, sondern auch der Erholung der in den Büros arbeitenden Menschen. Sie dienen der Luftverbesserung im relativ dicht bebauten und von starken Verkehrsströmen umgebenen Gebiet. Durch die Freiflächen an der Max-Eyth-Straße kann für die angrenzende Bebauung eine Verbesserung der Lärmsituation erreicht werden.

Die platzartigen Aufweitungen an der Verlängerung der Maßmannstraße und im Bereich der Einmündung der Max-Eyth-Straße in die Lübecker Straße stellen jeweils Anfangs- bzw. Endpunkte für zu erwartenden intensiveren Fußgängerverkehr im Zusammenhang mit den Einzelhandelseinrichtungen und in Verbindung mit dem ÖPNV (Straßenbahn, S-Bahn) dar und sind entsprechend zu betonen und zu gestalten. Diese besondere Gestaltung muss auch im Hinblick auf die Grünplanung mit der Wegeführung beachtet werden.

Der Platz an der Einmündung der Max-Eyth-Straße in die Lübecker Straße soll als parkähnliche Anlage mit Verlängerung entlang der Max-Eyth-Straße bis zur Werftstraße als öffentliche Grünfläche gestaltet werden. Der vorhandene Baumbestand ist bis auf die in der überbaubaren Grundstücksfläche stehenden Bäume zu erhalten.

Ebenfalls als öffentliche Grünfläche werden der Platz an der Planstraße „A“ sowie der zwischen der ehemaligen Handelsschule und der Lübecker Straße liegende Platz ausgebildet. Der Platz an der Planstraße „A“ wird weiterhin von den umgebenden Verkehrszügen geprägt sein. Die öffentliche Grünfläche zwischen der ehemaligen Handelsschule und der Lübecker Straße soll so begrünt werden, dass die Blickrichtung von der Lübecker Straße auf das denkmalgeschützte Gebäude der ehemaligen Handelsschule von Korff nicht durch Bäume verdeckt wird.

An der Lübecker Straße wird ein 5 m breiter Streifen als straßenbegleitendes Grün zwischen der vorhandenen Straßenbahntrasse und dem geplanten Geh- und Radweg geführt. Wünschenswert wäre eine Ergänzung der geplanten Baumreihe auf dem privaten Baugrundstück, so dass eine alleearartige Bepflanzung entsteht.

Der Straßenraum entlang der Planstraße „B“ erhält ebenfalls begleitende Baumpflanzungen.

Auf den privaten Grundstücken sind Baumpflanzungen an den mit Gehrechten belegten Grundstücksteilen zwischen Planstraße „A“ und Planstraße „B“ vorzusehen. Außerdem ist Dachbegrünung auf den Tiefgaragen, sofern sie nicht überbaut sind, Fassadenbegrünung und die Bepflanzung der Innenhöfe, besonders im Baufeld 1, festgesetzt.

3.4 Verkehr

3.4.1 Erschließungskonzept

Die innere Erschließung des Gebietes erfolgt über die Werftstraße und eine öffentliche Anliegerstraße, Planstraße B zwischen den Baufeldern 1 und 2. Die Bebauung entlang der Lübecker Straße erhält zusätzlich zu der Zufahrtsmöglichkeit von der Planstraße B eine Anbindung an die Werftstraße, um die Zufahrt für den östlichen Teil des Baufeldes sicherzustellen.

Ein Verbleib der Zufahrt zum Baufeld 3, heute IKN, von der Verlängerung der Maßmannstraße ist mit der Zunahme der Verkehrsbelegung in der heutigen Form nicht mehr möglich. Gegebenenfalls könnte noch das Rechtsein-/Rechtsausbiegen für die bestehende Firma gestattet werden. Die geplante Zufahrt in einem Abstand von 60 m zum Knoten entspricht der Funktion dieses Straßenzuges als angebaute Hauptsammelstraße.

Der innere Bereich des Plangebietes wird durch eine Fußgängerzone, die für Lieferverkehr befahrbar auszubilden ist, erschlossen.

Die Verträglichkeit der geplanten Nutzungen als neue Verkehrserzeuger wurde durch ein Verkehrsgutachten der PSV GmbH Planungsbüro Stadt- und Regionalverkehr Berlin beurteilt.

Büroflächen und Handelseinrichtungen sind durch ihre Struktur große Verkehrserzeuger. Eine veränderte Straßenraumgestaltung mit separaten Linksabbiegerspuren und eine Optimierung der Signalzeitenpläne an den lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten machen die zu erwartenden Verkehrsströme beherrschbar. Die Qualität des Verkehrsablaufs an den betrachteten Knotenpunkten in der Lübecker Straße wird sich sogar erhöhen.

Die Werftstraße und die Max-Eyth-Straße sind als öffentliche Straßen in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes einbezogen worden, weil hier Erweiterungen erforderlich und geplant werden. Sie sind laut integriertem Verkehrskonzept als Hauptsammelstraße eingestuft. Sie verbinden über die weiterführenden Carl-Hopp-Straße und Schlachthofstraße die traditionellen Industrie- und Gewerbegebiete Bramow und Marienehe mit der Innenstadt. Die bereits heute hochbelasteten Knotenpunkte mit der Lübecker Straße sind aufgrund der geplanten Bebauung aufzuweiten. Die zur Erschließung des Planungsgebietes vorgesehene Planstraße B bindet an diese Straßen an.

Die Lübecker Straße hat als innerörtliche Durchgangsstraße (Hauptverkehrsstraße) Verbindungsfunktion und darf demzufolge nicht der Erschließung der Grundstücke dienen. Der vorhandene Straßenraum gehört nicht zum Geltungsbereich des Bebauungsplanes.

Die sowohl für den Straßenverkehr als auch räumlich bisher zu enge Max-Eyth-Straße erfährt generell eine Aufweitung mit entsprechender Gestaltung des Grünraumes.

Die im Bereich der vorhandenen Fahrbahn der Werftstraße liegenden geodätischen Aufnahmepunkte sind bei der Umgestaltung der Werftstraße zu erhalten.

3.4.2 Ruhender Verkehr

Aufgrund der günstigen Erschließung durch den ÖPNV ist eine Reduzierung der Pflichtstellplätze auf 80 % der Richtzahlen der LBauO M-V vorgesehen. Grundlage ist eine Empfehlung des Verkehrsgutachtens zum Standort. Hiernach beläuft sich der Stellplatzbedarf auf ca. 1550 Stellplätze. Davon sind ca. 300 Stellplätze als öffentliche Stellplätze geplant. Im öffentlichen Straßenraum können dabei ca. 130 Stellplätze geschaffen werden. Die anderen Stellplätze müssen auf einem separaten Parkplatz bzw. einem dort zu errichtenden Parkhaus bereitgestellt werden (vgl. Tabelle mit überschlägiger Stellplatzermittlung).

Die Mitbenutzung der Anlagen des ruhenden Verkehrs durch Anwohner des Thomas-Müntzer-Platzes ist durch die geplanten öffentlichen Stellplätze ausreichend gegeben.

3.4.3 Geh- und Radweg

Für die tangierenden Straßen wurden getrennte Geh- und Radwege fast durchgehend beidseitig der Fahrbahn ausgewiesen. An der Lübecker Straße soll neben der Straßenbahntrasse ein kombinierter Geh- und Radweg mit Grüngestaltung den Straßenraum begleiten. Dieser und der im inneren Grünzug gelegene Fuß- und Radweg sollen als Feuerwehrezufahrt genutzt werden.

Die Planstraße „B“ erhält als öffentliche Anliegerstraße beidseitig einen Gehweg.

Zusätzliche Gehwege wurden in Längs- und Querrichtung durch das Gebiet über öffentliche und private Grünflächen z.T. über Privatgrundstücke berücksichtigt. Sie verbinden die Straßenbahnhaltestelle am Holbeinplatz auf kurzem Wege mit der Planstraße B und Baufeld 1 sowie die Haltestelle Maßmannstraße über die öffentliche Grünfläche vor der ehemaligen Handelsschule mit der Fußgängerzone im inneren Bereich des Plangebietes. Für weitere innere Wegeverbindungen werden Wegerechte in den privaten Flächen im Zentrum des Werftdreiecks auf der Nordseite des Baufeldes 2 festgesetzt.

Die Fußgänger der benachbarten Wohngebiete werden über die Knoten Max-Eyth-Straße sowie Maßmannstraße mit LSA über die Lübecker Straße mit neuen Fußgängerfurten direkt in das Plangebiet geführt. Eine weitere Querung der Lübecker Straße als Fußgängerbrücke etwa in der Mitte zwischen den beiden Knoten Max-Eyth-Straße und Maßmannstraße könnte für die Bewohner des Thomas-Müntzer-Platzes wegverkürzend sein, sie wird jedoch nicht zwingend erforderlich. Hierbei kann das gegenüber der Lübecker Straße erhöht liegende Gelände des Thomas-Müntzer-Platzes genutzt werden, so dass für den Fußgänger keine großen Niveauwechsel entstehen. Die Zweckmäßigkeit einer solchen Fußgängerbrücke ist jedoch nur gegeben, wenn im Bereich dieses Brückenkopfes im Werftdreieck Handelsfunktionen für das Wohngebiet Thomas-Müntzer-Platz angeordnet werden.

4 Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

4.1 Lärmschutzmaßnahmen im Plangebiet

Schallschutzmaßnahmen wurden aufgrund der Schallimmissionsprognose der Fa. Hamann Consult Dresden vom 14.06.1995 ermittelt. Bei der Untersuchung wurden die Emissionspegel des Straßenverkehrs, der Straßenbahn und der Eisenbahn berücksichtigt.

Dominierende Schallquelle ist der Straßenverkehr, insbesondere auf der Lübecker Straße. Die Abschätzung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen ergab als größtes erforderliches resultierendes Schalldämmmaß 45 dB. Die notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen wurden differenziert für das gesamte Gelände Werftdreieck festgesetzt. Aus städtebaulichen Gründen wird auf aktive Maßnahmen verzichtet.

4.2 Lärmsituation außerhalb des Plangebietes

Das Verkehrsgutachten prognostiziert für die Spitzenstunde gegenüber der jetzigen Verkehrsmenge folgende maximale Zunahmen des Verkehrs:

Lübecker Straße	um 6 %
Doberaner Straße	um 9 %
Maßmannstraße (südl. Teil)	um 6 %

Diese prognostizierten Zunahmen des Verkehrs in der Spitzenstunde werden nur zu einer unwesentlichen Erhöhung der Schallimmissionen führen. Sie liegt unter 0,5 dB (A).

Durch den Abbruch der Bebauung auf dem Gelände des Werftdreiecks haben sich die Schallimmissionen auf das gegenüberliegende Wohngebiet entlang der Lübecker Straße durch den vorübergehenden Fortfall der Reflexion um ca. 2 dB (A) verringert.

Die Ergänzung zur Schallimmissionsprognose vom Amt für Umweltschutz der Hansestadt Rostock vom 25.04.1996 sagt aus, dass sich mit der Wiedererrichtung der Bebauung auf dem Werftdreieck die Lärmimmissionen zwischen ehemaliger und neuer Bebauung nur ganz geringfügig unterscheiden und der Unterschied nicht wahrnehmbar ist. Um die Lärmimmissionen dennoch so gering wie möglich zu halten, ist eine gegliederte Fassadengestaltung anzustreben und auf schallharte Fassadenausbildung zu verzichten.

5 Eingriffs-/Ausgleichsbilanz

Zur Bewertung des Eingriffs wurde ein Grünordnungsplan aufgestellt. Das Plangebiet wird vom Biotoptyp des gewerblich-industriellen Bereiches geprägt. In Randbereich erhält es allerdings eine zusätzliche Prägung durch weitere reale (Wohnen) oder ausgelaufene (Kindergarten) Nutzungsformen. Gewerblich-industrielle Bereiche werden in der Regel bedingt durch produktions- und vertriebstechnische Bedingungen geprägt und weisen überwiegend mit Hochbauten und befestigten Verkehrs-, Stell- und Lagerflächen versiegelte Bereiche auf.

Im gegebenen Fall kann von einer Sondersituation ausgegangen werden, da die überwiegende Zahl der Gebäude systematisch zurückgebaut wurde.

5.1 Eingriffsvermeidung

Unter Berücksichtigung des Bedarfes an konzentrierter gewerblicher Fläche im zentrumsnahen Raum der Hansestadt Rostock können Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild im Bearbeitungsbereich nicht vermieden werden.

Grundsätzlich kann es aus landschaftspflegerischer Sicht begrüßt werden, wenn Flächen der ehemaligen Industriebrache innerhalb des besiedelten Raumes in Gewerbegebiete umgewandelt werden, und somit Flächenverbrauch und Eingriffe in unbesiedelten oder Stadtrandbereichen vermieden werden.

5.2 Eingriffsminderung

Im Planungsprozess erfolgte nach der Bewertung der Bedeutung der Einzelbiotope für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild mehrfach eine Abstimmung zwischen der städtebaulichen Planung und der landschaftspflegerischen Planung, mit dem gemeinsam verfolgten Ziel, die Eingriffe so gering wie möglich zu halten.

Auf diese Weise ist es gelungen, die für den Naturhaushalt bedeutendsten Einzelbiotope vor potenziellen Eingriffen zu bewahren und den Bestand durch textliche bzw. zeichnerische Festsetzungen zu sichern. Dies trifft besonders für die Bäume der 1. und 2. Prioritätsstufe sowie für die artenreichen Scherrasenflächen zu.

Der Erhalt der wenigen wertvollen Biotope ist von besonderer Bedeutung. Hierbei sind vor allem der Baumbestand und der artenreiche Scheerrasen an der Westseite des ehemaligen Kindergartens zu nennen.

Aufgrund der im Grünordnungsplan vorgeschlagenen und im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen wird der Eingriff im Plangebiet ausgeglichen.

5.3 Artenschutz

Im Plangebiet wurde das Vorkommen von besonders geschützten Arten gem. BArtSchV, Anl. 1, wie Mauersegler, Mehlschwalbe, Rauchschwalbe und Fledermäuse nachgewiesen. (Vgl. „Kartierung gebäudegebundener Fledermäuse und Brutvögel“ vom Naturschutzbund Deutschland e. V., Kreisverband Rostock Stadt, vom August 1996)

Das Vorkommen wurde sowohl an den bereits abgerissenen, als auch an den bestehenden Gebäuden, dessen Zahl an Quartieren und Niststätten sich im Laufe der Zeit weiterhin erhöht hat, festgestellt. Für die bereits abgerissenen Gebäude auf den Baufeldern 1 und 2

wurden die entsprechenden Befreiungen von den Artenschutzbestimmungen im Rahmen der Abrissgenehmigung erteilt.

Für die Gebäude sind die Regelungen im Bebauungsplan im Text Teil B unter Hinweise getroffen worden. Der Hinweis E lautet:

An den Gebäuden wurde das Vorkommen von Fledermäusen und Brutvögeln als besonders geschützte Arten nach § 10 BNatSchG festgestellt.

Auf Grundlage des § 42 BNatSchG sind Entwicklungsformen, Nist-, Brut-, Wohn-, oder Zufluchtsstätten dieser Arten geschützt.

Bei Abriss und Sanierung von Gebäuden ist ein Antrag auf Befreiung von den Vorschriften nach § 42 BNatSchG an die obere Naturschutzbehörde zu stellen. Mit der Antragstellung ist das Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftspflege zwecks Abgabe einer Stellungnahme seinerseits als untere Naturschutzbehörde zu informieren. Der Abriss ist außerhalb der Schutzzeiten durchzuführen.

Vor dem Abriss sind Ersatzquartiere und Nistplätze nahe dem ursprünglichen Quartier zu schaffen. Sollten keine vorgreifenden Ersatzquartiere bzw. Nistplätze geschaffen werden können, sind diese an den neu geplanten Gebäuden zu integrieren.

6 Technische Infrastruktur

6.1 Wasser

Die Wasserversorgung erfolgt aus dem städtischen Wassernetz. Der Löschwasserbedarf von 96 m³/H für einen Zeitraum von mindestens 2 Stunden wird ebenfalls aus dem öffentlichen Trinkwassernetz abgedeckt.

6.2 Schmutz- und Regenwasserableitung

Die anfallenden Abwässer können den vorhandenen Mischwassersammlern in der Werftstraße und in der Max-Eyth-Straße zugeleitet werden. Die Abwässer sind auf den Grundstücken im Trennsystem abzuleiten.

6.3 Strom

Flächen für Trafostationen sind vorrangig von den öffentlichen Straßen zugänglich anzulegen. Ein Standort wurde im Bebauungsplan festgesetzt. Weitere Stationen sind ggf. in Abhängigkeit vom Bedarf erforderlich. Kabelverlegungen außerhalb der Hochbauten sollten entlang der Straßen und Wege erfolgen.

6.4 Fernwärme

Das Plangebiet liegt innerhalb des Bereichs der Stadt, für den die Wärmesatzung der Hansestadt Rostock gilt - Anschluss- und Benutzungszwang für leitungsgebundene Energieträger (veröffentlicht im Städtischen Anzeiger vom 25.09.1992) - Vorrang der Versorgung mit Fernwärme vor der Eigenversorgung. Danach sind Wärmeverbrauchsanlagen (Heizung, Warmwasserbereitung) auf den Grundstücken an das Fernwärmenetz anzuschließen.

Bisher erfolgte eine Wärmeversorgung der Bauten über das Verteilungsnetz der Neptun-Industrie Rostock.

Für die Neubebauung bietet die Stadtwerke Rostock AG eine Fernwärmeversorgung mit Heißwasser an. Die Heißwasserversorgung erfolgt über das bestehende Fernwärmeverteilungsnetz aus der Werftstraße heraus und kann über die Planstraße B erfolgen. Die bestehenden Gebäude sind bereits an die bestehende Wärmeversorgung angeschlossen.

Die notwendige Neuerschließung soll über die Max-Eyth-Straße, Ostseite und entlang der Werftstraße/Nordseite erfolgen. Zu berücksichtigen ist eine Trassenbreite von 2,0 m, bei einem Abstand zu Baumpflanzungen von 5,0 m.

6.5 Fernsprechanlagen

Die im Planbereich liegenden Fernmeldeanlagen der Telekom sind während der Baumaßnahmen zu schützen. Um Beschädigungen an den Fernmeldeanlagen auszuschließen, ist es unbedingt erforderlich, dass die Bauausführenden spätestens 2 Wochen vor Baubeginn beim zuständigen Fernmeldebaubezirk aktuelle Informationen über bereits vorhandene Fernmeldeanlagen einholen.

6.6 Müll- und Abfallwirtschaft

Die Müllbeseitigung wird im Rahmen der städtischen Müllentsorgung realisiert.

Sondermüll aus gewerblichen Vorgängen ist individuell durch autorisierte Firmen auf speziell dafür vorgesehene und ausgewiesene Sonderabfallbehandlungsanlagen zu entsorgen.

7. Örtliche Bauvorschriften

In den Bebauungsplan wurden gestalterische Festsetzungen als örtliche Bauvorschriften gemäß § 86 LBauO M-V aufgenommen. Das betrifft im Wesentlichen Festsetzungen zu Werbeanlagen, Fassaden- und Dachgestaltungen. Die unterschiedlichen Nutzungen im Plangebiet erfordern die Einhaltung einheitlicher Grundsätze bei der Fassaden-, Dachgestaltung und der Gestaltung von Werbeanlagen.

„Fassaden und Dachflächen sollen aus lichtreflexfreien Materialien bestehen. Glasflächen sind zulässig.

Zulässig sind Flachdächer bzw. flach geneigte Dächer unter 5° Dachneigung, geneigte Dächer mit mehr als 25° Dachneigung sowie begrünte Flachdächer, die dauernd gärtnerisch zu unterhalten sind. Für geneigte Dächer mit mehr als 25° Dachneigung sind als Dachdeckung Betondachsteine und Dachpfannen zulässig. Solaranlagen sind zugelassen.

Das Errichten von Einfriedungen aller Art ist unzulässig.

Dachfirste und Gebäudeaußenwände sind in allen Baufeldern parallel oder rechtwinklig zu den festgesetzten Baulinien bzw. Baugrenzen auszurichten.“

Auf Grund der zentralen innerstädtischen Lage des Plangebietes ist ein harmonisches Einfügen in die nähere Umgebung erforderlich. Vor allem unter Berücksichtigung der verkehrlichen Lage sind Lichtreflexionen durch großflächige Fassaden zu vermeiden. Die Begrünung der Flachdächer lockert den zulässigen hohen Versiegelungsgrad des Kerngebietes auf. Aus städtebaulichen Gründen der Raumbildung und der Erlebbarkeit wurde die Festsetzung zur Lage der Gebäudeaußenwände und Dachfirste getroffen. Da es sich bei der geplanten Bebauung um ein zu entwickelndes Kerngebiet handelt, das von allen Seiten von der Öffentlichkeit erreichbar und erlebbar sein soll, wurden Einfriedungen aller Art ausgeschlossen. Diese Festsetzungen sind auch unter 3. Städtebauliches Konzept, 3.1 und 3.2 begründet.

„Parallel zur Fassade als Firmierung angebrachte Werbeanlagen sind aus Einzelteilen zu bilden, deren Höhe das Maß von 0,6 m nicht überschreiten darf. Sie dürfen nicht mehr als 0,3 m vor die Fassade ragen. Die Länge von Schriftzügen oder Zeichen an der Fassade darf nicht größer als 2/3 der Fassadenbreite sein. Zu den Gebäudekanten ist jeweils ein Abstand von 0,6 m einzuhalten. Werbeanlagen dürfen keine wesentlichen Bauglieder, Architekturelemente oder begrünte Flächen verdecken. Das Punktweise Anstrahlen von Werbeanlagen ist unzulässig. Großtafelwerbung (Euroformat 2,6 m x

3,6 m) ist nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Großtafelwerbung mit Werbewirkung in Richtung Lübecker Straße ist unzulässig.

Werbetürme mit einer Höhe von mehr als 12,0 m und Dachwerbeanlagen sind unzulässig. Werbeanlagen sind in den öffentlichen Verkehrsflächen und den öffentlichen Grünflächen unzulässig. Ausgenommen sind Hinweisbarken und Plakatanschlagsäulen.“

Diese Festsetzungen dienen einer weitgehend harmonischen Gestaltung des Gebietes. Die Handels- und Dienstleistungsunternehmen sind entsprechend ihrer Struktur und innerstädtischen Lage auf Zielkundschaft orientiert, so dass höhere Werbeanlagen (über 12m) oder Dachwerbungen nicht erforderlich sind. Auch die Festsetzung zu Großtafelwerbung dient der Gestaltung des Gebietes. Da von entsprechenden großen Werbetafeln eine räumliche Wirkung ausgeht, die die Orientierung und die räumlichen Bezüge erschweren kann, sind diese Werbeanlagen auf die überbaubaren Grundstücksflächen zu konzentrieren. Wegen der räumlichen Wirkung ist die Großtafelwerbung in Richtung Lübecker Straße nicht zulässig, da diese eine innerstädtische Hauptverkehrsstraße ist und der Verkehrsfluss dadurch beeinträchtigt werden könnte.

8. Bodenordnung

Die Umsetzung des Bebauungsplanes setzt eine Neuordnung der Grundstücke voraus.

9. Flächenberechnungen

9.1 Nachweis von GRZ und GFZ

Nutzungsart	Größe m²	bebaute Fläche	GRZ (nur Gebäude mit befest. Flächen)	Geschossanzahl	Bruttogeschossfläche m²	GFZ
Baufeld 1	12.320	11.394	0,92	IV - VI	34.779	2,82
Baufeld 2	20.237	12.152	0,60	I - VIII	51.555	2,55
Baufeld 3	2.680	1.630	0,61	I - VIII	8.105	3,00
Baufeld 4	2.677	910	0,34	II	1.820	0,68
Baufeld 5	3.790	1.456	0,38	V	7.280	1,92
Summe Bauflächen	41.553	28.091			103.538	
Parkhaus	2.382	1.340	0,56	III	4.020	1,69

9.2 Flächengrößen und Anteile

Nutzungsart	Größe m²	Anteil in %
Baufeld 1	12.320	14,0
Baufeld 2	20.237	22,9
Baufeld 3	2.680	3,0
Baufeld 4	2.677	3,0
Baufeld 5	3.790	4,3
Summe Bauflächen	41.704	47,3
Parkhaus	2.382	2,7
Fuß- und Radweg Lübecker Straße	4.530	5,1
Straßen	30.180	34,2
Summe Verkehrsflächen	37.092	42,0
öff. Grün am Baufeld 1 an der Max-Eyth-Straße	1.854	2,1
öff. Grün am Baufeld 2 an der Max-Eyth-Straße	4.235	4,8
öff. Grün an der ehem. Handelsschule	2.629	3,0
öff. Grün an der Ostspitze (Dreieck)	600	0,7
Summe öff. Grünflächen	9.318	10,6
Versorgungsflächen (Trafo)	99	0,1
Gesamt	88.213	100,0

10. überschlägige Stellplatzermittlung auf der Basis der LBauO M-V

Baufeld	Bruttogeschossfläche Nettogeschossfläche m²	Büro Handel Stellplatz pro m² Nutzfläche	Stellplätze (80 %) Bruttofläche (25 m²/Stellplatz	Anteil für Besucher (20 %) als öffentl. Stell- plätze
1	34.778	40	522	104
	26.083		13.042	
2	51.555	40	773	155
	38.666		19.333	
3	8.105	40	122	24
(IKN)	6.078		3.039	
4	1.960	40	29	6
(ehemalige Handelsschule)	1.470		735	
5	7.280	40	109	2
(Plattenbau)	5.460		2.730	
		Stellplätze gesamt	1.555	311
		Bruttofläche gesamt (m²)	38.879	7.775

Realisierung der öffentlichen Stellplätze:

1. Auf der Südseite der Werftstraße in Längsaufstellung im Wechsel 2 Stellplätze, 1 Baum ca. 45 Stellplätze.
2. Straße „B“ Nord- und Westseite in Queraufstellung im Wechsel 4 Stellplätze, 1 Baum ca. 65 Stellplätze.
3. Straße „B“ Süd- und Ostseite in Längsaufstellung im Wechsel 2 Stellplätze, 1 Baum ca. 20 Stellplätze
4. Parkhaus an der Werftstraße 3 Etagen und 2 Etagen in Tiefgaragen ca. 260 Stellplätze

Die Punkte 1 - 3 ergeben ca. 130 öffentliche Stellplätze an den Straßen. Mit ca. 260 Stellplätzen im Parkhaus lassen sich insgesamt ca. 390 Stellplätze im öffentlichen Raum realisieren.

In den Baufeldern 1, 2, 3 und 5 sind innerhalb der Baugrenzen $1555 - 390 = 1165$, d.h. ca. 1.200 Stellplätze in Tiefgaragen erforderlich.