

B E G R Ü N D U N G

zur Bauleitplanung für das
Sondergebiet

GÜTERVERKEHRSZENTRUM MECKLENBURG/VORPOMMERN

am Standort Rostock

16.SO.40

Aufgestellt:
Überarbeitet:

Rostock, den 10.03.1992
Rostock, den 08.02.1993
Rostock, den 10.03.1993
Rostock, den 10.02.1994

R. Ahrens
A h r e n s
Architekt

Rostock,



W. Köhler

Senator für
Bau- und Wohnungswesen
Siegel

Diese Begründung zeigt die wesentlichen Anforderungen, Ziele und Zwecke sowie die Darlegung der wesentlichen Auswirkungen gemäß folgender Inhaltsgliederung auf:

INHALTSGLIEDERUNG

| | Seite | |
|----------|-------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.1 | Rechtsgrundlage auf Rostocker Gebiet | 2 |
| 1.2 | Rechtsgrundlage auf Mönchhagener Gebiet | 2 |
| 2.1 | Geltungsbereich auf Rostocker Gebiet | 3 |
| 2.2 | Geltungsbereich auf Mönchhagener Gebiet | 4 |
| 3. | Veranlassung | 4 |
| 4. | Städtebauliche Einordnung | 5 |
| 5. | Situationsanalyse und Planungsziele | 7 |
| 6. | Raumordnungsverfahren | 9 |
| 7. | Bestandserhebung | 9 |
| 8. | Festsetzungen des Bebauungsplanes | 10 |
| 8.1 | Art und Maß der baulichen Nutzung | 10 |
| 8.2 | Bauweise und sonstige Nutzung der Grundstücke | 11 |
| 8.3 | Verkehrerschließung | 11 |
| 8.3.1 | Planungsgrundlagen | 11 |
| 8.3.2 | Gleiserschließung | 12 |
| 8.3.2 | Straßenverkehrliche Erschließung | 12 |
| 8.3.3.1 | Anbindung an das Straßenverkehrsnetz | 12 |
| 8.3.3.2 | Bäderstraße | 12 |
| 8.3.3.3 | Anschlußstelle A19/Bäderstraße Hinrichsdorf | 13 |
| 8.3.3.4 | B 105 - Ortsumgehung Bentwisch | 13 |
| 8.3.3.5 | B 105 (Bentwisch)-Goorstorf-Bäderstraße | 13 |
| 8.3.3.6 | Innere Verkehrerschließung des GVZ | 14 |
| 8.3.3.7 | Weitere Untersuchungen | 14 |
| 8.3.4 | ÖPNV | 15 |
| 8.4 | Immissionsschutz | 15 |
| 8.5 | Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft | 18 |
| 8.6 | Anpflanzungen/Grünflächen | 19 |
| 8.7 | Ver- und Entsorgung | 19 |
| 8.7.1 | Wasserbewirtschaftung | 19 |
| 8.7.2 | Abwasserbeseitigung | 20 |
| 8.7.3 | Elit-Versorgung | 20 |
| 8.7.4 | Wärmeversorgung | 20 |
| 8.7.5 | Fernmeldeversorgung | 20 |
| 8.7.6 | Müllbeseitigung | 21 |
| 9. | Gestaltungsvorschriften | 21 |
| 10. | Hinweise | 21 |
| Anlage 1 | Artengruppen der Bepflanzungen | |
| Anlage 2 | Übersichtsplan M 1:50 000 | |
| Anlage 3 | Übersichtsplan M 1:25 000 | |
| Anlage 4 | Grünordnungsplan | |

BEGRÜNDUNG gemäß § 9 Abs. 8 BauGB

zum Bebauungsplan Nr. 16.SO.40 (auf Rostocker Gebiet)

Sondergebiet

Güterverkehrszentrum Rostock

6.SO.2 (auf Mönchhagener Gebiet)

1.1 Rechtsgrundlage auf Rostocker Gebiet (§ 2 Abs. 1 BauGB)

- Beschluß des Senates der Hansestadt Rostock Nr. 180/29/91 vom 12.09.1991 zur Aufstellung des B-Planes
- Beschluß des Senates der Hansestadt Rostock Nr. 204/31/91 vom 26.09.1991 zur Vorbereitung des GVZ
- Bürgerschaftsbeschluß Nr. 321/23/91 vom 02.10.1991 zur Aufstellung des B-Planes
- Abweichend von den Bestimmungen des § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB, wonach der Bebauungsplan aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln ist, wird nach § 246 a, Abs.1 Satz 1 Nr. 3 BauGB, in Verbindung mit § 8 Abs. 4 BauZVO dieser Bebauungsplan als vorzeitiger Bebauungsplan aufgestellt. Die Vorentwurfsphase ist abgeschlossen und die frühzeitige Beteiligung der Bürger, wie auch der Träger öffentlicher Belange, erfolgt. Die Auslegung des Entwurfes hat stattgefunden.
- Beschluß über die Satzung zum Bebauungsplan 16.SO.40 der Bürgerschaft (Beschluß-Nr. 722/46/1993 vom 31.03./01.04.1993)
- Für die Gemeinde Mönchhagen liegt inzwischen ein verbindlicher Flächennutzungsplan vor (Beschluß vom 31.10.1993, Beschluß Nr. 245-52/93)
- Eine Teilgenehmigung durch den Innenminister des Landes Mecklenburg Vorpommern wurde am 02.07.1993 mit Maßgaben ausgesprochen. Diese Maßgaben wurden inzwischen eingearbeitet).

1.2 Rechtsgrundlage auf Mönchhagener Gebiet

- Beschluß des Gemeinderates der Gemeinde Mönchhagen Nr. 95-33/92 vom 05.03.1992 zur Aufstellung des B-Planes

Es werden folgende Planungsziele angestrebt:

- Mit dem Bebauungsplan sollen rechtsverbindliche Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung als Grundlage für Entscheidungen zu konkreten

Vorhaben in diesem Bereich getroffen werden (§ 8 Abs. 1 BauGB).

- Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes soll der Flächennutzungsplan im Parallelverfahren nach § 8 Abs. 3 BauGB von "Fläche für die Landwirtschaft" in "Sondergebiet Güterverkehrszentrum" nach § 11 BauN-VO geändert werden.

2.1 Geltungsbereich auf Rostocker Gebiet

Das Bebauungsgebiet liegt zwischen den Ortslagen Nienhagen und Hinrichsdorf, östlich der Bäderstraße (Hinrichsdorfer Straße). Fläche (einschließlich eines Teiles der Ausgleichsflächen) 141 ha.

Der Geltungsbereich des B-Planes wird wie folgt begrenzt:

- im Norden

der "Barkenweg" (Landweg von Nienhagen nach Häschendorf) und die Ortslage Nienhagen;

- im Süden

der "Loopsgraben" mit Feldhecke, gleichzeitig die Grenze zum Gewerbegebiet "Nördlich Goorstorfer Straße" (s. B-Plan Nr. 16.GE.13), und die Ortslage Hinrichsdorf;

- im Westen

die neue Trasse der Bäderstraße (Hinrichsdorfer Straße);

- im Osten

die alte "Graaler Landstraße" mit dem östlich anschließenden "Südenholz", die gleichzeitig die Grenze des Rostocker Stadtgebietes darstellt. Im Nord-Osten des GVZ-Geländes wird die Stadtgrenze durch ein für das KLV-Terminal geplantes "Gleisdreieck" in Richtung Gemarkung Mönchhagen überlagert (s. Pkt. 2.2).

- Das KLV-Terminal Gelände wird aus dem Geltungsbereich des B-Planes herausgenommen, da hierfür ein Planfeststellungsverfahren nach Bundesbahngesetz durchgeführt wird.

- Standort siehe Übersichtsplan M 1:50 000 und 1:25 000 als Anlagen zu dieser Begründung.

2.2 Geltungsbereich auf Mönchhagener Gebiet

Das Gebiet schließt sich an das unter 2.1 beschriebene Gelände mit nachstehenden Grenzen an:

- im Norden: Feld Mönchhagen
- im Süden: Südenholz
- im Westen: Stadtgrenze Rostock
- im Osten: Feld Mönchhagen.

Flächengröße einschließlich Ausgleichsfläche 29 ha.

3. Veranlassung

- Eine durch das Bundesverkehrsministerium initiierte und vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) erstellte Studie zu einer Reihe von Standorten für ein GVZ in Mecklenburg/Vorpommern, entschied nach örtlichen und überörtlichen Gesichtspunkten im Ergebnis eindeutig für den Standort Rostock (Studie vom Nov. 1991).
- Der Mitteilungspflicht an die für die Raumordnung und Landesplanung zuständige Stelle ist entsprochen.
- Um die zukünftige Entwicklung planungsrechtlich zu sichern, haben die Bürgerschaft der Hansestadt Rostock und der Gemeinderat der Gemeinde Mönchhagen beschlossen, für den bereits näher beschriebenen Geltungsbereich einen Bebauungsplan nach Baugesetzbuch (BauGB) aufzustellen.
- Durch die Entscheidung des Innenministeriums mit der Teilgenehmigung zum B-Plan GVZ das Baufeld 1 und 1a und damit das KLV-Terminal aus der Genehmigung herauszulösen, bei Notwendigkeit eines gesonderten Planfeststellungsverfahrens nach Bundesbahngesetz durch den Bahnbetrieb wurde auch das B-Planverfahren für das Gelände Mönchhagen nicht weitergeführt. Andererseits wurde in der Zwischenzeit ein Flächennutzungsplan für das Gemeindegebiet unter Berücksichtigung der Teilflächen KLV-Terminal auf Mönchhagener Gebiet erarbeitet und beschlossen (Beschluß vom 31.10.1993, Beschluß Nr. 245-52/93).
- Aufgrund intensiver Investoreninteressen, der günstigen Lage zur Autobahn Berlin-Rostock und der Anlagen der DR in Rostock-Peez sowie Rostock-Überseehafen und der Schaffung eines regional notwendigen Arbeitsplatzangebotes, besteht die Zielvorstellung, in diesem Bereich ein Sondergebiet für Verkehrsgewerbe zu errichten.
Mit der Durchführung der Planung wurde die INROS Planungsgesellschaft Rostock mbH beauftragt.

4. Städtebauliche Einordnung

- Die Großstadt Rostock mit rd. 250 000 Einwohnern, mit Betrieben des Schiffbaus, der Hafenwirtschaft, der Elektrotechnik-Elektronik, der Nahrungsgüterindustrie, des Bauwesens, ist als ein Oberzentrum nördlich von Berlin anzusehen.
- Mit der jahrhundertealten Universität ist die Stadt auch geistig-kulturelles Zentrum der Region. Diese Stellung muß die Stadt durch Umstrukturierung in allen Bereichen festigen und ausbauen. Hierbei ist die geografische Lage in den Verkehrsbeziehungen im Ostseeraum und in Europa aktiv zu nutzen. Fährverkehr, Transport auf der Schiene und auf der Straße spielen eine große Rolle in der Entwicklung der Stadt und des Umlandes. Den Tourismus mit dem großen Umfeld an Entwicklung im Bereich Kultur, Handel und Versorgung gilt es auszubauen.
- Das unter Punkt 2 in seinen Grenzen beschriebene Gelände wird bisher ausschließlich teils extensiv, teils intensiv landwirtschaftlich genutzt. Die Fläche ist bisher nicht bebaut. Im Flächennutzungsplan wird das Gelände als Sondergebiet für Verkehrsgewerbe ausgewiesen. Es handelt sich um leicht welliges Gelände mit einer mittleren Höhe um 10 m über NN. (Tiefpunkt im Bereich des ursprünglichen Grabens 6,2 m; höchste Erhebung etwa 11,2 m ü NN im Süd-Osten des Geländes im Baufeld 12).
- Das Landschaftsbild beeinflussende Bebauung ist in den Dörfern Nienhagen im Nord-Westen und Hinrichsdorf im Süd-Westen vorhanden.

Durch die Bäderstraße, getrennt vom Gelände des GVZ, ist die Bebauung des Großtanklagers (GTL) Rostock-Peez von Bedeutung. Im Großraum prägt insbesondere der Seehafen Rostock mit seinen Anlagen das Landschaftsbild. Für den Grünraum werden Schwerpunkte eindeutig durch die vorhandenen Gehölze des "Swienschuhlenwaldes" im Westen und des "Südenholzes" im Osten gesetzt (s. Übersichtsplan M 1:50 000 und 1:25 000 als Anlage der Begründung).

Wesentlich für die Erschließung des Umlandes, insbesondere für die Naherholung in Richtung auf die Rostocker Heide und die Ostsee mit den Orten Markgrafenheide und Graal-Müritz, ist bisher die "Bäderstraße" mit dem begleitenden Landschaftsraum.

- Für die Neuorientierung der Wirtschaft, der Industrie- sowie der Gewerbebetriebe der Hansestadt Rostock und der Region des Rostocker Raumes spielt das Güterverkehrszentrum Mecklenburg/Vorpommern mit Standort in Rostock-Nord-Ost, mit dem Kombinierten Ladeverkehr (KLV) der Reichsbahn, der Anbindung an das Autobahnnetz der Bundesrepublik und damit des künftigen EG-Raumes eine entscheidende Rolle. Von besonderer Bedeutung ist die kurze direkte Verbindung zum Seehafen Rostock (über die Bahn und die Schwerlaststraße) sowie eine mögliche Mitnutzung des Flughafens Laage/Kronskamp.

- Eine Straßenanbindung des GVZ kann nur über die veränderte Trasse der Bäderstraße (Ortsumgehung Hinrichsdorf) mit Anschluß an die Bundesautobahn, an das Fernstraßennetz und das Stadtstraßennetz Rostocks erfolgen.
- Die Gleisanbindung an den Bereich Bahnhof Peez ist endgültig nur durch eine niveaufreie Kreuzung der Bäderstraße möglich. Hierbei ergibt sich eine Ortsumgehung von Nienhagen durch die Bäderstraße.
- An der verbreiterten neuen Bäderstraße ist ein differenzierter begleitender Grünkorridor zu gestalten, der zu einer Vernetzung der Ausgleichflächen der Sonder- und Gewerbegebiete an der Bäderstraße beiträgt, z. B.

"Hafenvorgelände Ost"
 "Nördlich Goorstorfer Straße"
 "GVZ".

- Das GVZ hat folgende Hauptfunktionen als Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern:
 - . Empfangsspedition
 - . Versandspedition
 - . Transitfunktion
 - . Zwischenlager- und Pufferfunktion
 - . externe und interne Service- und Dienstleistungen für die Betriebe im GVZ

In Mecklenburg/Vorpommern ist nur ein GVZ mit Anschluß an das KLV-Kernnetz der Bahn vorgesehen.

- Das GVZ-Gelände wird in Baufelder eingeteilt, deren Gestaltung und Funktion zu differenzieren ist.
- Das nördlichste Baufeld ist dem KLV-Terminal der Bahn vorbehalten. In der Teilgenehmigung des Innenministeriums des Landes Mecklenburg Vorpommern vom 02.07.1993 wurde das Baufeld aus der Genehmigung herausgenommen mit Hinweis auf ein notwendiges eigenes Planfeststellungsverfahren nach Bundesbahngesetz durch den Bahnbetrieb.
 Die Bahn hat ihren Flächenbedarf reduziert. Hieraus ergibt sich eine neue Flächenaufteilung am Nordrand des B-Planes mit Einfluß auf die Lage der angrenzenden Straßen zu den benachbarten Baufeldern im GVZ und auf die Lage des zu renaturalisierenden Häschendorfer Grabens.
 Die Überarbeitung des B-Planes trägt der vorgenannten Situation Rechnung.

Dieses Baufeld wird von den Gleisanlagen, Straßenbefestigungen, Krananlagen, Flurfördergeräten größerer Abmessungen und Containern beherrscht sein. Der Einfluß auf die Struktur des GVZ ist wesentlich.

Alle übrigen Baufelder werden in den Abmessungen kleiner bemessen, jeweils für einen Nutzer in der Tiefe von 80 - 140 m oder mehrere Nutzer in

der Tiefe 130 - 210 m pro Baufeld ausgelegt, bei einer Länge von 240 bis 480 m. Eine variable Nutzungsmöglichkeit der Baufelder ist damit garantiert.

Es wird angestrebt, im Bereich der Ein- und Ausfahrt des GVZ an der Bäderstraße, in den Baufeldern 4, 4 a und 11, "Gemeinsam zu nutzende Anlagen" des GVZ zu konzentrieren.

Mit der Erarbeitung des Bebauungsplanes für das GVZ Rostock werden die Voraussetzungen für den Aufbau eines umfangreichen Arbeitsplatzangebotes geschaffen (ca. 3 500 Apl.).

5. Situationsanalyse und Planungsziele

- Zur Zeit sind im Nord-Ost-Raum der Stadt keine größeren zusammenhängenden und erschlossenen Gewerbeflächen vorhanden. Im Bereich der Bäderstraße sollen im Schnittpunkt mit der vorhandenen Autobahn Berlin-Rostock mehrere Gewerbegebiete entstehen.

Für die Gebiete

Nr. 16.SO.12 Hafenvorgelände Ost

Nr. 16.GE.13 Gewerbegebiet "Nördlich Goorstorfer Straße"

Nr. 16.GE.07 Gewerbegebiet "Hinrichsdorfer Straße"

wurden gesonderte Bebauungspläne erarbeitet. Ihre Bestätigung steht zum Teil noch aus. Die Flächen dieser Gewerbegebiete sind für ein GVZ nicht geeignet. Das GVZ erfordert eine Beschränkung und Konzentration auf Speditionsbetriebe bei einer Mindestgröße der Flächen von 80 ha (ohne Ausgleichsflächen).

Hierdurch kommt es zu einer gesonderten Ausweisung im unter Punkt 2 beschriebenen Raum. Ziel ist es, in verkehrs-günstiger Lage, unter möglichst geringer Belastung des Umfeldes ein entsprechend großes Gelände zu erschließen und dabei auf ein umfangreiches Angebot eines einschlägig ausgebildeten, vorhandenen Arbeitskräftepotentials aus den Umschlagsbereichen des Hafens zurückgreifen zu können.

- Dem gewählten Standort wird eine gute Entwicklungschance eingeräumt, bedingt durch nachstehend genannte Faktoren:
 - * Nähe zum vorhandenen Bahnhof Seehafen und den Gleisanlagen des Bereiches Peez (unmittelbar anschließend)
 - * Nähe zur vorhandenen Bundesautobahn A 19 Berlin/Rostock ca. 2,5 km
 - * Nähe zum Seehafen Rostock über Straße ca. 6,5 km (außerdem Verbindung über geplante Schwerlaststraße dann nur ca. 3 - 4 km)

- * Entfernung bis zur Bundesfernstraße 105 ca. 4,5 km
 - * Direktanschluß an die vorhandene Bäderstraße für das GVZ
 - * Entfernung zum Stadtzentrum Rostock ca. 6 km
 - * Anschluß an die für 1992/1993 geplanten Versorgungssysteme an der Bäderstraße.
- Innerhalb des B-Planes werden folgende Zielvorstellungen angestrebt:
- * Sicherung der Verkehrserschließung Gleis durch kurze direkte Anbindung an die vorhandenen Gleise Bereich Peez
 - * Straßenerschließung aller Baufelder durch möglichst geringen Flächenverbrauch. Direkte Anbindung an die Bäderstraße
 - * Schaffung von Baufeldern für ein- und zweizeilige Bebauung mit und ohne direkten Gleisanschluß
 - * Berücksichtigung ausreichend gestalteter Abstands- und Übergangsfächen zur
 - . Ortslage Nienhagen (unter Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen)
 - . zum Südenholz 100 bis 200 m
 - . zum Gewerbegebiet "Nördlich Goorstorfer Straße" ca. 500 m
 - . zur Bäderstraße und zur Ortslage Hinrichsdorf ca. 70 bis 170 m
- und damit zu einer möglichst harmonischen Einbindung in den Landschaftsraum im allgemeinen. Hier wird besonders auf die Festsetzungen des B-Planes und den gleichlaufend bearbeiteten Grünordnungsplan mit seinen Maßnahmen zur standortgerechten Bepflanzung des Planungsgebietes hingewiesen.
- Die im südlichen Teil des B-Planes ausgewiesenen Ausgleichsfächen können befristet auf Antrag landwirtschaftlich genutzt werden.
- Bodenschutz durch Minimierung der Versiegelung zur Sicherung der internen Biotopstandorte (Sölle).

6. Raumordnungsverfahren (ROV)

Mit der Durchführung des ROV wurde das Amt für Regionalplanung Rostock durch die Landesregierung beauftragt. Eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) zum GVZ ist parallel zum ROV durch ein dafür zugelassenes Büro zu erarbeiten. Das Raumordnungsverfahren wurde mit der "Landesplanerischen Beurteilung" vom 11.09.1992 abgeschlossen.

7. Bestandserhebung

Eine faunistische und floristische Bestandsermittlung konnte erst in der laufenden Vegetationsperiode Jahres 1993 erfolgen.

Dieser Sachverhalt führte zu einer Zweiteilung des Grünordnungsplanes. Der Landschaftsraum, der durch die geplante Gewerbeansiedlung in Anspruch genommen wird, ist Teil der Lehmmoränenlandschaft des Stuthöfer vernästen Moränengebietes. Die traditionell vorherrschende landwirtschaftliche Nutzung hinterließ teilweise jahrhundertealte Strukturen, wie Feldhecken, Kopfweidenreihen, Sölle und Gräben. Diese reiche Gliederung bestimmt heute sowohl den ökologischen (im Sinne des Naturhaushaltes) als auch den ästhetischen Wert des Planungsgebietes. Die nur inselartig anzutreffenden Restwälder, deren Existenz sich ebenfalls über mehrere Jahrhunderte zurückverfolgen läßt, vervollständigen das Biotopspektrum und erhöhen den landschaftlichen Reiz.

Besondere Bedeutung erlangt das betrachtete Gebiet als Bindeglied zwischen den bevölkerungsreichen Wohngebieten im Nordosten der Stadt (Dierkow, Toitenwinkel) und den stadtnahen Erholungsgebieten des Strandes bei Markgrafenheide und der Rostocker Heide mit dem Schnatermann. Die Bäderstraße als deren einzige Verbindung durchschneidet das Gebiet und gewährt reizvolle Blicke in die wechselnden Landschaftsräume.

Der von der Flächeninanspruchnahme des Güterverkehrszentrums unmittelbar betroffene Bereich wird gegenwärtig als intensiv genutzte Ackerfläche bewirtschaftet. Die sandig-lehmigen Substrate der betrachteten Flächen der Gemarkung Nienhagen waren von alters her gute Ackerböden. Bis in die 70er Jahre wurden sie durch zwei offene Gräben gegliedert, die dem schwach bewegten Relief (Höhenunterschiede bis 5 Meter) folgend von (Süd)Osten nach Nordwesten verliefen. Im Zuge der Intensivierung der landwirtschaftlichen Produktion während der 70er und 80er Jahre kam es zu stärkeren meliorativen Eingriffen in dem betrachteten Landschaftsraum. Die Gräben wurden verrohrt, Sölle an die Drainagen angeschlossen, der Gehölzbestand stellenweise beseitigt und im südlichen Teil sowie entlang der Bäderstraße Windschutzpflanzungen neu angelegt.

Weitere nennenswerte Gehölzbestände sind die Reste der Straßenbaumpflanzungen an der Bäderstraße und der alten Graaler Landstraße, Rest einer Kopfpappel-/Kopfweidenreihe entlang des Barkenweges und des Gehölzaufwuchses am Rand mehrerer Sölle. Nicht im Gebiet des B-Planes befindlich, aber von den Planungen zum Güterverkehrszentrum unmittelbar betroffen, ist der ca. 90 ha große Waldbestand des Südenholzes, das sich im Osten an das Bebauungsgebiet anschließt.

Die im B-Plan-Bereich vorhandenen 17 Ackersölle sind geschützte Biotope nach § 2 (1) Nr. 1 Naturschutzgesetz Mecklenburg/Vorpommern.

Eine ausführliche Analyse und Bewertung des Landschaftsraumes sowie der vom geplanten Güterverkehrszentrum ausgehenden Beeinträchtigungen erfolgt im Textteil zum Grünordnungsplan.

8. Festsetzungen des Bebauungsplanes

8.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

Die gewerblichen Nettobauflächen wurden entsprechend ihrer Lage im Siedlungs- und Landschaftsgefüge differenziert festgesetzt.

- Das nördlichste Baufeld ist dem **Kombinierten Ladeverkehr (KLV) Terminal** vorbehalten mit Gleisanbindung an die vorhandene Gleisgruppe Peez und Bahnhof Rostock Seehafen.

Nur noch ein Modul:

- . 4 Ladegleise
- . 3 Brückenkrane mit 38 m Spannweite
- . Lade- und Fahrbahnfläche für Straßenfahrzeuge
- . Abstellflächen für Container
- . Gleis- und Weichenbereiche westlich und östlich vom Terminal.

Ein Service- und Dienstgebäude im Bereich der Ein- und Ausfahrt ist für den Gesamtkomplex erforderlich.

- Das **Frachtzentrum** für Kleingutverkehr der Bahn ist im Baufeld 1 unterzubringen. Die Lage wurde inzwischen konkretisiert.
- **Gleisanschließer** können in den Baufeldern 1, 2, 3, 5, 7, 9, 10 angesiedelt werden.
- Für **gemeinsam zu nutzende Anlagen**, wie z. B. Bürozentrale, Gaststätte, Tankstelle mit Servicestation für Lkw, Parkplatz zur Einweisung, sind die Baufelder 4, 4 a und 11 vorgesehen.

In diesen im Einfahrtsbereich liegenden Baufeldern wird ein **Freiflächenge-
staltungsplan** zur Vorlage beim Bauantrag festgesetzt.

- Das **Maß der baulichen Nutzung** ist in allen Baufeldern durch die Festsetzung von GRZ und GFZ in Verbindung mit einer **Höhenbeschränkung** geregelt worden. Hierbei sind die zulässigen Höchstwerte der BauNVO nicht immer herangezogen worden, um ausreichende Grün- und Freiflächenanteile auf den Grundstücken zu sichern. Aus Gründen der Einfügung des Gebietes in den Landschaftsraum ist die Höhenentwicklung in den Baufeldern durch Höchstgrenzen für **Tauf- und Firshöhen** begrenzt worden.

8.2 Bauweise und sonstige Nutzung der Grundstücke

- Mit der Festsetzung der **abweichenden Bauweise (a)**, die der offenen Bauweise - jedoch ohne Längenbeschränkung - entspricht, wird eine sinnvolle Nutzung der Gewerbeflächen (z. B. Lager und Produktionshallen) gesichert.
- Um eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten, wurde die **Stellung der baulichen Anlagen** als Hauptrichtung der Gebäudeaußenwände festgesetzt.
- Mit der Festsetzung der **überbaubaren und nicht überbaubaren Grundstücksflächen durch Baugrenzen** werden Mindestabstände festgesetzt, die auch entsprechende Anpflanzungstreifen beinhalten.
- **Garagen und Werbeanlagen** sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig, um eine sinnvolle Gestaltung und Bepflanzung der Verkehrsflächen zu sichern und einen Mindestanteil an begrünten Grundstücksfreiflächen zu erreichen.

Aus dem gleichen Grund müssen **Tiefgaragen** im Bereich nicht überbauter Grundstücksflächen dauerhaft begrünt werden.

8.3 Verkehrserschließung

8.3.1 Planungsgrundlagen

Das Güterverkehrszentrum basiert mit seinen Erschließungsabhängigkeiten und -notwendigkeiten auf den langfristigen Entwicklungskonzeptionen der Stadt Rostock für den Raum Nordost. Grundlagen sind:

- Der lt. § 246 a des Einführungserlasses zum BauGB nach Artikel 8 des Einigungsvertrages vom 31.08.1990 übergeleitete Flächennutzungsplan, dessen Weitergelten außerdem durch den Beschluß der Bürgerschaft (Beschluß-Nr.: 152/10/1990) vom 05.12.1990 bestätigt wurde.
- Der Entwurf des Generalverkehrsplanes der Hansestadt Rostock von 1992
- Die Standortuntersuchung für ein GVZ in Mecklenburg-Vorpommern im Auftrage des Bundesministers für Verkehr durch das Institut für Verkehrswirtschaft und Logistik Bremen und der Universität Rostock.

In diesen Dokumenten sind die Aussagen zur Verkehrserschließung des Entwicklungsraumes Rostock-Nordost enthalten, wie z.B. der Ausbau der Bäderstraße mit ihren Ortsumgehungen Hinrichsdorf und Nienhagen.

8.3.2 Gleiserschließung

- Der notwendige **Gleisanschluß** ist in Verlängerung des "Bereichsbahnhofes" Peez möglich.
- Für die Belange der **KLV-Anlage** ist ein Modul mit 4 Umschlagsgleisen und einer Fahr- und Ladespur erforderlich. Gleislänge = Zuglänge
- Die Notwendigkeit einer **Anbindung** an die **Strecke Rostock - Stralsund** im Bereich Bentwisch muß durch exakte Untersuchungen des Verkehrsaufkommens durch die Bahn begründet werden.
- 6 Baufelder erhalten ein **Stammgleis** zur direkten Erschließung.

8.3.3 Straßenverkehrliche Erschließung

8.3.3.1 Anbindung an das Straßenverkehrsnetz

Das Güterverkehrszentrum ist straßenseitig an die Bäderstraße, einer von Rostock in Richtung Norden zu den Bädergemeinden Graal-Müritz und Markgrafenheide verlaufenden Straße angebunden. Dadurch sind folgende Verkehrsrelationen möglich:

- nach Rostock
- über die Anschlußstelle der A 19 zum Überseehafen
- über die Anschlußstelle der A 19 in Richtung Süden
- über die Anschlußstelle der A 19 zur B 105 nach Osten
- über die Bäderstraße nach Norden in den Kreis Rostock und Ribnitz-Damgarten
- über die noch zu bauende zweite Hafenanbindung (sog. Schwerlaststraße) zum Hafen
- über die noch zu bauende Straße zum Gewerbegebiet Bentwisch.

Der hauptsächliche Verkehr wird sich zwischen GVZ und Anschlußstelle A 19 auf der Bäderstraße abwickeln.

8.3.3.2 Bäderstraße

Die Bäderstraße stellt als wichtige Verkehrsstraße die Straßenverbindung von Rostock in den sich gegenwärtig stark entwickelnden Wirtschaftsraum Rostock-Nordost und zu den Strand- und Erholungsgebieten im Nordosten der Stadt her. In einer ersten Studie von 1980 wurde der 4-spurige Ausbau mit den erforderlichen Ortsumgehungen der Orte Hinrichsdorf und Nienhagen konzipiert. Darauf aufbauend wurden im April 1992 Verkehrszählungen durchgeführt, um den neuen Anforderungen zu entsprechen. Die Querschnittsbelegung betrug rd. 1000 Kfz/h bei einem Nutzfahrzeuganteil bis 15 %.

Eine prognostische Einschätzung ergab eine Erhöhung des Verkehrsanteiles um rd. 80 %, der Nutzfahrzeuganteil aus dem GVZ und den künftig angrenzenden Gewerbegebieten wurde mit 300-500 Kfz/h eingeschätzt.

Dieser Verkehr > 2000 Kfz/h mit hohem Nutzfahrzeuganteil rechtfertigt einen Querschnitt von c 4 m oder d 4 gemäß RAS-Q. Für die weitere Planung wurde der 4-spurige Querschnitt ohne Mittelstreifen gewählt. Als erste Ausbaustufe ist der 2-spurige Ausbau einschl. der Ortsumgehungen vorgesehen mit Zwischenlösungen für die Knotenpunkte.

8.3.3.3 Anschlußstelle A 19/Bäderstraße Hinrichsdorf

Zur Zeit ist die Anschlußstelle mit rd. 300 Kfz/h nur gering belastet. Die Anschlußfahrbahnen genügen mit ihren techn. Parametern noch nicht den künftigen Anforderungen. Im Auftrage des SBA, Abt. Autobahn, läuft z.Zt. eine Planung zur normgerechten Gestaltung der Anschlußstellen (die Vorplanung liegt seit dem 31.01.1994 vor).

8.3.3.4 B 105 - Ortsumgehung Bentwisch

Bereits Anfang der 70er Jahre wiesen Verkehrszählungen DTV von 15.000 Kfz bzw. 1500 Kfz/Spitzenstunde auf. Aus diesem Grunde war im GVP von 1974 des damaligen Bezirkes Rostock der 4-spurige Ausbau der F 105 zwischen Rostock und Ribnitz-Damgarten mit den dazugehörigen Ortsumgehungen vorgesehen.

Dauerzählerstellen (zuletzt an der Anschlußstelle B 105/A 19) registrierten für die F 105 stetigen Verkehrszuwachs, der zuletzt 1990 rd. 18.000 Kfz DTV und Spitzenstundenbelegungen bis 2.100 Kfz aufwies. Der Verkehrsanteil aus dem GVZ auf die B 105 wird mit 1 - 2 % des Verkehrs der B 105 eingeschätzt. Dieser Verkehrsanteil aus dem GVZ wird für die Ortsumgehung B 105 Bentwisch als nicht entscheidend angesehen.

Seit April 1992 werden im Auftrage des SBA Stralsund die seit 1973 vorliegenden Varianten der Ortsumgehung Bentwisch auf Umweltverträglichkeit und technische Realisierbarkeit untersucht.

Der Bundesverkehrswegeplan 1992 weist die Ortsumgehung der B 105 Bentwisch als vordringlichen Bedarf aus.

8.3.3.5 B 105 (Bentwisch)-Goorstorf-Bäderstraße

Auf Wunsch der Gemeinde Bentwisch wurde bei der Planung des Gewerbegebietes Bentwisch der Ausbau der Ortsverbindung vorgesehen (ca. 200 m auf städtischem Gebiet). Sie soll geringen Regionalverkehr aufnehmen ohne die hochbelasteten Straßen B 105, A 19 und die Knotenpunkte zusätzlich zu belasten. Aus diesen Gründen wurde ein 2-streifiger Querschnitt mit 6,50 m Fahrbahnbreite konzipiert.

8.3.3.6 Innere Verkehrserschließung des GVZ

- Das Planungsgebiet wird über einen Knoten mit Lichtzeichenanlage und Abbiegespuren an die neue **Bäderstraße** angeschlossen.
- Im gleichen Knoten mündet die **Hafenzufahrt**.
- Jeder Anlieger muß die erforderliche Fläche für den **ruhenden Verkehr** auf seinem Gelände vorsehen.
- Es wird ein Netz von **zweispurigen Straßen** geplant. Für die **Haupterschließungsstraßen** wird eine Fahrbahnbreite von 7,0 m, für die Nebenstraßen eine Breite von 6,50 m vorgesehen.
- Alle Straßen werden mit ein- bzw. beidseitiger **Geh- und Radbahn** sowie **Grünstreifen** vorgesehen.
- Im **Eingangsbereich** zum GVZ werden **private Anlagen des ruhenden Verkehrs**, eine Tankstelle und Serviceeinrichtungen (Waschanlagen, Reifendienst usw.), Hotels, Büros angeordnet.
- Für öffentliche Straßen, Geh- und Radwege sowie Anlagen des ruhenden Verkehrs ist **Straßenbeleuchtung** vorgesehen.
- **Ruhender Verkehr**
Der durch die Gewerbebetreibenden ausgelöste Bedarf an Stellplätzen wird voll auf eigenem Gelände abgedeckt. Nach eingehender Prüfung (Diskussion in Fachkreisen; Erfahrungsvergleichbarer Gewerbegebiete) wurde entschieden, keine öffentlichen Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum anzulegen, da es sich dabei lediglich um Bereitstellungsflächen für die bei den jeweiligen Betreibern ablaufenden Be- und Entladearbeiten handeln würde.

8.3.3.7 Weitere Untersuchungen

In den Anlaufberatungen zum GVZ wurde festgelegt, daß in tiefergründigen Untersuchungen die verkehrliche Auswirkung auf Rostock und das Umland ermittelt werden sollen. Entsprechend einer vorgegebenen Aufgabenstellung sollen die Quelle-Ziel-Beziehungen aufgezeigt werden:

Überseehafen - GVZ - ÜSH
 GVZ - Umland
 GVZ - Rostock-Stadt
 GVZ - Autobahn - B 105.

Grundlage bilden Befragungen von Betrieben und Gewerbe sowie Verkehrszählungen. Daraus sollen bis 30.06.1993 Verkehrsströme und Verkehrsprognosen abgeleitet werden.

8.3.4 ÖPNV

Entsprechend dem Entwurf des Generalverkehrsplanes wird eine Erschließung des nordöstlichen Planungsraumes der Stadt Rostock (einschließlich GVZ) mit Buslinien als ausreichend eingeschätzt. Für eine mögliche Straßenbahnerschließung sind notwendige Flächen reserviert.

8.4 Immissionsschutz

- Gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz ist prinzipiell davon auszugehen, dem Entstehen von Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen, entgegenzuwirken. Das betrifft Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Umwelteinwirkungen.
- **Staubimmissionen** als Schwebestäube sind im jeweiligen Bauantragsverfahren nach den Richtlinien der TA-Luft zu prüfen, sofern die Anträge unter das Bundesimmissionsschutzgesetz fallen.
- Es ist ein **Schalltechnisches Gutachten** vom 26. Okt. 1992 erstellt, das von folgenden schalltechnischen Orientierungswerten gemäß **DIN 18005** an der Grenze des Gebietes ausgeht:

| | |
|-------------------------|---------------------------|
| in Gewerbegebieten (GE) | tags 65 dB; nachts 50 dB |
| Dorfgebiet Hinrichsdorf | tags 60 dB; nachts 45 dB |
| Dorfgebiet Nienhagen | tags 60 dB; nachts 45 dB. |

Weitere Immissionspunkte, wie Splittersiedlungen, Einzelgehöfte, Kleingartenanlagen, sind in der Phase der Bearbeitung anhand aktueller Lagepläne zu bestimmen.

Ein Unterschreiten der Orientierungswerte empfiehlt sich zum Schutz besonders schutzbedürftiger Nutzungen.

Die Lärmbelästigung der umliegenden Ortschaften (insbes. Nienhagen) durch den Bau und Betrieb des GVZ muß als erstrangiges Problem gewertet werden.

Auf der Grundlage des Gutachtens wurde durch das Umweltamt abgeschätzt, daß mit einem flächenbezogenen Schalleistungspegel von tags 65 dB (A) und nachts 50 dB (A) der Gesamtorientierungswert aus den Gewerbelärmquellen an dem am meisten betroffenen Immissionsstandort 1 tags geringfügig und nachts um 2 dB (A) überschritten wird.

Eine weitere Reduzierung des flächenbezogenen Schalleistungspegels nachts auf dieser Fläche ermöglicht keine angestrebte Nutzung, so daß diese Überschreitung, die sich aus der freien Schallausbreitung ergibt, nach Ansicht des Fachamtes tolerierbar ist.

Mit der Annahme für den Verkehr aus dem Gutachten von Bonk-Mair-Hoppmann vom 26.10.1992, ohne Berücksichtigung des KLV-Terminals und des alten Frachtzentrumstandortes, aber mit der Aussage zum neuen Frachtzentrumstandort (Schienenverkehr), gemäß Gutachten vom 15.02.1994, ergibt sich in der Summe eine Überschreitung des Orientierungswertes gegenüber dem Verkehr nachts um 3 dB (A).

Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für ein Dorfgebiet ist mit keinen Überschreitungen des Orientierungsrichtwertes aus dem Verkehr zu rechnen.

Alle weiteren erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen, die mit dem KLV-Terminal verbunden sind, sind in einem Planfeststellungsverfahren zu klären. Die Schallimmissionsprognose zum GVZ hat gezeigt, daß ohne Maßnahmen zum Lärmschutz der Ortsteile Hinrichsdorf und Nienhagen schädliche Umwelteinwirkungen zu erwarten sind. Der Verkehrslärm (öffentliche Straßen des GVZ, Schiene) ist die Hauptlärmquelle. Um die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 einzuhalten, sind umfangreiche Maßnahmen erforderlich, welche nach Priorität

- a) Lärmvorsorge/Lärmminimierung an der Lärmquelle (Emissionen),
- b) aktiver Schallschutz (Lärmwälle und -wände) und
- c) passiver Lärmschutz (Schallschutzfenster) zu realisieren sind.

Diese Prioritäten sind durch das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) vom 12.06.1990 und seine 16. Verordnung zum Verkehrslärmschutz (in Verbindung mit der RLS 90) vorgegeben.

zu a) Beispiele für Maßnahmen sind u. a.:

- lärmindernde Bauweise (geschlossene Randbebauung, Baukörperausrichtung)
- Einsatz von lärmgeminderten Anlagen gemäß dem Stand der Technik, z. B. Lüfter, Krane, Kondensatoren, Flurfördergeräte und Lkw, entsprechend der Anl. XXI zum § 49 (3) StVZO.

Zur Minderung der schädlichen Umwelteinflüsse sind von den sich im GVZ ansiedelnden Unternehmen schrittweise lärmarme Nutzfahrzeuge einzusetzen. In den Vorgesprächen sind die ansiedlungsbereiten Unternehmen auf diese Maßnahme zu orientieren und in den Grundstückskaufverträgen entsprechende Selbstverpflichtungen vertraglich festzuhalten. Um die Umgestaltung des Fuhrparks für die Unternehmen wirtschaftlich vertretbar zu regeln, sollte von folgendem Zeitplan für den Einsatz von lärmarmen Lkw in Abhängigkeit von der Inbetriebnahme des GVZ ausgegangen werden:

- * 2 Jahre nach Inbetriebnahme 25 % lärmarme Lkw
- * 6 Jahre nach Inbetriebnahme 50 % lärmarme Lkw
- * 10 Jahre nach Inbetriebnahme 90 % lärmarme Lkw.

Begründung:

- * Die Minderung der Lärmemission erfolgt so an der verursachenden Quelle.
 - * Nach Untersuchungen des UBA ist eine Pegelminderung von 8 dB(A) möglich.
 - * Lärm- und schadstoffarme Nfz werden perspektivisch Benutzervorteile, z. B. beim Befahren von sensiblen Stadtteilen (Ver- und Entsorgung des Zentrums und von Warnemünde), erhalten.
 - * Lärmarme Nfz werden schon in Serie produziert / ihr Einsatz spiegelt somit den Stand der Technik wider und wird den Festlegungen des § 22 BImSchG (1) Satz 1 gerecht, wonach '... nicht genehmigungsbedürftige Anlagen so zu betreiben sind, daß schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.'
 - * Gleichzeitig werden die Emissionen auf den Zufahrten zum GVZ (z. B. Bäderstraße, Autobahn, B 105) gemindert, so daß durch diese Maßnahme weiterreichende Lärminderungen oder zumindest nicht weitere Lärmerhöhungen durch die Fahrten zum GVZ bewirkt werden.
 - * Diese Maßnahme trägt durchaus dazu bei, daß die Akzeptanz für ein GVZ bei der Bevölkerung wächst.
- Einsatz lärmarmen Betriebsweisen (Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit innerhalb des GVZ auf max. 30 km/h (bringt rechnerische Pegelminderung um mind. 2 dB(A) / Besonders lärmintensive Umschlagsprozesse sind nach Möglichkeit in Einhausungen vorzunehmen. Die für Bahnhöfe und Containerterminals typischen Lautsprecher- und Signalgeräusche gilt es, durch alle erdenklichen technischen Maßnahmen zu minimieren (Ersatz durch optische Signale, dezentrale optimierte Lautsprecheranlage etc.).

zu b):

Die Errichtung der Lärmschutzanlagen hat nur dann zu erfolgen, wenn die unter a) genannten Maßnahmen nicht zur Einhaltung der schalltechn. Orientierungswerte ausreichen und durch sie eine effiziente Lärminderung erreicht wird.

Begründung:

Schallschutzwälle und -wände stellen Eingriffe in das Landschafts- und Ortsbild dar und sind nach Möglichkeit zu vermeiden.

zu c):

Sollten die unter a) und b) genannten Maßnahmen für die Einhaltung der schalltechnischen Orientierungswerte auf den Bebauungsflächen der Ortslagen nicht ausreichen, sind Schallschutzfenster in den betroffenen Gebäuden einzubauen (§ 42 BImSchG).

Die Festsetzung der flächenbezogenen Schalleistungspegel für die Teilflächen erfolgt im Resultat der Schallimmissionsprognose zum GVZ. Werden durch die Grundstückseigner bzw. Unternehmen die festgesetzten Werte eingehalten, sind Überschreitungen der schalltechn. Orientierungswerte in den umliegenden Dörfern aufgrund des Gewerbelärms fast ausgeschlossen. Bei der Anwendung der flächenbezogenen Schalleistungspegel sind folgende Ausnahmen zulässig:

- Schallpegelminderungen, die im konkreten Einzelfall durch Abschirmmaße erreicht werden, können in Form eines Schirmwertes (berechnet gem. VDI 2720) bezüglich der maßgebenden Aufpunkte dem Wert des Flächenschalleistungspegels zugeordnet werden.

Erhöhte Luftabsorptions- und Bodendämpfungsmaße (frequenz- und entfernungsabhängige Pegelminderungen gem. VDI 2714) und/oder zeitliche Begrenzungen der Emissionen können, bezüglich der maßgebenden Aufpunkte, dem Wert des Flächenschalleistungspegels zugerechnet werden.

Für den Bereich des KLV-Terminals wird ein gesondertes Planfeststellungsverfahren durchgeführt, das auch Aussagen zu Lärmemissionen enthalten wird. Auf dieser Grundlage werden die nördlich angrenzenden Lärmschutzmaßnahmen in ihrer Lage und Höhe konkretisiert.

Des weiteren ist es zur Realisierung der textlichen Festsetzung zum flächenbezogenen Schalleistungspegel erforderlich, daß die Bauherren mit dem Bauantrag eine Schallimmissionsprognose einreichen (in begründeten Fällen kann davon abgewichen werden).

8.5 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

- Zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung der Landschaft und des Naturhaushaltes werden verschiedene Festsetzungen getroffen.
- Die Sicherung der Funktionen des Bodens als Filterkörper und als Vegetationsstandort wird durch die Begrenzung der zulässig zu befestigenden Grundstücksfreifläche gewährleistet.
- Mit dem Mindestanteil der damit als Vegetationsstandort zu nutzenden Grundstücksflächen wird eine entscheidende Grundlage für die geforderte Durchgrünung des Baugebietes gelegt.
- Nutzungsbedingt wird für die öffentlichen Grünflächen ein höherer Anteil festgesetzt als für die gewerblichen Baugrundstücke.
- Um Beeinträchtigungen des Bodens und des Grundwassers zu vermeiden, sind bei gefährdenden Nutzungen ausnahmsweise Versiegelungen zulässig. Aus dem gleichen Grund ist die Anwendung chemischer Pflanzenbehandlungsmittel ausgeschlossen.

8.6 Anpflanzungen/Grünflächen

- Durch die **Festsetzung von Mindestbepflanzungen** für die Grundstücke und die Stellplätze wird das Grundgerüst der Gewerbegebietsdurchgrünung sichergestellt.
- Genau wie bei den "**Besonderen Pflanzenfestsetzungen**" ist hier sowohl von positiven Auswirkungen auf das Landschaftsbild als auch auf ein angestrebtes flächendeckendes Biotopverbundsystem auszugehen. Zur Optimierung der Funktionen für den Biotop- und Artenschutz sind für die Mindestbepflanzung überwiegend standortgerechte Gehölze zu verwenden, die durch Arten, die auch außerhalb der Vegetationsperiode einen guten Sichtschutz gewährleisten, ergänzt werden. Die Mindestbepflanzung der Stellplätze dient der Einpassung dieser Anlagen in das Gesamtbild.
- Besonders bei der **Bepflanzung am Rande des Baugebietes** soll dabei durch die Verwendung von standortgerechten Bäumen und Sträuchern die Biotopfunktion dieser Flächen entwickelt werden. Bei der internen Begrünung tritt die Biotopfunktion im Verhältnis zur Aufgabe als Abschirmung gegenüber Einblicken von außen zurück.
- Durch die **Vernetzung der Bepflanzung** insgesamt, besonders in Kombination mit weniger intensiv genutzten Teilen der Gewerbegrundstücke, kann jedoch auch hier ein Beitrag zum Biotop- und Artenschutz geleistet werden.
- In der Anlage 1 zu dieser Begründung sind die unterschiedlichen Bepflanzungen einschl. der dazugehörenden **Gehölzlisten** detailliert beschrieben.
- Durch die **Fassaden- und Dachbegrünung** soll ein Ausgleich für die mit der Bebauung der Flächen einhergehenden Bodenversiegelung gefunden werden.
- Der Grünordnungsplan ist Anlage dieser Begründung.

8.7 Ver- und Entsorgung

8.7.1 Wasserbewirtschaftung

In der neuen Trasse der **Bäderstraße** wird vom Tiefbauamt Rostock die Trinkwasserleitung DN 600 geplant und realisiert. Ausgehend von dieser Leitung wird ein Ringsystem zur Versorgung des Planungsgebietes aufgebaut.

Die Bereitstellung des Löschwassers erfolgt nach den "Technischen Regeln der Wasserversorgung". Für Sondergebiete wie das GVZ werden 96 m³/h vorgeschrieben. Detailabstimmungen müssen in den jeweiligen Genehmigungsverfahren für die Grundstücksbebauungen mit dem Brandschutz- und Rettungsamt und dem Bauordnungsamt durchgeführt werden.

8.7.2 Abwasserbeseitigung

- Das anfallende **Abwasser** wird in einem Entwässerungsnetz im öffentlichen Bauraum gesammelt und in den Hauptsammler in der Trasse der neuen Bäderstraße eingeleitet. Über den Hauptsammler gelangt das Abwasser in die Abwasserbehandlungsanlage der Stadt Rostock. Auf dem Gelände werden 4 Pumpwerke erforderlich.
- Das **Oberflächenwasser** von Abstellflächen für Fahrzeuge wird über Benzinabscheider mit Koaleszenzstufe geleitet. Das von Kohlenwasserstoffen gereinigte Wasser gelangt in das Regenwassernetz. Das Regenwasser wird über 3 Anschlüsse in den Hauptsammler in der Trasse der neuen Bäderstraße eingeleitet und gelangt über den Nienhäger Bach, den südlichen Peezer Bach, in den Breitling. Bei 2 Anschlüssen werden Rückhaltebecken vorgeschaltet.
- **Wasserflächen, Retentionsanlagen**

Ein Teil der im Plangebiet vorhandenen Sölle bleibt als Biotop erhalten. Der verrohrte **Nienhäger Bach** wird parallel zur Straße "D" als offener Graben wieder hergestellt. Durch die umfangreiche Versiegelung erhöht sich der Abfluß von der Fläche wesentlich.

Zur wirtschaftlichen Dimensionierung des Regenwassernetzes werden **Retentionsteiche** angelegt. Diese dienen gleichzeitig der Entschlammung des anfallenden Oberflächenwassers. Die Ausläufe der Retentionsteiche werden unterhalb der Dauerstauhöhe angeordnet. Damit ist bei Ölhavarien eine zusätzliche Sicherung gegeben.

8.7.3 Eit-Versorgung

- Für die Errichtung eines neuen Umspannwerkes ist im B-Plan Nr. 16.GE.13 "Gewerbegebiet Nördlich Goorstorfer Straße" in Abstimmung mit der HE-VAG eine Fläche eingeordnet worden.
- Leitungen werden generell im öffentlichen Bauraum (Geh- und Radbahn) eingeordnet.
- Standorte für Trafostationen werden nach Lastschwerpunkten am öffentlichen Bauraum in den Baufeldern angeordnet.

8.7.4 Wärmeversorgung

Zur Wärmeversorgung sind umweltfreundliche Medien, wie Gas oder Fernwärme, anzuwenden.

8.7.5 Fernmeldeversorgung

Die fernmeldetechnische Versorgung erfolgt von der OVST Dierkow über das Kabel an der alten Hinrichsdorfer Straße. (Bedarf bis zu 500 Anschlüssen Telefon,

Telefax, Telex). Beginn und Ablauf der Erschließungsarbeiten im Planbereich sind dem Fernmeldeamt Rostock Überseehafen, Dienststelle P JL 2 mind. 8 Monate vor Baubeginn schriftlich anzuzeigen.

8.7.6 Müllbeseitigung

- Die **Hausmüllbeseitigung** wird im Rahmen der städtischen Müllentsorgung realisiert.
- **Sondermüll** aus gewerblichen bzw. industriellen Vorgängen ist individuell durch autorisierte Firmen speziell dafür vorgesehene und ausgewiesene Sonderabfallentsorgungsanlagen zu bringen.
- Es wird darauf hingewiesen, daß die Abfallentsorgung während der gesamten Bauzeit ordnungsgemäß zu gewährleisten ist.
Bauabfälle sind entsprechenden Bauabfallaufbereitungsanlagen Bodenabtrag und Bodenaushub einer Wiederverwertung zuzuführen.

9. Gestaltungsvorschriften

- Zur Gliederung monotoner Gebäudekomplexe (Hallen) wurden Festsetzungen zur **Baukörpergliederung, Dachgestaltung** und für **Werbeanlagen** getroffen. Die Vorschriften sollen zu einer besseren Integration des Siedlungsbildes beitragen. Aufgrund der topographischen Verhältnisse wird dabei der Dachgestaltung besondere Bedeutung beigemessen. Deshalb müssen 25 % der überbauten Grundfläche mit geeigneten Dächern, Sheddächern oder begrünten Flachdächern überdeckt werden.
- Eine optische Beeinträchtigung der Straßen- und Grünräume sowie eine Einengung der Gehwege wird durch **Integration der Einfriedigungen** in die festgesetzten Pflanzstreifen vermieden.
- Zur Sicherung einer ausreichend **gärtnerischen Gestaltung der Grundstücksfreiflächen** sind Mindestanteile gärtnerisch anzulegen. Für die befestigten Flächen soll eine Mindestgliederung in Material und Farbe gesichert werden. Eine übermäßige Befestigung der Grundstücksfreiflächen soll verhindert werden.

10. Hinweise

Archäologische Bodenfunde

Bei Erdarbeiten entdeckte Bodenfunde, wie z. B. Mauern, Steinsetzungen, Bodenverfärbungen und andere Funde, wie Scherben, Steingeräte, Skelettreste und dergleichen, sind unverzüglich dem Landesamt für Denkmalpflege zu melden. Funde und Fundstellen sind in unverändertem Zustand zu erhalten und in geeigneter Weise zu schützen.

Schutz von unterirdischen Leitungen

Bei Erdarbeiten sind die Vorschriften der Versorgungsträger zum Schutz von Leitungen zu beachten.

Insbesondere sind Bepflanzungen so vorzunehmen, daß mit einer Gefährdung der Versorgungsleitungen nicht zu rechnen ist. Bauwerke, wie Einzäunungen und Mauern, sind so zu gründen, daß sie die Leitungen nicht gefährden und bei Aufgrabungen an den Leitungen nicht gefährdet sind.

Altlasten

Im Zuge von Tiefbauarbeiten gefundene Altlasten sind unverzüglich dem Amt für Umweltschutz mitzuteilen.

Anlage 1 - Artengruppen

Artengruppe I

Standortgerechte großkronige Laubbäume

| | |
|---------------|---------------------------------|
| Bergahorn | Acer platanoides |
| Schwarzerle | Alnus glutinosa |
| Weißbuche | Carpinus betulus |
| Esche | Fraxinus excelsior |
| Stieleiche | Quercus robur |
| Weide | Salix alba, S. fragilis |
| Ulme (Rüster) | Ulmus-Hybr. (resistente Sorten) |

Artengruppe II

Standortgerechte Großsträucher und strauchartig wachsende Bäume

| | |
|---------------------|--------------------|
| Birke | Betula pendula |
| Hartriegel | Cornus sanguinea |
| Haselnuß | Corylus avellana |
| Weißdorn | Crataegus monogyna |
| Pfaffenhütchen | Euonymus europaea |
| Zitterpappel (Aspe) | Populus tremula |
| Traubenkirsche | Prunus padus |
| Kreuzdorn | Rhamnus Cathartica |
| Faulbaum | Rhamnus frangula |
| Korbweide | Salix viminalis |
| Holunder | Sambucus nigra |
| Eberesche | Sorbus aucuparia |

Artengruppe III

Standortgerechte Sträucher

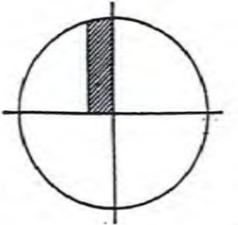
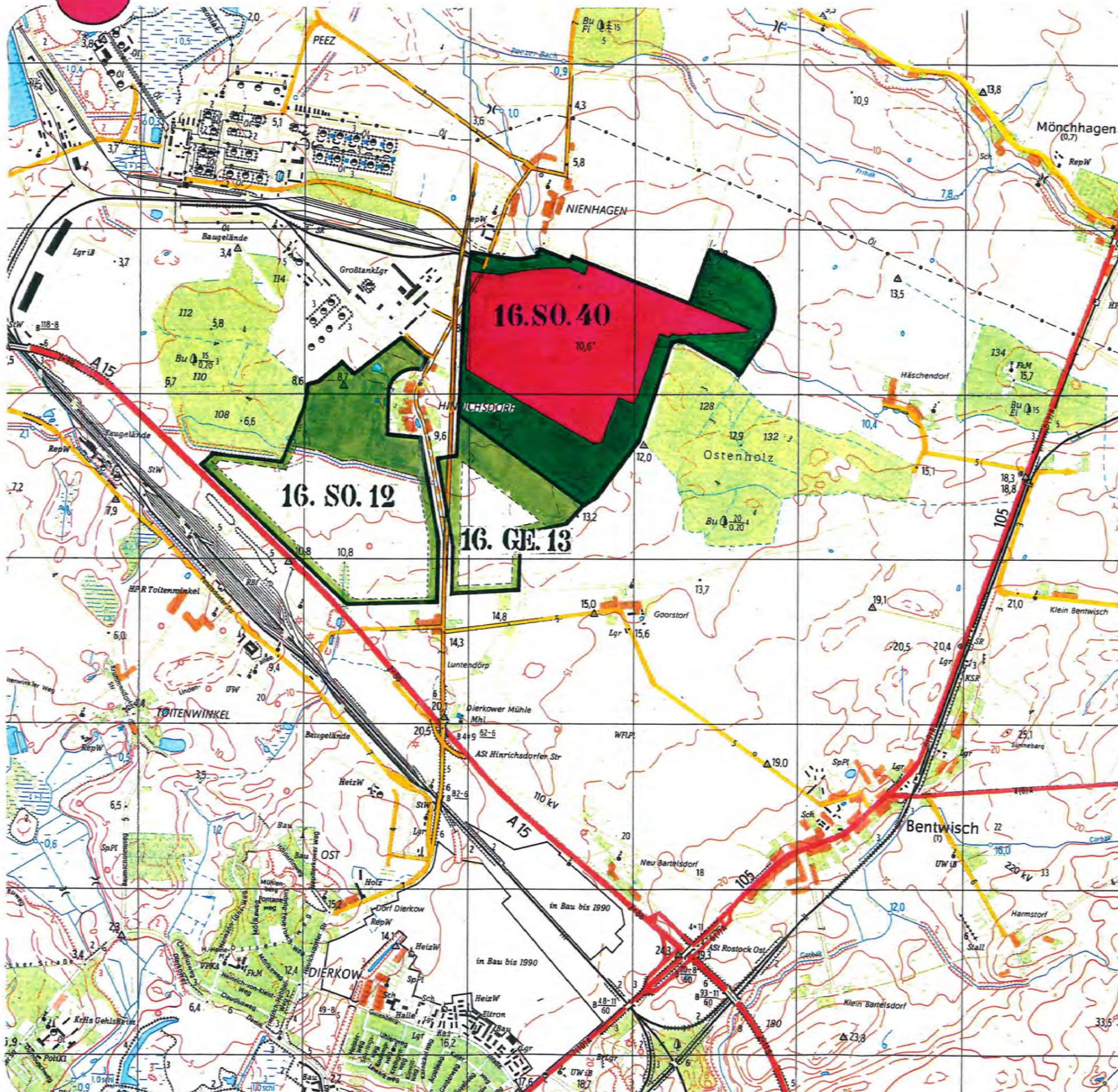
| | |
|----------------|----------------------|
| Besenginster | Cytisus scoparius |
| Schlehe | Prunus spinosa |
| Heckenrose | Rosa canina |
| Pimpinell-Rose | Rosa pimpinellifolia |
| Brombeere | Rubus fruticosus |
| Purpur-Weide | Salix purpurea |
| Schneeball | Viburnum opulus |

Artengruppe IV

Empfehlenswerte bodendeckende Gehölze

| | |
|-------------------------------------|--------------------------------------------|
| Zwerg-Hartriegel | <i>Cornus stolonifera</i> "Kelsey's dwarf" |
| Kriech-Ginster | <i>Cytisus x beanii</i> |
| Zwerg-Liguster | <i>Ligustrum vulgare</i> "Lodense" |
| Feld-Rose | <i>Rosa arvensis</i> |
| Apfel-Rose | <i>Rosa rugosa</i> (niedrige Sorten) |
| Brombeere | <i>Rubus fruticosus</i> |
| Hänge-Purpurweide | <i>Salix pruurea</i> "Pendula" |
| Sandweide | <i>Salix repens</i> var. <i>nitida</i> |
| (niedrige) Schneebeere "Hancock" | <i>Symphoricarpos chenaultii</i> |

Bei Pflanzungen in der Landschaft (außerhalb des Gewerbegebiets) sollten ausschließlich die aufgeführten heimischen Gehölzarten der Artengruppen I bis III, für die Heckenpflanzungen auf den Gewerbegrundstücken können bis zu 30 % andere Arten verwendet werden.



- 16.SO.40 SONDERGEBIET
GÜTERVERKEHRSZENTRUM - ROSTOCK
- AUSGLEICHSFLÄCHEN INNERHALB
DES B-PLANES
- AUSGLEICHSFLÄCHEN INNERHALB
DES 16.SO.12 UND DES 16.GE.13
- VORHANDENE GEHÖLZE

ÜBERSICHTSPLAN M 1:25 000

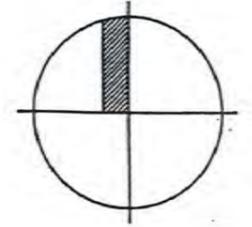
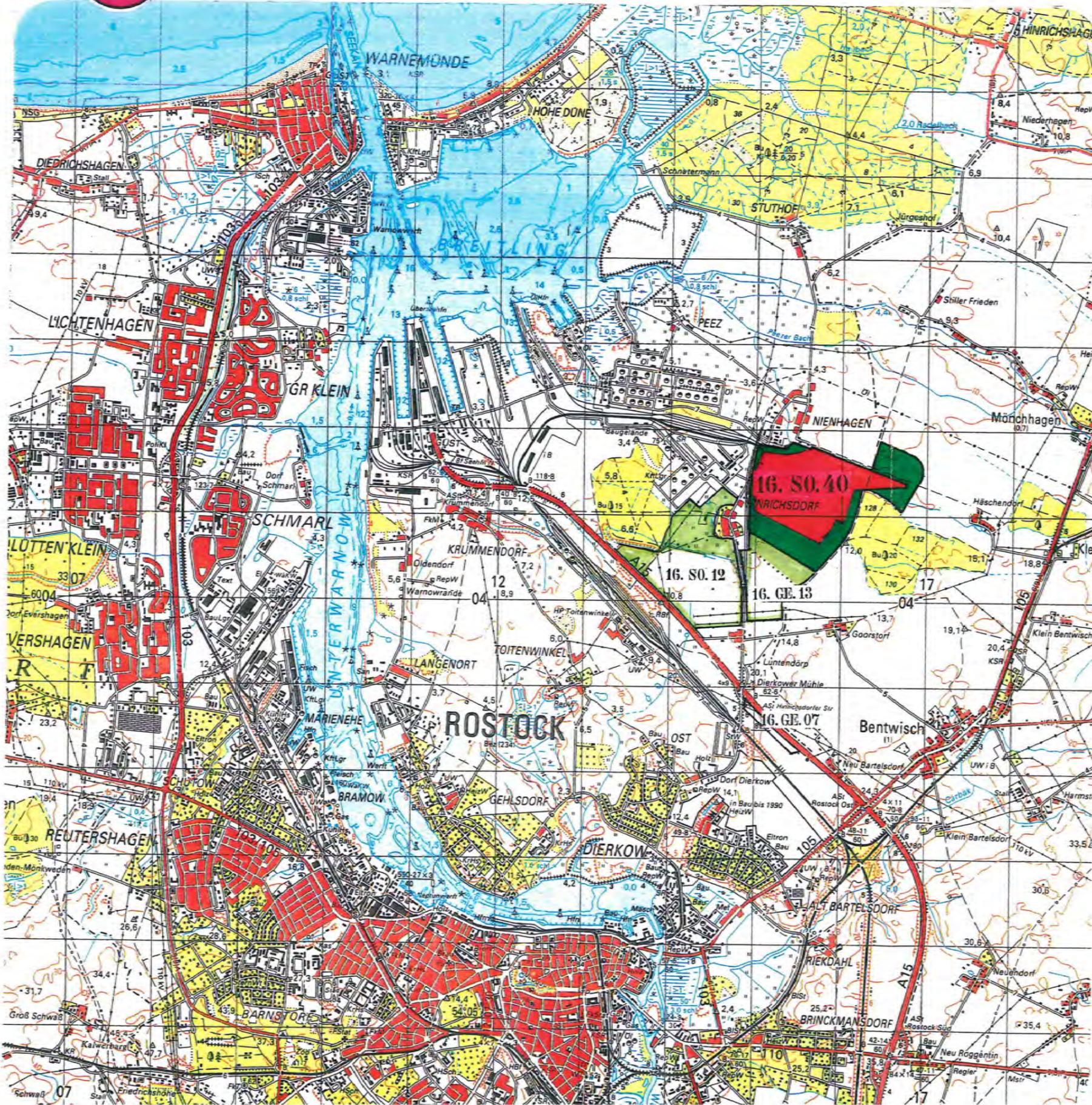
Planungsgesellschaft für Architektur,
Industrie- und Hafenbau Rostock mbH



Sp.



HANSESTADT ROSTOCK 16.SO.40 GÜTERVERKEHRSZENTRUM



-  16.SO.40 SONDERGEBIET
GÜTERVERKEHRSZENTRUM - ROSTOCK
-  AUSGLEICHSFÄCHEN INNERHALB
DES B-PLANES
-  AUSGLEICHSFÄCHEN INNERHALB
DES 16.SO.12 UND DES 16.GE.13
-  VORHANDENE GEHÖLZE

ÜBERSICHTSPLAN M 1:50000

Planungsgesellschaft für Architektur,
Industrie- und Hafenbau Rostock mbH

Akron

