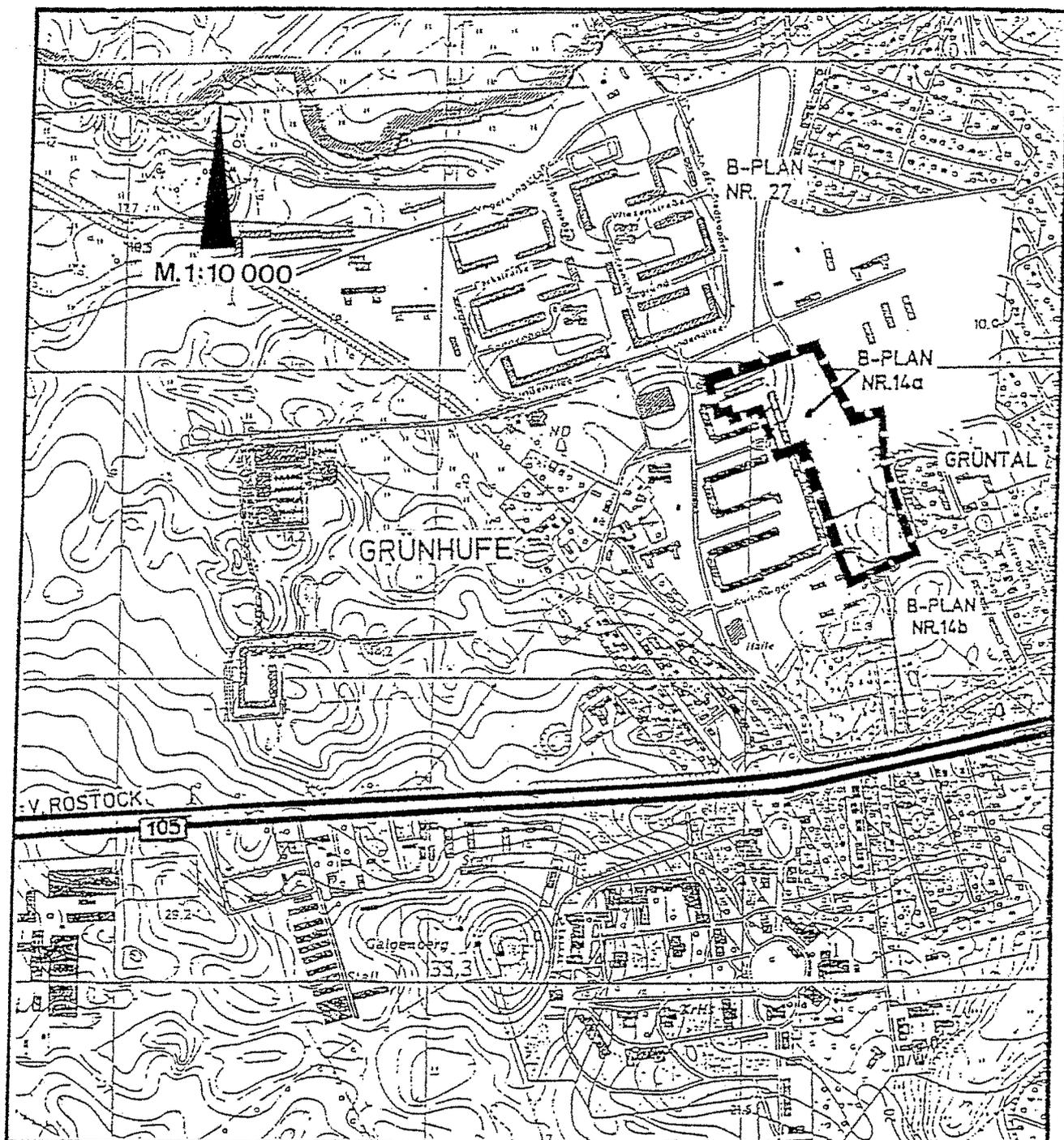


Hansestadt Stralsund

Begründung  
gemäß § 9 Abs. 8 BauGB

BEBAUUNGSPLAN NR. 14 a  
Anbindung Grünhufer Bogen - B 105

Februar 1997



## Inhaltsverzeichnis

1. Städtebauliche Vergleichswerte
2. Anlaß und Ziel der Planung
3. Rechtsgrundlagen
4. Lage des Plangebietes
5. Städtebauliche Ausgangssituation
6. Inhalt des Bebauungsplanes
  - 6.1. Verkehrskonzeption
    - 6.1.1. Zielvorgabe
    - 6.1.2. Erläuterung der untersuchten Varianten
  - 6.2. Dimensionierung der Verkehrsflächen
    - 6.2.1. Verkehrsstraßennetz
    - 6.2.2. Erschließungsstraßennetz
    - 6.2.3. Fuß- und Radwege
    - 6.2.4. Öffentlicher Personennahverkehr
  - 6.3. Art und Maß der baulichen Nutzung
  - 6.4. Grün- und Ausgleichsmaßnahmen
  - 6.5. Ver- und Entsorgung
  - 6.6. Immissions- und Umweltschutzmaßnahmen
  - 6.7. Sonstige Festsetzungen
7. Kosten und Finanzierung
8. Bisheriger Verfahrensablauf
9. Maßnahmen der Planrealisierung

1. Städtebauliche Vergleichswerte

Größe des Plangebietes	ca. 4,53 ha
davon:	
- Wohnbauland	ca. 1,38 ha
- Verkehrsflächen	
. Grünhufer Bogen (Neubau)	ca. 1,53 ha
. Julius-Leber-Straße (Bestand)	ca. 0,22 ha
. Jakob-Kaiser-Straße (Bestand)	ca. 0,20 ha
. Blütenweg (Bestand)	ca. 0,05 ha
- öffentliche Grünflächen einschließlich Geh- und Radwege	ca. 1,15 ha

2. Anlaß und Ziel der Planung

Die vorliegende Planung hat als Hauptziel die Sicherung des Planungsrechtes für die Weiterführung des Grünhufer Bogens und dessen Anbindung an die B 105 / Rostocker Chaussee.

Die Weiterführung und Anbindung ist Teil der Gesamtmaßnahmen zur Neuordnung des Verkehrsstraßennetzes im Stadtgebiet Stralsund. Sie ist im Zusammenhang mit der Planung der Ortsumgehung Stralsund (B 105 n), der 2. Rügenanbindung und dem Zubringer zur A 20 (beide als B 96 n) zu sehen. Begründung hierfür sind die Bedeutung der Hansestadt als Verkehrsknotenpunkt von 3 Bundesstraßen (B 96, B 194 und B 105) in Verbindung mit der Lage an der einzigen Brücke zur Insel Rügen der stetig zunehmende Verkehr und das von erheblichen Mängeln und Störpunkten gekennzeichnete städtische Verkehrsstraßennetz.

Im Rahmen des 1991 aufgestellten Stadtentwicklungskonzeptes für die Hansestadt ist ein neues Ordnungsprinzip für dieses Netz entwickelt worden, das von einem äußeren und einem inneren Ring zur Führung der innerstädtischen und regionalen Verkehrsströme ausgeht mit dem Ziel, die Innenstadt von der heutigen Verkehrsbelastung zu befreien. Der im Plangebiet erfaßte Abschnitt des Grünhufer Bogens wird ein entscheidender Teil des äußeren Ringes werden. Dieser beginnt im Norden an der L 213 / Prohner Straße und erstreckt sich bisher über den Heinrich-Heine-Ring und über die vorhandenen Abschnitte des Grünhufer Bogens bis zur Lindenallee. Bisher fehlt jedoch eine verkehrsgerechte Anbindung an die B 105 und darüber hinaus an die geplante Ortsumgehung im Süden der Stadt. Diese Anbindung und die Ortsumgehung selbst werden den äußeren Ring vollenden. Diese Zielsetzung ist im Flächennutzungsplan-Entwurf der Hansestadt dargestellt und als wesentliches Planziel festgehalten.

Neben diesem gesamtstädtischen Ziel ist mit der neuen Anbindung an die B 105 eine stadtteilbezogene Neuordnung der Verkehrs- und Wohnverhältnisse verbunden. Das bisherige Fehlen einer geordneten Anbindung hat dazu geführt, daß der Verkehr über zwei historisch gewachsene Straßenverbindungen durch Grünhufe und Garbodenhagen und somit durch 2 Wohngebiete und über Anliegerstraßen geführt wird. Diese beiden Verbindungen führen im unmittelbaren Nahbereich zur B 105 über zwei höhengleiche Bahnübergänge. Sowohl die beiden Anbindungen an die B 105 wie die Verbindungen sind verkehrlich völlig unbefriedigend und nicht ausbaufähig, die in den betroffenen Wohnbereichen entstandene Umweltbelastung ist nicht zumutbar. Mit dem Entstehen von Freizeit- und Erholungseinrichtungen, Gewerbegebieten, großflächigen Einkaufszentren sowie von weiteren Wohngebieten im Bereich Viernorgen / Grünhufe / Knieper West ist eine weitere Verschärfung dieser Situation zu erwarten.

In der zurückliegenden Vorbereitungsphase des Bebauungsplanes Nr. 14 a ist die Trasse des Grünhufener Bogens und die Form der Anbindung an die B 105 in verschiedenen Varianten geprüft und diskutiert worden. Bestimmender Zwangspunkt ist die Bahnstrecke Rostock - Stralsund, die unmittelbar parallel und höhengleich zur B 105 verläuft. Anbetracht der hohen Verkehrsbedeutung sowohl der B 105 des Grünhufener Bogens kann diese neue Kreuzung nur planfrei ausgebildet werden, d. h. die Bahnstrecke kann nur überbrückt oder unterfahren werden.

Die Trasse des Grünhufener Bogens muß Rücksicht nehmen auf die gegebenen Wohnbereiche, Kleingartenanlagen und schützenswerten Grünbereiche. Deren angemessene Berücksichtigung stellt das weitere Planziel des vorliegenden Bebauungsplanentwurfes dar.

1992 wurden mit den Bürgern und den Trägern Öffentlicher Belange die damaligen Vorentwürfe zur Trassenführung und zur Verknüpfung mit der B 105 sowie der Ortsumgehung diskutiert. Als Ergebnis ergab sich, daß sich gegen das Planungsziel Bedenken wandten und daß zur Weiterführung und Begründung der Planung qualifizierte Verkehrsuntersuchungen und Variantenvergleiche notwendig wurden. Ein entsprechender Planungsauftrag wurde 1994 vorbereitet und erteilt. Durch die inhaltliche und fachliche Abhängigkeit dieses Planungsauftrages von den Verkehrsuntersuchungen zur Ortsumgehung / 2. Rügenanbindung, die im Auftrage des Straßenbauamtes Stralsund zwischen 1993 und 95 durchgeführt wurden, mußte sich der städtische Planungsauftrag in dessen zeitliche Abwicklung einordnen und wurde im April 95 abgeschlossen. Der Planungsauftrag enthielt eine Verkehrsbewertung und eine Raumwidernanalyse bezüglich der zu untersuchenden Varianten A, B und C, deren Ergebnisse eine Vorzugsvariante zur Trasse und zur Anbindung an die B 105 ergaben und zum anderen eine nachvollziehbare Abwägung der mit diesen Varianten verbundenen Vor- und Nachteile gestatten. Die Erläuterung der Varianten und deren Abwägung erfolgt unter Punkt 6.1.2. Die resultierende Vorzugsvariante (Variante A) ist in den hier vorliegenden Bebauungsplan-Entwurf eingegangen und entspricht grundsätzlich dem im Flächennutzungsplan-Entwurf dargestellten Planungsziel.

### 3. Rechtsgrundlagen

Rechtsgrundlagen für die Planung sind das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 8. Dez. 1986, geändert durch das Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz vom 22. April 1993, das Maßnahmengesetz zum BauGB (BauGBMaßnahmenG) in der Bekanntmachung und Neufassung vom 28. April 1993, die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990.

Auf weitere Gesetze, insbesondere: die Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern vom 26. April 1994, das Bundesnaturschutz-, das Bundesimmissionsschutzgesetz und das Erste Gesetz zum Naturschutz im Land Mecklenburg-Vorpommern, wird nachrichtlich verwiesen.

#### 4. Lage des Plangebietes

Das Plangebiet befindet sich im Stadtgebiet Grünhufe, Stadtteil Grünthal-Viermorgen der Hansestadt Stralsund.

Die Fläche beträgt ca. 4,53 ha und wird begrenzt:

- im Norden durch die Julius-Leber-Straße,
- im Osten durch das Gewerbegebiet Stadtkoppel und den Grünthaler Hof,
- im Süden durch den Blütenweg,
- im Westen durch die Jakob-Kaiser-Straße.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegen entsprechend neuer Aufteilung die Flurstücke bzw. Anteile der Flurstücke

133/69, 133/70, 133/90, 133/25, 140/3, 143/10,  
217/19, 221 und 225 der Flur 1, Gemarkung Grünhufe.

#### 5. Städtebauliche Ausgangssituation

##### Naturraum

Im Planungsgebiet fällt das Gelände in Nord-Süd-Richtung leicht ab. Darin eingeschlossen sind einzelne Senken mit organischen Ablagerungen. Der Baugrund ist unstätig, bestehend aus Mergel, Sanden und Torf. Der westliche Bereich ist bebaut.

Dies betrifft die Wohnbebauung, die Tankstelle sowie Straßenflächen an der Julius-Leber-Straße und der Jakob-Kaiser-Straße. Die östlich davon liegenden Flächen sind unbebaut, ehemals landwirtschaftlich genutzt, aber durch Baustelleneinrichtungen u. ä. stark anthropogen beeinflusst (Abgrabungen und Aufschüttungen und sonstige Ablagerungen). Die vorhandenen Brachflächen sind vom Lebensraum her als städtische Ruderalstandorte einzuordnen.

Die Grünflächen an den vorhandenen Straßen bzw. an der Wohnbebauung haben eine geringe ökologische Wertigkeit. Der Erholungswert dieser Anlagen ist für die Wohnbevölkerung unbedeutend.

Auf Höhe der Einmündung der Karl-F.-Goerdeler-Straße befindet sich eine Senke mit mehreren Wasserflächen, welche einschließlich der Ufervegetation als geschütztes Biotop (§ 2 (1) 1. Gesetz zum Naturschutz in Meckl.-Vorpommern) einzustufen sind.

## Bebauung und Erschließung

Die "Wohngruppe Grünthal" wurde Anfang der 80er Jahre im wesentlichen fertiggestellt. Die 5-geschossigen Wohnblöcke gruppieren sich um drei Höfe, die östlich von einer durchgehenden Zeile geschlossen werden.

Die Anliegerstraßen mit Parkflächen wurden im Zusammenhang mit dem Wohnungsbau fertiggestellt. Vom Kreuzungspunkt Lindenallee / Grünhufer Bogen wurde eine provisorische Anbindung an die Jakob-Kaiser-Straße angelegt, da die Weiterführung des Grünhufer Bogens zum damaligen Zeitpunkt nicht realisierbar war.

Im Gelände sind zahlreiche unterirdische Ver- u. Entsorgungsleitungen verlegt worden. Dies sind die Hauptsammler für Regen- u. Schmutzwasser östlich parallel zur Jakob-Kaiser-Str., aber auch viele Trinkwasserleitungen und Kabel, die das Gebiet queren.

## Besitzverhältnisse

Der Rat der Stadt ist Rechtsträger folgender Flurstücke, für die bereits die Zuordnung erfolgte bzw. die Hansestadt Stralsund sie beantragt hat: 133/90, 140/3, 143/10, 217/19, 221, 225.

Die Flurstücke 133/69 und 133/70 sind der SWG bzw. der Wohnungsgenossenschaft Volkswerft zugeordnet. Das Flurstück 133/25 befindet sich im privaten Eigentum.

## Planungsvorgaben

Der Flächennutzungsplan der Hansestadt Stralsund befindet sich noch in Aufstellung.

Der Bebauungsplan Nr. 14 a ist somit ein vorzeitiger verbindlicher Bauleitplan. Im Entwurf des Flächennutzungsplanes (20.9.1995) der zur Zeit zur Feststellung vorbereitet wird, sind neben der Hauptverkehrsstraße Grünhufer Bogen Grün- bzw. Bauflächen ausgewiesen.

### 6. Inhalt des Bebauungsplanes

#### 6.1. Verkehrskonzeption

##### 6.1.1. Zielvorgabe

Die Verkehrskonzeption geht davon aus, daß der vorhandene Grünhufer Bogen von der Kreuzung Lindenallee/Handwerkerring geradlinig nach Süden verlängert wird und in Höhe der ehemaligen Gärtnerei an die B 105 angebunden wird.

Die Lage der Trasse ist festgelegt durch die vorgenannte Kreuzung, durch die Festsetzungen des benachbarten Bebauungsplanes Nr. 8 sowie durch die Wohnbebauung in Garbodenhagen. Unter Beachtung dieser Zwangspunkte wurde die Trasse im Bereich des Plangebietes zum Schutz der vorhandenen 5-geschossigen Wohnbebauung und ihres Umfeldes soweit wie möglich nach Osten gelegt. An der Grenze zwischen den beiden Teilbebauungsplänen 14 a und 14 b wird eine Kreuzung mit dem Blütenweg vorgesehen, um von dort die Wohngebiete Garbodenhagen und Grünhufe anzubinden.

Die Anbindung an die B 105 wird planerisch als niveaufreie Kreuzung ausgebildet, an der sich die Weiterführung in Richtung B 194 / Ortsumgehung B 105 n als weiterer Bauabschnitt anfügen wird. Unmittelbar verbunden mit der Weiterführung des Grünhufer Bogens bis zur B 105 ist das Planungsziel, die vorhandenen Verkehrsführungen über Garbodenhagen und Grünhufe - Dorf aufzuheben und die damit zusammenhängenden Bahnübergänge zu schließen.

Die positiven Wirkungen der neuen Verkehrsführung werden auch eine Entlastung des Blütenweges und der Jakob-Kaiser-Straße bewirken, die bisher in diese Verkehrsführung einbezogen sind. Diese Wirkung ist weiterhin bedeutsam für die Realisierung der Anbindung, da über die Schließung der beiden Bahnübergänge sich ein Kostenbeteiligung der Bahn AG und des Bundes nach dem Eisenbahnkreuzungs-Gesetz ergibt.

#### 6.1. 2. Erläuterung der untersuchten Varianten

Wie schon angeführt, ist zur Begründung der Verkehrskonzeption und zur Abwägung der mit ihr verbundenen Eingriffe, eine besondere Verkehrsuntersuchung und eine Raumwiderstandsanalyse durchgeführt worden. In diesen Untersuchungen sind 3 Netzvarianten gegenübergestellt worden, die das Plangebiet in unterschiedlicher Form einbeziehen:

- Variante A** Der Grünhofer Bogen wird in der beschriebenen Form an die B 105 angebunden.  
Die relevanten Verkehrsströme nehmen diese Führung in hohem Maße an. Der Grünhofer Bogen erhält die Belastung einer gut ausgelasteten 4-spurigen Verkehrsstraße in Höhe von ca. 33 000 Kfz/24 h (DTV).  
Dem Eingriff in das Wohnumfeld und in die Grünbereiche der Plangebiete 14 a und b stehen als Vorteile entgegen, daß stadtgebietsbezogen die gewünschte Verlagerung des Verkehrs auf den "äußeren Ring" eintreten wird und daß die Wohngebiete beidseits dieses Ringes - insbesondere das Wohngebiet Grünhufe/ Viermorgen - nur vom Eigenverkehr belastet werden. Eine Zerschneidungswirkung von zusammenhängenden Wohngebieten entsteht nicht, jedoch müssen im Bereich des Plangebietes 14 a erhebliche Lärmwirkungen berücksichtigt werden. Im Plangebiet 14 b sind diese durch die Absenkung und die Lage der Trasse nicht so problematisch.
- Variante B** Diese Variante greift grundsätzlich die Trasse und die damit verbundene Ringwirkung der Variante A auf, teilt jedoch die Verkehrsführung in Höhe der Lindenallee auf. Das Planziel der Variante war, von diesem Kreuzungspunkt in Richtung B 105 den Verkehr auf 2 zweispurigen Trassen zu führen:  
- Trasse wie bei Variante A (Ringwirkung)  
- Führung über die vorhandene Lindenallee und Verlängerung dieser Sammelstraße zur B 105 und Anbindung über eine höhengleiche Kreuzung in Höhe Gewerbegebiet Langendorf/Grünhufe.  
Die Verkehrswirkung zeigt jedoch, daß - bedingt durch die Verkehrswirkung der Ortsumgehung - die Verkehrsströme diese Aufteilung nicht akzeptieren und sich auf die Trasse des Ringes konzentrieren. Die Variante würde die gleiche Ausbauqualität für die "Ringstrasse" erfordern und die gleichen Umweltauswirkungen im Bereich des Plangebietes bewirken.
- Variante C** Bei dieser Variante wurde auf die Weiterführung der Trasse im Sinne der Variante A verzichtet und stattdessen die Trasse der Lindenallee als Hauptverkehrsstraße aufgewertet. Die Verknüpfung mit der B 105 bzw. B 105 n wurde im Bereich Gewerbegebiet Langendorf/Grünhufe durch 2 eigenständige Trassen gewählt, wobei die Trassenführung für die Nordvariante der geplanten B 96n / 2. Rügenanbindung berücksichtigt werden mußte.

Eine zur Lindenallee alternative Trasse ergibt sich aus der Siedlungs- und Landschaftsstruktur im Bereich Viermorgen/Grünhufe nicht.

Die Verkehrswirkung dieser Variante ist aus 4 Gründen unbefriedigend:

- die Ringwirkung wird im Vergleich zu **A** und **B** nur unzureichend erzielt,
- es entstehen für den Kfz-Verkehr längere Fahrtwege und hierdurch höhere Umweltbelastungen,
- im Zuge der Lindenallee wird eine nicht vertretbare Zerschneidungswirkung und Umweltbelastung bewirkt, die den gesamten Stadtteil umfaßt,
- die Verkehrsführung überlagert sich mit den Planungen zur überregionalen Verkehrsführung bezüglich B 96 n und Ortsumgehung.

Die im Zuge der Lindenallee zu erwartende Verkehrsbelastung wird ca. 21 000 Kfz/24 h (DTV) betragen.

Aus der Abwägung der Wirkungen im Sinne der Verkehrsführung und der Raumwiderstände ergibt sich Variante **A** als eindeutige Vorzugsvariante, da bei dieser Verkehrsführung ein vertretbarer Kompromiß zwischen positiven Verkehrswirkungen und negativen Eingriffen in das Wohnumfeld und in die Grünbereiche entsteht. Durch diese Vorzugsvariante wird eine grundsätzliche Übereinstimmung mit dem Flächennutzungsplan-Entwurf hergestellt und dieser zugleich in diesem Planbereich bestätigt.

## 6.2. Dimensionierung der Verkehrsflächen

### 6.2.1. Verkehrsstraßennetz

Die genannte Prognosebelastung für die Weiterführung des Grünhufer Bogens erfordert im Planbereich ebenfalls die Anlage einer 4-spurigen und anbaufreien Verkehrsstraße. Wie in den bestehenden Abschnitten auch setzt sich der vorgeschlagene Regelquerschnitt aus 2 Fahrbahnen, Mittelstreifen und begleitenden Fuß/Radwegen zusammen. Die genaue Bemaßung geht aus den Darstellungen in der Planzeichnung hervor. Ohne die zusätzlichen Flächen (Lärmschutzanlagen) ergibt sich eine Regelbruttobreite von ca. 26 m für die Trasse des Grünhufer Bogens.

Eine Ausnahme bezüglich der Anbaufreiheit bildet die Anbindung der vorhandenen Tankstelle, die zur Entlastung der Jakob-Kaiser-Straße künftig auch von der neuen Verkehrsstraße aus erschlossen wird.

### 6.2.2. Erschließungsstraßennetz

Im Plangebiet ist das vorhandene Erschließungsstraßennetz soweit erfaßt und dargestellt, wie es sich aus

- der Darstellung der Anbindung "Blütenweg/Jakob-Kaiser-Straße" an den Grünhufer Bogen,
- der Darstellung der Lärmwirkungen und -schutzmaßnahmen im Bereich Lindenallee/Julius-Leber-Straße/Jakob-Kaiser-Straße und
- der Darstellung der Anbindung des angrenzenden Plangebietes Bebauungsplan Nr. 8 (Handwerkerring)

als notwendig ergibt.

Änderungen in der Dimensionierung der Verkehrsflächen ergeben sich nicht.

### 6.2.3. Fuß- und Radwege

Entlang des Grünhofer Bogens werden beidseitig Fuß-/Radwege weitergeführt, die am vorhandenen Teilabschnitt des Grünhofer Bogens vorgegeben sind. Diese fügen sich einerseits in das örtliche Wegenetz ein, ergeben andererseits in ihrer Weiterführung bis zur B 105 eine neue gesamtstädtische Wegeverbindung.

### 6.2.4. Öffentlicher Personennahverkehr

Die Weiterführung des Grünhofer Bogens bis zur B 105 soll auch dazu genutzt werden, neue Busverbindungen im westlichen Stadtbereich einzurichten.

Zur Sicherung der Anbindung des Plangebietes und der südlich angrenzenden Siedlungsbereiche an diese Busverbindungen werden im Zuge des Grünhofer Bogens in Höhe der Kreuzung "Blütenweg/Jakob-Kaiser-Straße" Verkehrsflächen für Bushaltestellen berücksichtigt.

### 6.3. Art und Maß der baulichen Nutzung

Die Baulandflächen südlich der Julius-Leber-Straße und westlich der Jakob-Kaiser-Straße werden in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes aufgenommen. In beiden Bereichen ist die vorhandene 5-geschossige Wohnbebauung durch passiven Schallschutz (Lärmschutzfenster) vor dem zu erwartenden Verkehrslärm zu schützen. Die Flächen werden als Allgemeines Wohngebiet (WA) gemäß § 4 BauNVO festgesetzt. Weitere Festsetzungen sind nicht vorgesehen. Das Maß der Nutzung, die überbaubare Grundstücksfläche, richtet sich nach der Zulässigkeit von Vorhaben nach § 34 BauGB, wie bei einem einfachen Bebauungsplan.

Entwickelt aus dem Flächennutzungsplan wird die Fläche zwischen der Jakob-Kaiser-Str. und dem Grünhofer Bogen als Baufläche ausgewiesen. Sie wird ebenfalls als Allgemeines Wohngebiet (WA) gemäß § 4 BauNVO festgesetzt. Neben der vorhandenen Tankstelle besteht hier die Möglichkeit, Stellplätze bzw. Garagen einzuordnen. Für die Fläche ist eine offene Bebauung, maximal 1-geschossig festgesetzt, damit die Wohnqualität der vorhandenen Wohnblöcke sichergestellt werden kann.

Aufgrund eines Fehlbedarfs an diesen Einrichtungen im Wohngebiet bietet sich die Fläche zwischen vorhandener Wohnbebauung und dem Straßenraum des Grünhofer Bogens an. Weiterhin wird von der Möglichkeit einer Wohnbebauung abgesehen, da der Grünhofer Bogen unmittelbar angrenzt und die eventuell höheren Immissions- und Umweltbelastungen für eine Wohnbebauung unzumutbar wären.

### 6.4. Grün- u. Ausgleichsmaßnahmen

Der geplante 4-spurige Grünhofer Bogen ist ein unvermeidbarer Eingriff in Natur- und Landschaft (siehe dazu Pkt. 6.1.2.).

Der Naturhaushalt sowie das Landschaftsbild werden erheblich und nachhaltig verändert.

Dieser Eingriff wird überwiegend durch Maßnahmen innerhalb des Planungsgebietes ausgeglichen. Mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes (Teil A, sowie Teil B) werden die nicht vermeidbaren Eingriffe minimiert und eine größtmögliche Stadt- bzw. Landschaftsverträglichkeit erreicht.

Der Eingriff durch den Neubau der Straßenverlängerung Grünhufer Bogen läßt sich jedoch im Geltungsbereich des Bebauungsplanes nicht vollständig ausgleichen. Die Hansestadt Stralsund, als Eingriffsverursacher, sieht vor, für die in den entsprechenden Bebauungsplänen des Straßenbauvorhabens nicht auszugleichenden Eingriffe in Natur und Landschaft eine Gesamtmaßnahme Ausgleich und Ersatz durchzuführen. Als Vorrangbereich für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen konzentrieren sich die Untersuchungen auf den Bereich der Lüssower Senke.

Kann der Ausgleich hier nicht durchgeführt werden, wird auf den im Landschaftsplan ausgewiesenen Flächen der Ausgleich erfolgen.

### Öffentliche Grünanlagen und Biotope

Die südöstlich und westlich des Grünhufer Bogens verbleibenden Flächen sind als öffentliche Grünflächen anzulegen. Davon ausgenommen ist die unter Pkt. 6.3. aufgeführte Baulandfläche (WA). Die festgesetzten Grünflächen sind als öffentliche Grünflächen ausgewiesen. In der südöstlichen Grünfläche zwischen dem Graben Nr. 3 und dem Grünhufer Bogen werden zwei kleine neue Wasserflächen angelegt. Anschließend wird die Fläche als Sukzessionsfläche einer natürlichen Entwicklung dienen, was zur Aufwertung des Bereiches und zur Abschirmung des östlich gelegenen Grünthaler Hofes führt.

Es ist ebenfalls die Erweiterung und Neuanlage der Wasserfläche mit Status eines geschützten Biotopes nach § 2 1. Gesetz zum Naturschutz M-V zwischen Jakob-Kaiser-Straße und dem Grünhufer Bogen vorgesehen. Beide Maßnahmen einschließlich der Uferbepflanzungen dienen dem Ausgleich der durch die Straßenbaumaßnahme notwendigen Zerstörung vorhandener Biotope.

Alle öffentlichen Grünflächen sind Sammelausgleichsflächen für die im Zusammenhang mit den Straßenbaumaßnahmen und der Errichtung der Stellplätze zu erwartenden Eingriffe. Sie werden im Sinne einer Grünverbindung entlang des Grünhufer Bogens naturnah angelegt. Dadurch soll das Kleinklima verbessert, bzw. negative Auswirkungen der Verkehrsstrasse auf die angrenzende Wohnbebauung gemindert werden.

### Straßenbegleitgrün

Das straßenbegleitende Grün ist Teil der notwendigen Ausgleichsmaßnahmen. Straßenbäume sowie Strauchpflanzungen sollen den Grünhufer Bogen gestalterisch in sein Umfeld einbinden. Gleichzeitig wird durch die Anpflanzungen das Kleinklima (Beschattung, Luftkühlung durch Verdunstung, Staubbinding) verbessert.

### Lärmschutzwand

Die als Holzkonstruktion vorgesehenen Lärmschutzwände sollten zur besseren optischen Eingliederung mit Kletterpflanzen begrünt werden. Ein Pflanzgebot wird dafür nicht ausgesprochen.

### Stellplätze und Garagen

Die geplanten Stellplätze bzw. Garagen sind durch Baumpflanzungen, Rang- u. Kletterpflanzen, Dachbegrünung, so zu gestalten, daß eine Beeinträchtigung der angrenzenden Wohnbebauung nicht eintritt.

Die Versiegelung des Bodens möglichst gering zu halten, ist die Befestigung der Stellplätze und Zufahrten mit wasserdurchlässigen Materialien vorzunehmen. Entsprechende Festsetzungen sind im Teil B, Pkt. 2.3.3, 4.1.1, 4.1.2 und 4.1.3 formuliert.

#### 6.5. Ver- u. Entsorgung

Wie bereits unter Pkt. 5 ausgeführt, liegen zahlreiche unterirdische Ver- u. Entsorgungsleitungen im Planungsgebiet. Sie sind, soweit von den Versorgungsunternehmen benannt, in die Planzeichnung übernommen worden.

Das Gebiet ist voll erschlossen. Vom geplanten Grünhofer Bogen wird das Regenwasser über Straßeneinläufe und eine Regenwassersammelleitung (innerhalb des öffentlichen Straßenraumes) an den vorhandenen Regenwassersammler des Versorgungsunternehmens (REWA) angeschlossen.

Die Straßenbeleuchtung für den Grünhofer Bogen wird im Mittelstreifen angeordnet und an das vorhandene Beleuchtungsnetz angeschlossen.

#### 6.6. Immissions- und Umweltschutzmaßnahmen

Die Beurteilung der verkehrslärmbezogenen Auswirkungen auf die angrenzende Bebauung erfolgte durch eine schalltechnische Untersuchung auf der Grundlage der prognostizierten Verkehrsentwicklung für das Jahr 2010.

Mit den im Anschluß erläuterten Schallschutzmaßnahmen werden die Grenzwerte der 16. BImSchV (16. Bundes-Immissionsschutz-Verordnung) eingehalten, welche als gesetzliche Grundlage beim Straßenneubau heranzuziehen sind.

Für das Gebiet westlich des Grünhofer Bogens treffen die Immissionsgrenzwerte 59 dB (A) tagsüber bzw. 49 dB (A) nachts zu.

Als aktiver Schallschutz sind abschnittsweise östlich und westlich des Grünhofer Bogens sowie auf dem Mittelstreifen Lärmschutzwände vorgesehen (siehe Teil A, Teil B Pkt. 3.1.).

Eine Ausnahme bildet der westlich gelegene Straßenabschnitt des Grünhofer Bogens, im Bereich der Zu- und Ausfahrt der vorhandenen Tankstelle, für den kein aktiver Schallschutz festgesetzt wird. Mit der Genehmigung für den Umbau und die Erweiterung der Tankstelle (einschl. Tankflächenüberdachung) liegt ein gesondertes Lärmschutzgutachten für diesen Bereich vor. Das Ergebnis dieses Gutachtens zeigt, daß die zulässigen Grenzwerte gegenüber der Wohnbebauung an der Jakob-Kaiser-Straße, unter Beachtung der vorgesehenen baulichen Erweiterungen, eingehalten werden und somit eine Lärmschutzwand entfallen kann.

In einer vorausgegangen schalltechnischen Untersuchung zeigte sich, daß die Anordnung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen auf der westlichen Fahrbahnseite ohne Einsatz von passiven Lärmschutzmaßnahmen zu großen Wandhöhen führt, welche aus städtebaulicher Sicht nicht zu vertreten sind.

Zur Erreichung einer Höhenminderung der hoch absorbierenden Lärmschutzwände wurde zusätzlich passiver Lärmschutz in die Untersuchung aufgenommen. Sie zeigt, daß eine städtebauverträgliche Schallschutzlösung durch aktiven Lärmschutz (Teil B, Festsetzung Pkt. 3.1) in Form von Schallschutzwänden und passivem Schallschutz (Teil B, Festsetzung Pkt. 3.2) mittels Schallschutzfenstern möglich ist. Die Schallschutzwände werden im unmittelbaren Fahrbahnbereich erstellt. Ihre Wandhöhen betragen 1,0 bis 3,0 m innerhalb des Plangebietes (Teil A, Planzeichnung).

Die mit Lärmschutzfenstern in der Lärmschutzklasse 2 auszustattende Gebäude sind

Jakob-Kaiser-Straße - jeweils an der Ostseite  
in der 2. bis 5. Etage

Julius-Leber-Straße - jeweils an der Nordseite  
in der 1. bis 5. Etage.

Die Aussagen sind entsprechend als textliche Festsetzung Pkt. 3.2 formuliert. Detailliertere Aussagen ergeben sich aus dem Lärmschutzgutachten. Es besagt u. a., daß kein Anspruch auf passivem Lärmschutz besteht in der J.-Kaiser-Str. Nr. 37 (1. Etage), Nr. 35 (1. u. 2. Etage), Nr. 33 (1. u. 2. Etage), Nr. 31 (1., 2. u. 3. Etage), Nr. 29 (1., 2., 3. u. 4. Etage) sowie in der J.-Leber-Str. Nr. 8 (1. u. 2. Etage), Nr. 6 (1. u. 2. Etage), Nr. 4 (1. u. 2. Etage) und Nr. 2 (1., 2., 3. u. 4. Etage).

Zu beachten ist, daß Schlafräume zur Gewährleistung einer ungestörten Nachtruhe bei Vorhandensein der sehr dichtschießenden Schallschutzfenster mit schalldämmenden Lüftungseinrichtungen versehen werden müssen, da eine Stoßlüftung in Schlafräumen nicht zumutbar ist. Da die Lindenallee als Schallquelle mit in die Berechnung einging, konnten Aussagen zur Nordfassade der J.-Leber-Str. ermittelt werden.

Im Bereich Lindenallee / J.-Leber-Str. wurde auf die Verwendung von Lärmschutzwänden wegen dort erforderlicher Wandhöhen von mehr als 6 Metern verzichtet. Ohne vorgelagerte Lärmschutzwand ist eine Ausstattung des Erdgeschosses (1. Etage) mit Schallschutzfenstern erforderlich.

Ebenfalls werden die Grenzwerte der 16. BImSchV auf Grundlage der schalltechnischen Untersuchung für die östlich an das Plangebiet angrenzenden Flächen durch den Einsatz aktiver Schallschutzmaßnahmen eingehalten.

Für den Zwischenausbau ohne Anschluß an die B 105 erfolgte eine Betrachtung der Schallimmissionssituation. Für diese Ausbaustufe sind keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich, da es zu keiner Überschreitung der einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte kommt.

#### 6.7. Sonstige Festsetzungen

Für den unterirdischen Leitungsbestand im Bereich der ausgewiesenen Baufläche an der Jakob-Kaiser-Str. sind zur Sicherung der Rechte der Träger öffentlicher Belange, Geh-, Fahr- und Leitungsrechte eingetragen. Eintragung in der Planzeichnung Teil A, Pkt. 8.

#### 7. Kosten und Finanzierung

Die Kosten der Weiterführung des Grünhofer Bogens und die damit verbundenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der Schallschutzmaßnahmen (aktiv und passiv), trägt die Hansestadt Stralsund. Die Finanzierung erfolgt mit Hilfe von GVFG-Landesmitteln (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz).

#### Grobkostenschätzung

- |   |                 |
|---|-----------------|
| 1. Planungsleistungen (einschl. Bauleitung, Projektsteuerung, Vermessung, Baugrund, Gutachten, Erstabsteckung)  | 284.000,00 DM   |
| 2. Straßenbauleistungen (einschl. Straßenentwässerung, Geh- und Radwege, Baufreimachung, Bestandsvermessung nach Stadtkarte), Straßenbeleuchtung, Straßenbegleitgrün (Bestandteil der Ausgleichs- u. Ersatzmaßnahmen) | 2.281.000,00 DM |

3. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen innerhalb des Plangebietes (ohne Straßenbegleitgrün und ohne Pflegekosten)	103.000,00 DM
4. Schallschutzmaßnahmen aktiver Schallschutz	1.087.000,00 DM
passiver Schallschutz	359.000,00 DM
5. Leitplanken	182.000,00 DM
6. Schlußvermessung, Kataster	25.000,00 DM

8. Bisheriger Verfahrensablauf

Aufstellungsbeschluß	05.09.1991
frühzeitige Bürgerbeteiligung	
a) öffentliche Bürgeranhörung	04.11.1992
b) Aushang des Vorentwurfes	05.11. - 19.11.1992
1. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	09.11. - 22.12.1992
2. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der betroffenen Eigentümer	07.09.-30.10.1995
Beratung der Vorlage zum Entwurfs- und Aus- legungsbeschuß in der Bürgerschaft	28.09.1995
Planungsanzeige an die höhere Planungsbehörde	18.10.1995
Bürgeranhörung	07.11.1995
öffentliche Auslegung des Entwurfes	03.11. - 04.12.1995

9. Maßnahmen der Planrealisierung

Auf Grund der Bedeutung der Weiterführung des Grünhofer Bogens ist die Hansestadt um eine zügige Realisierung dieser Verkehrsverbindung bemüht. Die noch notwendigen Ausbau- und Neubauabschnitte bis zur Anbindung an die B 105 wurden in 3 Bauabschnitte und in entsprechende Bebauungsplanbereiche gegliedert. Der im Bebauungsplan Nr. 14 a enthaltene 4. Bauabschnitt fügt sich zusammen mit dem 5. Bauabschnitt im Bebauungsplan Nr. 14 b, der zur abschnittsweisen Fortführung der Planung in 2 Teilbereiche aufgeteilt wurde.

Weiterer Verfahrensablauf:

Beratung der Vorlage zum Abwägungs- und Satzungsbeschuß in der Bürgerschaft	II. Quartal 1997
Beantragung der Genehmigung des Bebauungs- planes bei der höheren Genehmigungsbehörde	II. Quartal 1997

Auf Antrag zur Herstellung von Erschließungsanlagen im Sinne des § 127 Abs. 2 BauGB für die Weiterführung des Grünhofer Bogens, 3. und 4. Bauabschnitt bzw. Bebauungspläne Nr. 27 und Nr. 14 a erfolgte im Juni 1995 die Zustimmung durch die höhere Verwaltungsbehörde gemäß § 125 Abs. 2 BauGB.

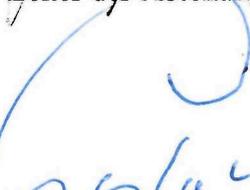
Der Baubeginn des 3. und 4. Bauabschnittes (BA) erfolgte im Juli 1995.  
Bauabschluß für den 3. BA sowie für den 2-spurigen Ausbau des 4. BA war Oktober 1996.  
Die Bauarbeiten zu den anderen beiden Fahrspuren des 4. BA sind bereits begonnen und sollen voraussichtlich im Sommer 1997 abgeschlossen werden.

**Anlagen:**

Grünordnungsplan  
(einschl. Text, Bestandsplan,  
Festsetzungen- und Maßnahmenkarte)

Stralsund, im Februar 1997

  
Zillich  
Leiter der Abteilung Stadtplanung

  
Lastovka  
Oberbürgermeister