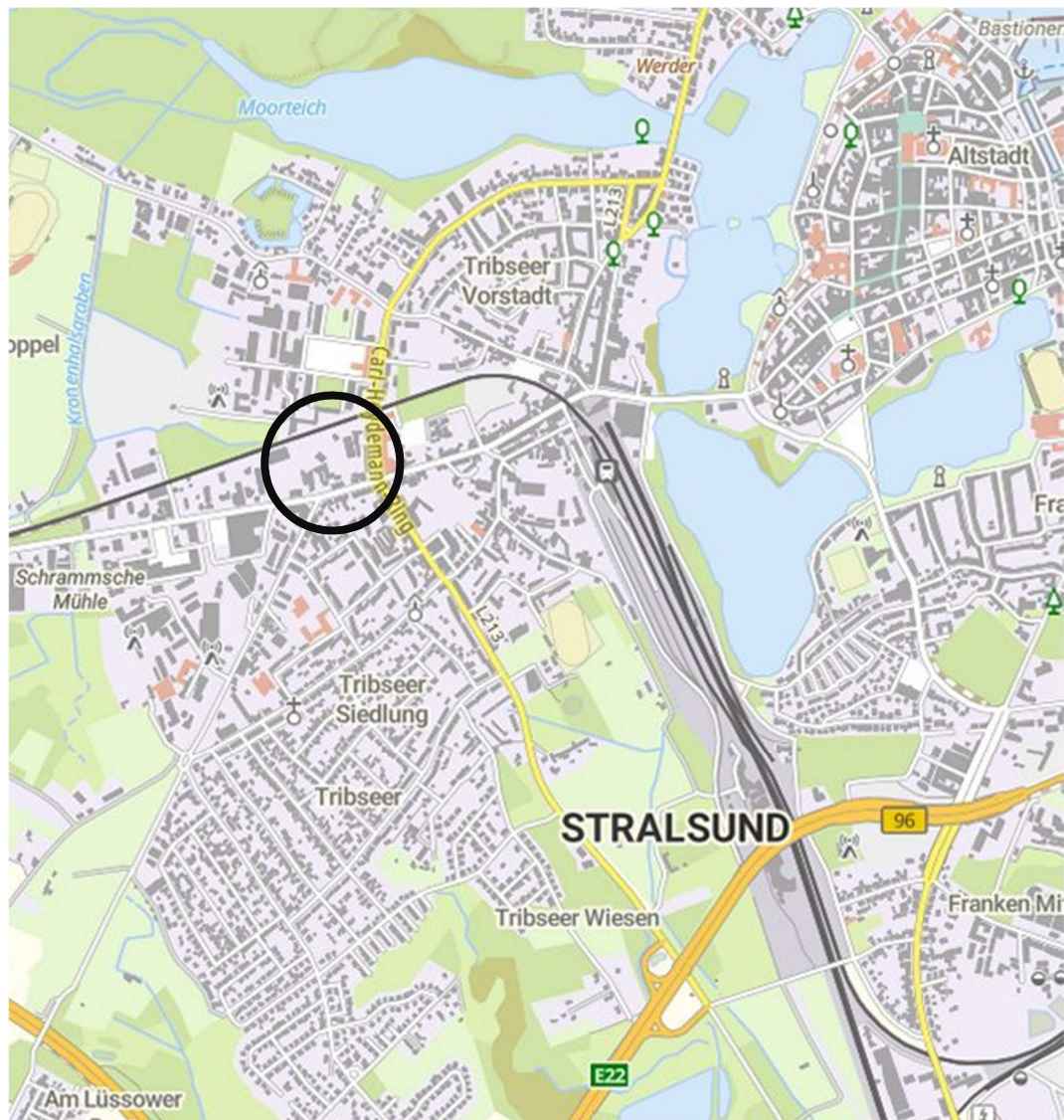


# Bebauungsplan Nr. 80 „Hansebogen - Urbanes Gebiet an der Rostocker Chaussee“

Begründung



© Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (LUNG)

**Bearbeitung:**

**PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH**

Elisabeth-Haseloff-Straße 1  
23564 Lübeck

Tel. 0451 / 610 20 26

Fax. 0451 / 610 20 27

[luebeck@prokom-planung.de](mailto:luebeck@prokom-planung.de)

Richardstraße 47  
22081 Hamburg

Tel. 040 / 22 94 64 14

Fax. 040 / 22 94 64 24

[hamburg@prokom-planung.de](mailto:hamburg@prokom-planung.de)

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>Grundlagen der Planaufstellung</b>	<b>6</b>
1.1	Anlass und Ziele der Planung	6
1.2	Räumlicher Geltungsbereich	6
1.3	Verfahren	7
1.4	Plangrundlage	7
<b>2</b>	<b>Übergeordnete Planungen</b>	<b>7</b>
2.1	Vorgaben der Raumordnung	7
2.1.1	Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern	8
2.1.2	Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (RREP VP)	9
2.2	Darstellungen des Flächennutzungsplanes	10
2.3	Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK, 3 Fortschreibung 2023)	11
<b>3</b>	<b>Städtebauliche Ausgangssituation</b>	<b>12</b>
3.1	Bestand und gegenwärtige Nutzung des Plangebietes	12
3.2	Umgebung des Plangebietes	13
3.3	Planungsrechtliche Situation	13
3.4	Erschließung	13
3.5	Natur und Landschaft	14
3.6	Artenschutz	14
3.7	Immissionen	16
3.8	Altlasten	16
<b>4</b>	<b>Planung</b>	<b>17</b>
4.1	Städtebauliches Konzept	17
4.2	Erschließung	18
4.2.1	Erschließungskonzept	18
4.2.2	Verkehrsprognose	18
4.3	Planungsrechtliche Festsetzungen	19
4.3.1	Art der baulichen Nutzung	19
4.3.2	Maß der baulichen Nutzung	20
4.3.3	Bauweise und überbaubare Grundstücksfläche	21
4.3.4	Garagen und überdachte Stellplätze (Carports)	22
4.3.5	Verkehrsflächen	22
4.3.6	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	23
4.3.7	Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen	23

4.3.8	Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstiger Bepflanzung .....	23
4.4	Ver- und Entsorgung .....	24
4.4.1	Strom- und Wärmeversorgung .....	24
4.4.2	Kommunikationsnetz .....	24
4.4.3	Trinkwasserversorgung und Abwasserentsorgung .....	24
4.4.4	Abfallentsorgung .....	24
4.5	Immissionsschutz .....	25
4.5.1	Gewerbelärm .....	25
4.5.2	Verkehrslärm .....	26
4.5.3	Maßgebliche Außenlärmpegel .....	27
4.6	Artenschutz .....	27
4.6.1	Europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie .....	27
4.6.2	Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie .....	29
4.6.3	Reptilien (Zauneidechse) .....	31
4.7	Städtebauliche Vergleichswerte .....	31
<b>5</b>	<b>Hinweise .....</b>	<b>32</b>
<b>6</b>	<b>Maßnahmen der Planrealisierung und der Bodenordnung .....</b>	<b>32</b>
<b>7</b>	<b>Verfahrensablauf .....</b>	<b>32</b>
<b>8</b>	<b>Rechtsgrundlagen .....</b>	<b>32</b>

## **ANLAGEN**

- PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH: Hansestadt Stralsund, Bebauungsplan Nr. 80 „Hansebogen“, Bauungskonzept (nach Nord Architekten), Stand: 29.08.2025
- Kompetenzzentrum Naturschutz und Umweltbeobachtung: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Bebauungsplan Nr. 80 „Hansebogen“ der Hansestadt Stralsund, Stand: 27.10.2023
- Herrmann & Partner Ingenieurbüro: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 80 – Hansebogen – der Hansestadt Stralsund, Stand: 20.02.2025
- LOGOS Ingenieur- und Planungsgesellschaft mbH: Verkehrsuntersuchung zur Anbindung des Bebauungsplanes Nr. 80 „Hansebogen“ der Hansestadt Stralsund

## **1 Grundlagen der Planaufstellung**

### **1.1 Anlass und Ziele der Planung**

Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplanes ist die städtebaulich geordnete Wiedernutzbarmachung einer brachgefallenen Fläche im Stralsunder Stadtteil Tribseer Vorstadt. Das Plangebiet befindet sich in verkehrsgünstiger Lage an der Rostocker Chaussee, dem Tribseer Damm sowie der Richtenberger Chaussee und bietet aufgrund seiner zentralen Lage besondere Potenziale für eine städtebauliche Entwicklung.

Mit der Planung wird das Ziel verfolgt, einen Standort mit gemischter Nutzung aus Gewerbe und Wohnen zu entwickeln. Hierzu ist die Umsetzung einer kompakten, mehrgeschossigen Bauweise vorgesehen. Entlang der Rostocker Chaussee soll ein zusammenhängender, geschwungener Gebäudekomplex mit gewerblichen Nutzungen entstehen. Im rückwärtigen Bereich ist Geschosswohnungsbau geplant.

Darüber hinaus beinhaltet die Planung die Neuordnung der verkehrlichen Erschließung. Die Hauptzufahrt zum Plangebiet erfolgt künftig von der Rostocker Chaussee aus. Ergänzend ist eine zusätzliche Ausfahrt an den Carl-Heydemann-Ring vorgesehen. Zur Sicherstellung einer geordneten Abwicklung des ruhenden Verkehrs wird die Errichtung einer Parkgarage oder alternativ eines Quartiersparkhauses als Optionen berücksichtigt.

### **1.2 Räumlicher Geltungsbereich**

Das Plangebiet umfasst überwiegend ursprünglich gewerblich genutzte Flächen sowie angrenzende Straßengrundstücke, da im Zuge der Bebauungsplanung auch die äußere Erschließung zu klären ist.

Im Geltungsbereich in der Gemarkung Stralsund befinden sich folgende Flurstücke:

- Flur 58 Flurstücke 20/1, 20/2, 26/2, 26/3, 38/2, 38/3, 38/4, 41/4 und 44/5 ganz.
- Flur 58 Flurstücke 45/2 und 45/3 anteilig.
- Flur 57 Flurstück 15/5 ganz.

sowie städtische Straßenflurstücke:

- Flur 57 Flurstücke 9/11, 9/12, 9/13, 9/14, 11/4, 14/1, 15/7, 16/1, 16/2, 16/3, 16/5, 16/6, 16/7, 16/8, 16/9, 16/10, 17/3 und 165/1 ganz,
- Flur 57 Flurstücke 15/6, 16/11, 21/5, 21/6 und 166/4 anteilig
- und Flur 58 Flurstück 39 ganz.

Der Geltungsbereich wird wie folgt begrenzt:

- im Norden bzw. Nordwesten durch (ehemalige) Bahntrassen sowie angrenzende gewerblich genutzte Flächen,
- im Süden bzw. Südosten durch die gewerblich und wohnbaulich genutzten Flächen entlang der Rostocker Chaussee sowie der Richtenberger Chaussee und des Tribseer Damms,
- und im Osten durch die bestehende Wohnbebauung entlang des Carl-Heydemann-Rings.

### **1.3 Verfahren**

Das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes erfolgt gemäß § 13 a Baugesetzbuch (BauGB), der besondere Regelungsinhalte zur Aufstellung von Bebauungsplänen der Innenentwicklung enthält. Der Bebauungsplan verfolgt das Ziel der Wiedernutzbarmachung eines innerörtlichen bebauten Grundstückes. Der gesamte Geltungsbereich des Bebauungsplanes hat eine Größe von ca. 25.000 m<sup>2</sup>. Durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes wird sichergestellt, dass die zulässige Grundfläche von 20.000 m<sup>2</sup>, als im § 13 a Abs. 1 Nr. 1 BauGB definierte Anwendungsvoraussetzung, unterschritten wird.

Des Weiteren werden durch den Bebauungsplan keine Vorhaben begründet, die der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen. Darüber hinaus bestehen keine Anhaltspunkte für die Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 b BauGB genannten Schutzgüter, die der Anwendung des § 13 a BauGB entgegenstehen würden.

Die gesetzlichen Regelungen zielen darauf ab, die Verfahrensdauer des Aufstellungsverfahrens zu verkürzen (beschleunigtes Verfahren). So kann der Flächennutzungsplan bei abweichenden Darstellungen von den Festsetzungsinhalten des Bebauungsplanes ohne eigenständiges Änderungsverfahren auf dem Wege der Berichtigung angepasst werden. Im vorliegenden Fall ist dies insoweit von Bedeutung, als das der wirksame Flächennutzungsplan das Plangebiet einheitlich als Gemischte Baufläche darstellt. Für die Teilflächen des Plangebietes, die als Allgemeines Wohngebiet festgesetzt werden, ist folglich eine Berichtigung des Flächennutzungsplanes erforderlich.

Gemäß § 13 a Abs. 2 i.V.m. § 13 Abs. 3 BauGB wird von der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB, dem Umweltbericht nach § 2 a, der Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sowie von der zusammenfassenden Erklärung nach § 6 a Abs. 1 und § 10 a Abs. 1 BauGB abgesehen.

Unbeachtlich dessen werden alle abwägungsrelevanten Umweltfaktoren innerhalb der Planaufstellung beachtet und innerhalb der Begründung beschrieben.

### **1.4 Plangrundlage**

Zeichnerische Grundlage der Planzeichnung ist der vom Ingenieurbüro Nord GbR aus Stralsund erstellte Lageplan unter Einarbeitung der ALKIS mit Stand von August 2023. Hinsichtlich möglicher Lageungenauigkeiten können keine Regressansprüche geltend gemacht werden.

## **2 Übergeordnete Planungen**

### **2.1 Vorgaben der Raumordnung**

Nach § 1 Abs. 4 BauGB sind die Bauleitpläne an die Ziele der Raumordnung anzupassen. Als Vorgaben der Raumordnung sind für die Aufstellung des Bebauungsplanes das Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V vom 27. Mai 2016) sowie das Regionale Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (RREP VP vom 19.08.2010) maßgeblich.

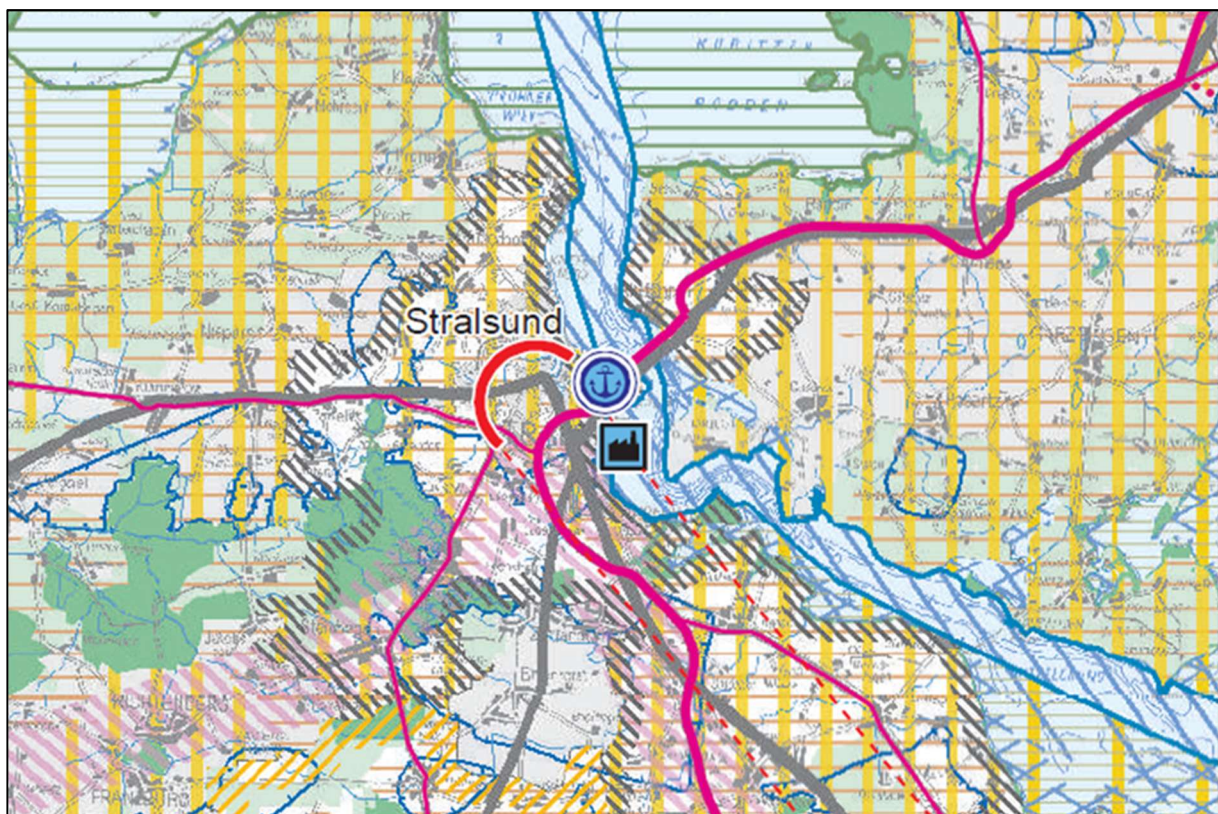


### 2.1.1 Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern

Im Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (2016) ist die Hansestadt Stralsund gemeinsam mit der Universitäts- und Hansestadt Greifswald als Oberzentrum dargestellt. Stralsund wird darüber hinaus als landesweit bedeutsamer Seehafen sowie als Standort für die Ansiedlung hafennaher Industrie- und Gewerbeunternehmen gekennzeichnet.

Die räumlichen Festlegungen betreffen insbesondere die Flächen in und um Stralsund: Nördlich und westlich der Stadt sowie in hafennahen Lagen sind Vorbehaltsgebiete für Tourismus ausgewiesen, die sich stellenweise mit Vorbehaltsgebieten für Landwirtschaft überschneiden. Südlich der Stadt bestehen Vorbehaltsgebiete für Leitungen (ober- und unterirdisch). Zudem sind nord- und südwestlich des Stadtkerns mehrere Vorbehaltsgebiete zur Trinkwassersicherung festgelegt.

Stralsund übernimmt eine bedeutende Funktion als Verkehrsknotenpunkt im Nordosten Mecklenburg-Vorpommerns. Hier treffen Trassen des internationalen und großräumigen Eisenbahnnetzes sowie wichtige Straßenverkehrsachsen (E 251/B 96, B 105 und B 194) zusammen. Der Strelasund ist im Landesraumentwicklungsprogramm als Vorranggebiet Schifffahrt vermerkt.



**Abb. 1: Auszug aus dem Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern LEP M-V (2016) Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung**

In Bezug auf das Planungsziel des Bebauungsplanes sind zudem folgende Inhalte des LEP M-V (2016) relevant:



#### Ziel 3.3.3 (2)

Die Stadt-Umland-Räume sollen unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Struktur als wirtschaftliche Kerne des Landes weiter gestärkt und entwickelt werden (...).

#### Grundsatz 4.1 (1)

Die Neuausweisung von Siedlungs- und Verkehrsflächen soll landesweit reduziert werden. Dabei sollen die Anforderungen an eine ressourcenschonende und nachhaltige Siedlungsentwicklung, an den Umgang mit den Auswirkungen des demografischen Wandels sowie an Strategien zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung berücksichtigt werden.

#### Grundsatz 4.1 (3)

Konzepte zur Nachverdichtung, Rückbaumaßnahmen und flächensparende Siedlungs-, Bau- und Erschließungsformen sollen unter Berücksichtigung der Ortsspezifität der Gemeinden die Grundlage für die künftige Siedlungsentwicklung bilden. Dabei sollen in angemessener Weise Freiflächen im Siedlungsbestand berücksichtigt werden.

#### Grundsatz 4.1 (5)

In den Gemeinden sind die Innenentwicklungspotenziale sowie Möglichkeiten der Nachverdichtung vorrangig zu nutzen (...).

#### Ziel 4.2 (1)

Die Wohnbauflächenentwicklung ist unter Berücksichtigung einer flächensparsamen Bauweise auf die zentralen Orte zu konzentrieren.

Die vorliegende Planung steht den dargestellten Grundsätzen und Zielen des Landesraumentwicklungsprogramms Mecklenburg-Vorpommern nicht entgegen, sondern trägt vielmehr zu deren Umsetzung und Weiterentwicklung bei.

### **2.1.2 Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (RREP VP)**

Im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (2010) wird die Hansestadt Stralsund als bedeutsamer Entwicklungsstandort für Gewerbe und Industrie dargestellt. Ergänzend zu den übergeordneten Festlegungen des Landesraumentwicklungsprogramms zeigt sich Stralsund zudem als wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Neben der Anbindung an das überregionale Straßen- und Schienennetz, die bereits im Landesentwicklungsprogramm hervorgehoben wird, werden im Regionalplan auch mehrere regional bedeutsame Radrouten aufgeführt. Darüber hinaus nimmt Stralsund eine zentrale Rolle in der Energieinfrastruktur ein, da verschiedene Hochspannungs- und Ferngasleitungen in diesem Bereich zusammenlaufen.

In Bezug auf das Planungsziel sind zudem folgende Inhalte des RREP VP (2010) relevant:

#### Grundsatz 3.2.1 (1)

Zentrale Orte sollen als Schwerpunkt der wirtschaftlichen Entwicklung, der Versorgung, der Siedlungsentwicklung, der sozialen und kulturellen Infrastruktur sowie als Verwaltungszentren vorrangig gesichert und ausgebaut werden.

#### Ziel 4.1 (3)

Schwerpunkt der Wohnbauflächenentwicklung sind die Zentralen Orte. Sie sollen sich funktionsgerecht entwickeln (...).

#### Grundsatz 4.1 (6)

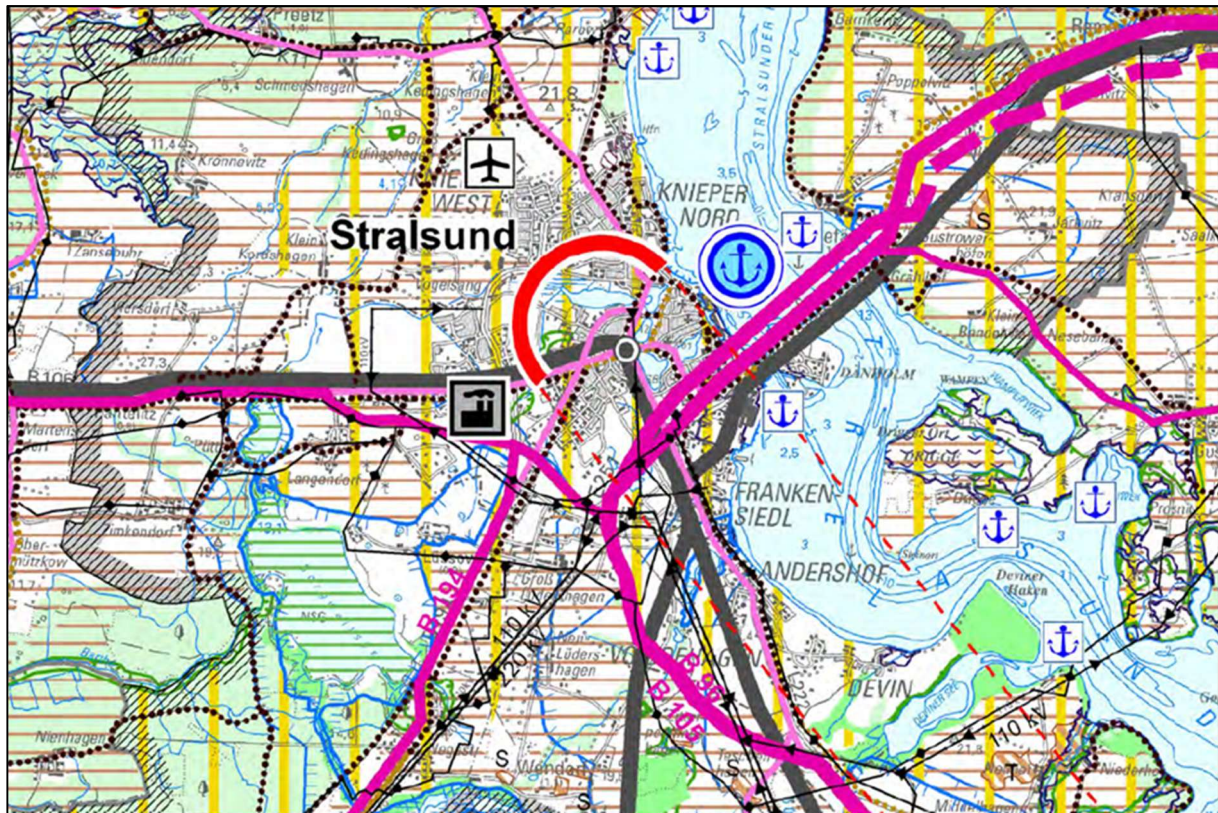
Grundsätzlich ist der Umnutzung, Erneuerung und Verdichtung vorhandener Baugebiet Vorgang vor der Ausweisung neuer Siedlungsflächen zu geben.

#### Grundsatz 4.2 (3)

In allen Teilen der Planungsregion soll eine ausgewogene und bedarfsgerechnete Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum gewährleistet werden. Dabei ist der Wohnungsbau in erster Linie bestandsorientiert zu realisieren.

Neue Wohngebiete sollen in einer guten Erreichbarkeit zu Arbeitsstätten, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen und zu Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs errichtet werden.

Insgesamt ist zu erkennen, dass die vorliegende Planung den Zielen und Grundsätzen des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Vorpommern nicht entgegensteht; sie trägt vielmehr zu deren Umsetzung bei.



**Abb. 2: Auszug aus dem Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern RREP VP (2010) Regionaler Planungsverband Vorpommern**

## **2.2 Darstellungen des Flächennutzungsplanes**

Der rechtskräftige Flächennutzungsplan der Hansestadt Stralsund aus dem Jahr 1996 stellt das Plangebiet als gemischte Baufläche dar.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes erfolgt als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13 a BauGB. Demgemäß wird der Flächennutzungsplan im Wege der Berichtigung für



den zukünftig wohnbaulich genutzten Bereich mit der Darstellung einer Wohnbaufläche angepasst. Unter Berücksichtigung dieser Berichtigung ist der Bebauungsplan somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.



Abb. 3: Auszug aus dem rechtskräftigen Flächennutzungsplan der Hansestadt Stralsund (1996)

### 2.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK, 3 Fortschreibung 2023)

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) der Hansestadt Stralsund dient seit 2002 als zentrales Steuerungsinstrument für Maßnahmen des Stadtumbaus und der Stadtentwicklung. Um auch immer wieder auf neue Chancen und Herausforderungen reagieren zu können, war das ISEK von Anfang an darauf ausgelegt in angemessenen Abständen fortgeschrieben zu werden. Die nunmehr 3. Fortschreibung steht vor dem Hintergrund sich verändernder Herausforderungen wie etwa der Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum, die Verschärfung sozialer und räumlicher Segregation, die Bedeutung sozialer Infrastruktur für die Wohnstandortwahl sowie die stärkere Berücksichtigung von Klimaschutz und Klimaanpassung mit Blick auf Ressourcenschonung.

Im Hinblick auf die Wohnungswirtschaftliche Entwicklung und die qualitative Entwicklung des Wohnungsbestandes zeigt die 3. Fortschreibung des ISEK auf, dass die Hansestadt Stralsund im Vergleich zum Landesdurchschnitt und den übrigen Oberzentren Mecklenburg-Vorpommerns eine deutlich geringere Neubautätigkeit aufweist. Besonders schwach war der Neubau im kleinteiligen Wohnungsmarkt. Auch die durchschnittliche Wohnfläche ist mit 66,7 m<sup>2</sup> (2020) erheblich kleiner als im Landesschnitt (80 m<sup>2</sup>).

Folge dieser Entwicklung ist die Abwanderung von Mittel- und Oberschicht aufgrund fehlender Angebote an Einfamilienhäusern sowie modernen, größeren Miet- und Eigentumswohnungen. Gleichzeitig steigt der Anteil einkommensschwacher Haushalte, was die Finanzkraft der Stadt schwächt. Zentrale Nachfragegruppen sind Familien mit Kindern, Besserverdienende, Rückkehrer sowie Seniorenhaushalte.

Die Tribseer Vorstadt - indem das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 80 liegt - gilt als Schwerpunktgebiet mit hohem Handlungsbedarf. Trotz bereits umgesetzter Maßnahmen bestehen weiterhin erhebliche Defizite im Gebäudebestand: Viele Bauten sind sanierungs- oder modernisierungsbedürftig, besonders entlang des Tribseer Damms, am Hexenplatz, im Bereich Knöchelsöhren / An der Kupfermühle sowie auf dem ehemaligen Bahngelände mit den denkmalgeschützten Lokschuppen. Auch Bildungs- und Betreuungseinrichtungen wie die Kita „Lütt Matten“ und das Horthaus „An der Kupfermühle“ benötigen umfassende Sanierungen.

Darüber hinaus gibt es ungeordnete Flächen, Brachen und Erschließungsdefizite, ein Nebeneinander unvereinbarer Nutzungen sowie große Maßstabssprünge in der Bebauung. Handlungsprioritäten liegen in der städtebaulichen Neuordnung, der Sanierung von Infrastrukturen, der Weiterentwicklung von Bildungs- und Sporteinrichtungen sowie in der klimagerechten Qualifizierung von Grün- und Freiräumen. Strategisch wichtige Projekte sind der Campus Burmeister, die Sportanlage an der Kupfermühle und die Stärkung des sozialen Zusammenhalts durch Quartiersmanagement und Beteiligungsinstrumente.

Gleichzeitig bietet das Gebiet erhebliche Potenziale durch die Nähe zur Altstadt, den umgebenden Parkanlagen und Naherholungsflächen sowie die gute Verkehrsanbindung.

Der Bebauungsplan Nr. 80 trägt zur Umsetzung der im ISEK benannten Ziele bei, indem er durch die Schaffung von neuem innerstädtischem Wohnraum und ergänzender, fußläufig integrierter Nahversorgung die Wohnraumversorgung verbessert, soziale Durchmischung fördert und die Attraktivität des Quartiers stärkt. Gleichzeitig werden städtebauliche Defizite behoben, innerstädtische Brachflächen geordnet nachgenutzt und damit ein Beitrag zu einer ressourcenschonenden, klimagerechten Stadtentwicklung geleistet.

### **3 Städtebauliche Ausgangssituation**

#### **3.1 Bestand und gegenwärtige Nutzung des Plangebietes**

Das Plangebiet befindet sich im Stadtteil Tribseer Vorstadt, westlich des Hauptbahnhofes der Hansestadt Stralsund zwischen einer Bahntrasse im Norden und der Straße Tribseer Damm im Süden.

Gegenwärtig wird der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 80 gewerblich von einem Baustoffhandel und einem Autohändler genutzt. Teilweise bestehen zudem Leerstände. Durch die gewerbliche Nutzung ist das Plangebiet größtenteils versiegelt. Vereinzelt stehen Einzelbäume auf der Fläche. Die Zufahrt erfolgt aktuell über eine gemeinsame Anbindung an die Rostocker Chaussee mit dem westlich angrenzenden Betrieb. Die Zufahrt zu dem Autohändler erfolgt von der Straße Tribseer Damm.

### **3.2 Umgebung des Plangebietes**

Das Plangebiet ist von einer vielfältigen Umgebung geprägt. Nördlich verläuft die Eisenbahntrasse Rostock - Stralsund. Die nordwestliche Grenze des Plangebietes wird durch eine ehemalige Zubringerschienen zu dieser Bahntrasse gebildet (früher Bahntrasse nach Franzburg / Richtenberg), die bislang nicht zurückgebaut wurde und dem Gebiet durch ihren markanten Bogen seine charakteristische Form verleiht.

In westlicher Richtung entlang der Rostocker Chaussee, einer der wichtigsten Haupteinfallsstraßen in die Hansestadt Stralsund, haben sich unterschiedliche gewerbliche Nutzungen angesiedelt, darunter Betriebe des Einzelhandels und Handwerks (z. B. Tiernahrung, Baustoffhandel, Autohandel, Baumarkt, Elektriker, Fleischerei, Drogerie, Lebensmittel- und Bekleidungsgeschäfte), Dienstleistungsangebote (z. B. Hebammenpraxis, Autovermietung) sowie Einrichtungen der Nahversorgung und Freizeit (z. B. Sporthalle, Autowaschanlage, Tankstelle).

Südlich des Plangebietes schließt unmittelbar Geschosswohnungsbau an. Im weiteren Verlauf nach Süden entwickelt sich die Bebauung in eine Einfamilienhaussiedlung. Zudem befindet sich hier die Hermann-Burmeister-Schule.

Östlich des Plangebietes setzt sich eine gemischte Nutzung fort. Neben weiteren Mehrfamilienhäusern sind hier Verwaltungsstandorte wie die Arbeitsagentur und der Landkreis Vorpommern-Rügen ansässig. Ergänzt wird das Nutzungsgefüge durch Discounter, medizinische und soziale Dienstleistungen sowie den Stralsunder Hauptbahnhof.

Auch nördlich des Plangebietes, jenseits der Bahntrasse, schließen Wohnnutzungen in Form von Mehrfamilienhäusern an. Darüber hinaus sind hier Verwaltungsdienstleistungen sowie kleinteilige Gewerbe- und Dienstleistungsangebote vorhanden.

### **3.3 Planungsrechtliche Situation**

Innerhalb oder angrenzend an das Plangebiet bestehen aktuell keine Bebauungspläne. Damit ist das Plangebiet bisher dem unbeplanten Innenbereich gemäß § 34 BauGB zuzuordnen.

### **3.4 Erschließung**

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 80 wurde durch die LOGOS Ingenieur- und Planungsgesellschaft mbH eine Verkehrsuntersuchung<sup>1</sup> erarbeitet. Nachfolgend soll unter Rückgriff auf das Gutachten die bestehende Verkehrssituation zusammenfassend dargestellt werden:

Für die verkehrstechnische Untersuchung wurden zunächst die Grundlagen zur bestehenden Verkehrssituation im Umfeld des Plangebietes ermittelt. Das Plangebiet liegt innerhalb der Hansestadt Stralsund und ist vorwiegend durch Berufs-, Besucher- und Wirtschaftsverkehr

---

<sup>1</sup> LOGOS Ingenieur- und Planungsgesellschaft mbH: Verkehrsuntersuchung zur Anbindung des Bebauungsplanes Nr. 80 „Hansebogen“ der Hansestadt Stralsund

geprägt. Der maßgebliche Verkehrsknoten Rostocker Chaussee / Tribseer Damm / Richtenberger Chaussee ist als dreiarmer, signal geregelter Knoten ausgebildet, wobei die Rostocker Chaussee und der Tribseer Damm die bevorrechtigten Hauptrichtungen bilden.

Von der B 105 (stadtauswärts) kommend bestehen auf der Rostocker Chaussee eine separate Geradeaus- sowie eine Rechtsabbiegespur; der Rechtsabbieger wird über einen unsignalisierten Bypass geführt. Für den Radverkehr ist ein eigener, geradeausführender Radfahrstreifen angelegt, der gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr signalisiert wird. Aus Richtung Zentrum kommend weist der Tribseer Damm eine getrennte Geradeaus- und Linksabbiegespur auf, die signaltechnisch unabhängig voneinander gesteuert werden. Die Richtenberger Chaussee ist als untergeordnete Nebenrichtung mit separaten Rechts- und Linksabbiegespuren ausgebildet.

Die Rostocker Chaussee ist nach den „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) als Verbindungsstraße einzuordnen. Diese Kategorie umfasst Verkehrsbelastungen von 800 bis über 2.600 Kfz/h. Die Verkehrszählung aus dem Jahr 2020 ergab mit 1.730 Kfz/h in der Spätspitze eine Belastung, die dieser Einstufung entspricht.

Die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt wurde im Jahr 2022 erneuert und auf eine teilverkehrsabhängige Steuerung umgestellt. Sie ist zudem mit dem östlich angrenzenden Knotenpunkt Tribseer Damm / Carl-Heydemann-Ring koordiniert. Aufgrund der geringen Entfernung von nur rund 130 m zwischen beiden Knotenpunkten kommt der gegenseitigen Beeinflussung – etwa durch Rückstaulängen – eine besondere Bedeutung zu.

### **3.5 Natur und Landschaft**

Durch die bisherige gewerbliche Nutzung ist das Plangebiet größtenteils versiegelt. Nur in den Randbereichen sind noch zusammenhängende Grünstrukturen zu finden. An erster Stelle sind hier die nicht mehr genutzten Bahnflächen zu nennen, an denen sich linienhafte, randliche Gehölze entwickelt haben. Zudem bestehen an den Plangebietsgrenzen zu den anschließenden Nutzungen im Osten und Süden Grünstrukturen aus wenigen Bäumen und Gehölzen. Vereinzelt sind auch Bäume oder Gehölze auf der Fläche vorzufinden.

### **3.6 Artenschutz**

Im Zuge der Erarbeitung des Bebauungsplanes Nr. 80 wurde durch das Gutachterbüro Kompetenzzentrum Naturschutz und Umweltbeobachtung ein Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag<sup>2</sup> erarbeitet. Die Ergebnisse bezüglich des Bestandes innerhalb des Plangebietes werden nachfolgend zusammenfassend wiedergegeben:

Zur Bestandserhebung erfolgten im Zeitraum von März bis September mehrere Begehungen des Plangebiets und eines 50-Meter-Umfeldes. Erfasst wurden vor allem Brutvögel, Reptilien und Fledermäuse.

---

<sup>2</sup> Kompetenzzentrum Naturschutz und Umweltbeobachtung: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Bebauungsplan Nr. 80 „Hansebogen“ der Hansestadt Stralsund, Stand: 27.10.2023



Die Brutvogelerfassung erfolgte nach der Revierkartierungsmethode mit sechs Begehungen zwischen März und Juli; erfasst wurden Nistplätze sowie Vögel mit Brut- und Territorialverhalten. Reptilien wurden ab Mai in fünf Begehungen durch Sichtkontrollen potenzieller Habitate untersucht, auf den Einsatz künstlicher Verstecke oder Fangmethoden wurde verzichtet. Bei den Fledermäusen wurden potenzielle Quartiere und Besiedlungsspuren kontrolliert, im März Überwinterer und im Mai/Juli Sommerquartiere erfasst sowie ergänzend Detektormessungen zur Lautanalyse durchgeführt.

### Vögel

Bei den Gebäudekontrollen vor Beginn des Brutgeschehens wurden alte Nester der Straßentaube, des Hausrotschwanzes und der Amsel festgestellt. Ein Gebäude wurde anschließend so gesichert, dass dort keine weiteren Bruten stattfinden können. In einem weiteren Gebäude waren aufgrund der Bauweise keine Brutvorkommen zu erwarten. Insgesamt wurden im Plangebiet und im 50-Meter-Umfeld 17 Vogelarten nachgewiesen, wobei die meisten Nachweise in dichter Vegetation entlang der Bahngleise und südöstlich der Fläche erfolgten. Im Plangebiet brüteten Hausrotschwanz und Zilpzalp, regelmäßig traten zudem Haussperling und Amsel als Nahrungsgäste auf; Elster, Gartenrotschwanz und Stieglitz wurden nur einmalig beobachtet. Im Umfeld konnten u. a. Brutvorkommen der Mönchsgrasmücke nachgewiesen werden.

### Reptilien

Aus öffentlichen Quellen ist für die nähere Umgebung des Vorhabengebietes lediglich ein Nachweis der Ringelnatter bekannt, weitere Reptilienvorkommen liegen nicht vor. Auch während der eigenen Erfassungen konnten keine Nachweise erbracht werden. Nur im Bereich der angrenzenden Bahnanlage kann ein Vorkommen nicht vollständig ausgeschlossen werden, da dort aufgrund des Bahnbetriebes nur eingeschränkt untersucht werden konnte. Im Plangebiet selbst fehlen weitgehend geeignete Habitate, insbesondere Strukturen für Überwinterung oder Reproduktion.

### Fledermäuse

Im Untersuchungsgebiet konnten keine fledermausgeeigneten Baumhöhlen festgestellt werden. Bei den Gebäudekontrollen wurde im März 2023 jedoch eine im Torpor befindliche Zwergfledermaus in einem Spalt einer Ziegelwand eines Gebäudes nachgewiesen. Hinweise auf eine längerfristige Nutzung wie Kotspuren oder Verfärbungen fehlten, weitere Quartiere oder Besiedlungsspuren wurden in keinem der Gebäude festgestellt. Aufgrund der Bauweise bieten viele Gebäude keine Besiedlungsmöglichkeiten. Auch bei den detektorgestützten Begehungen konnten keine Aus- oder Einflüge beobachtet werden, sodass mit Ausnahme des Einzelquartiers keine weiteren Lebensstätten vorhanden sind.

Die großflächige Versiegelung des Gebietes limitiert die Bedeutung als Jagdhabitat. Entsprechend wurden bei den Detektormessungen nur vereinzelt Breitflügel-, Zwerg- und Mückenfledermäuse nachgewiesen, die das Areal lediglich überflogen oder kurzzeitig zur Jagd nutzten. Intensivere Aktivität wurde in angrenzenden Bereichen registriert. Eine Entwertung von Jagdhabitaten ist angesichts der geplanten Durchgrünung nicht zu erwarten.

### Amphibien

Im Plangebiet und näheren Umfeld gibt es keine potentiellen Laichgewässer für Amphibien. Das Gelände ist auf Grund der Bebauung und Flächenversiegelung als terrestrisches Teilhabitat ungeeignet. Zudem ist im urbanen Raum mit einer erheblichen Zerschneidungswirkung durch Verkehr zu rechnen. Während der Begehungen wurden zudem keine Amphibien in der gesamten Vorhabenfläche festgestellt.

### Xylobionte Käfer

Im Untersuchungsgebiet wurden keine Mulmhöhlen und Besiedlungsspuren festgestellt.

## **3.7 Immissionen**

Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 80 wurde durch das Ingenieurbüro Herrmann & Partner eine schalltechnische Untersuchung<sup>3</sup> erarbeitet. Die Ergebnisse der Bestandsdarstellung des Gutachtens sollen nachfolgend zusammenfassend wiedergegeben werden:

Das Plangebiet wird im Norden durch die Gleisanlagen der Bahnstrecke Stralsund – Rostock sowie das Betriebsgrundstück der Raab Karcher Baustoffhandel GmbH begrenzt, im Süden durch die Rostocker Chaussee bzw. den Tribseer Damm und im Osten durch die westliche Bebauung am Carl-Heydemann-Ring.

Für das Plangebiet sind insbesondere die Belange des Schallschutzes von Bedeutung. Relevante Schallquellen ergeben sich aus dem angrenzenden Schienen- und Straßenverkehr sowie aus gewerblichen Nutzungen. Die Bahnstrecke Stralsund – Rostock verläuft in geringem Abstand nördlich am Gebiet vorbei und führt zu einer unmittelbaren Belastung durch Schienenverkehr. Südlich grenzen mit der Rostocker Chaussee und dem Tribseer Damm stark frequentierte Straßen an, die den Verkehr von der Bundesstraße B105 in das Stadtinnere leiten. Zudem stellt der Carl-Heydemann-Ring östlich des Plangebietes eine wichtige innerstädtische Verbindungsstraße dar.

An gewerblichen Schallquellen ist insbesondere der unmittelbar nördlich angrenzende Betrieb eines Baustoffhandels zu nennen. Andere in der Umgebung befindliche Handelsbetriebe sind aufgrund der Entfernung und ihrer Lage auf den straßenabgewandten Seiten schalltechnisch nicht relevant.

## **3.8 Altlasten**

Nach derzeitigem Kenntnisstand befinden sich keine Altlasten oder Altlastenverdachtsflächen innerhalb oder angrenzend an das Plangebiet.

---

<sup>3</sup> Herrmann & Partner Ingenieurbüro: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 80 – Hansebogen – der Hansestadt Stralsund, Stand: 20.02.2025

## 4 Planung

### 4.1 Städtebauliches Konzept

Das städtebauliche Konzept sieht entlang der Rostocker Chaussee die Errichtung eines viergeschossigen Geschäftshauses mit Staffelgeschoss vor. Mit seiner bogenförmigen Ausgestaltung bildet dieses Gebäude den markanten Auftakt zum Quartier und markiert stadteinwärts den Übergang von überwiegend gewerblichen Nutzungen hin zu zunehmend wohnbaulich geprägten Bereichen.

Die Einfassung des Knotenpunktes Rostocker Chaussee / Tribseer Damm / Richtenberger Chaussee wird durch einen weiteren, abknickenden Baukörper vervollständigt. Dieser schließt an die Bestandsbebauung am Tribseer Damm an und öffnet zugleich den Zugang zu den rückwärtigen Flächen des Quartiers Hansebogen.

In diesem rückwärtigen Bereich sind bis zu acht Mehrfamilienhäuser mit bis zu fünf Vollgeschossen und Staffelgeschoss vorgesehen. Die Baukörper orientieren sich an der reihenartigen Stellung der Gebäude in den angrenzenden Bereichen, wodurch eine städtebauliche Einbindung erreicht wird. Gleichzeitig entsteht durch die Umsetzung mehrerer Einzelgebäude eine aufgelockerte, weniger massiv wirkende Struktur, die eine hohe Aufenthaltsqualität gewährleistet.



**Abb. 4: Städtebauliches Konzept zum Bebauungsplan Nr. 80**  
PROKOM Stadtplaner und Ingenieure GmbH nach NA Nord Architekten  
(ohne Maßstab)

## **4.2 Erschließung**

### **4.2.1 Erschließungskonzept**

Die verkehrliche Erschließung des Plangebietes erfolgt über einen neuen, zusätzlichen Anschluss an den Knotenpunkt Rostocker Chaussee / Tribseer Damm / Richtenberger Chaussee. Ergänzend wird ein weiterer Anschluss an den östlich gelegenen Carl-Heydemann-Ring hergestellt, der als Einbahnstraße vorgesehen ist und ausschließlich dem aus dem Quartier abfließenden Verkehr dient.

Die innere Haupteerschließungsachse verläuft vom genannten Knotenpunkt in nördlicher Richtung bis an die Grenze zur ehemaligen Bahntrasse und folgt von dort parallel zu dieser bis zum Carl-Heydemann-Ring. Ergänzende Straßen und Wege sichern die Anbindung des möglichen Parkhauses, des straßenseitigen Wohn- und Geschäftshauses sowie der im rückwärtigen Bereich geplanten Wohngebäude.

Die Anforderungen des ruhenden Verkehrs werden voraussichtlich im Wesentlichen durch das geplante Parkhaus sowie durch im Quartier verteilte ebenerdige Stellplätze gedeckt.

### **4.2.2 Verkehrsprognose**

Die vom Büro LOGOS Ingenieur- und Planungsgesellschaft mbH erarbeitete Verkehrsuntersuchung<sup>4</sup> hatte zum Ziel die zu erwartenden Verkehre des geplanten Wohn- und Geschäftsgebietes auf Basis der Bestandssituation zu ermitteln und die Auswirkungen auf das umliegende öffentliche Straßennetz zu prognostizieren sowie verkehrstechnische Maßnahmen zu definieren, die zur erfolgreichen Abwicklung des Verkehrsaufkommens beitragen. Die Inhalte des Gutachtens werden nachfolgend zusammenfassend wiedergegeben:

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurde zunächst der durch das Bebauungsplangebiet erzeugte zusätzliche Verkehr ermittelt. Grundlage hierfür waren die geplanten Nutzungen (Gewerbe, Wohnen, Parkhaus). Auf dieser Basis wurden Quell- und Zielverkehre differenziert nach Zeitspitzen prognostiziert und auf die umliegenden Straßenzüge und Knotenpunkte verteilt. Maßgeblich betroffen ist der Knotenpunkt Rostocker Chaussee / Tribseer Damm / Richtenberger Chaussee, der bereits heute eine hohe Belastung aufweist und deshalb im Fokus der Untersuchung stand.

Es folgte die verkehrstechnische Bewertung der zu erwartenden Belastungen. Mit Hilfe der aktuellen Knotenstrombelastungen, ergänzt um die aus dem Plangebiet resultierenden Zusatzverkehre, wurden Leistungsfähigkeitsberechnungen nach HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) durchgeführt. Dabei zeigte sich, dass der Knotenpunkt auch unter Einbeziehung der zusätzlichen Verkehrsströme in den Spitzenstunden eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweist. Zwar ergeben sich zusätzliche Belastungen in einzelnen Fahrbeziehungen, diese führen jedoch nicht zu unzumutbaren Rückstau- oder Wartezeiten. Durch die bereits im Jahr 2022 erfolgte Umstellung der Lichtsignalanlage auf eine teilverkehrsabhängige Steuerung sowie die Koordinierung mit dem benachbarten Knoten Tribseer Damm / Carl-Heydemann-Ring ist eine flexible Anpassung an die Verkehrsnachfrage gewährleistet.

---

<sup>4</sup> LOGOS Ingenieur- und Planungsgesellschaft mbH: Verkehrsuntersuchung zur Anbindung des Bebauungsplanes Nr. 80 „Hansebogen“ der Hansestadt Stralsund

In der Untersuchung wurde auch die Option eines Umbaus des Knotenpunktes zu einem Kreisverkehrsplatz betrachtet. Ein solcher Umbau könnte zwar die Verkehrsführung vereinfachen und Konfliktpunkte reduzieren, würde aber insbesondere in den Hauptrichtungen Rostocker Chaussee / Tribseer Damm zu Kapazitätseinbußen führen. Da diese Hauptrichtungen eine hohe Verkehrsbedeutung für die gesamte Stadt aufweisen, wäre ein Rückbau der Leistungsfähigkeit hier nachteilig. Zudem wurde festgestellt, dass die durch das Bebauungsplangebiet entstehenden Zusatzverkehre keine Größenordnung erreichen, die einen grundlegenden Umbau rechtfertigen würde. Von gutachterlicher Seite wird daher die Beibehaltung des signalisierten Knotenpunktes in seiner bestehenden Form empfohlen. Ergänzend sind lediglich Optimierungen innerhalb der Signalsteuerung notwendig, um die Abwicklung in den Spitzenzeiten weiter zu stabilisieren.

Insgesamt zeigt die Untersuchung, dass die geplante Entwicklung des Quartiers verkehrlich ohne grundlegende Umbauten am Hauptknoten in das bestehende Straßennetz integriert werden kann. Mit der Beibehaltung des signalgeregelten Knotenpunktes, ergänzt um eine optimierte Steuerung, wird die Leistungsfähigkeit auch im Prognosehorizont gewährleistet.

### **4.3 Planungsrechtliche Festsetzungen**

#### **4.3.1 Art der baulichen Nutzung**

##### Urbane Gebiete

Orientierend am städtebaulichen Konzept werden die Flächen des geplanten Wohn- und Geschäftshauses inklusive des anschließenden Parkhauses sowie des östlich der Zufahrt gelegenen Bereichs als „Urbanes Gebiet“ gemäß § 6a BauNVO festgesetzt. Urbane Gebiete dienen dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Dabei muss die Nutzungsmischung nicht gleichgewichtig sein.

Nach § 6a Abs. 2 Nr. 4 BauNVO sind in Urbanen Gebieten grundsätzlich auch sonstige Gewerbebetriebe zulässig. Unmittelbar angrenzend an das Urbane Gebiet ist jedoch nach dem städtebaulichen Konzept ein Allgemeines Wohngebiet vorgesehen. Um Konflikte zwischen den einzelnen Nutzungen zu unterbinden, erfolgt gem. § 1 Abs. 9 BauNVO eine Beschränkung der gewerblichen Nutzungen auf solche, die das Wohnen nicht wesentlich stören. So kann einem konfliktfreien Nebeneinander der gewünschten Nutzungsmischung Rechnung getragen werden. Gleichzeitig bleibt die notwendige Flexibilität zur Ansiedlung von vielfältigen gewerblichen Strukturen erhalten.

Zudem erfolgt gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO der Ausschluss der nach § 6a Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen von Vergnügungsstätten (soweit sie nicht wegen ihrer Zweckbestimmung oder ihres Umfangs nur im Kernbereich allgemeine zulässig sind) und von Tankstellen. Ergänzend werden auch Betriebe und Nutzungen, die der gewerblichen sexuellen Betätigung oder Schaustellung dienen ausgeschlossen. Diese Nutzungen bergen aufgrund ihrer nutzungstypischen Emissionen (Lärm, Licht, Geruch) sowie aufgrund der Verkehrsbelastung, Konfliktpotenzial im Hinblick auf die vorgesehene Wohnnutzung und werden daher ausgeschlossen.

Vergnügungsstätten sowie Betriebe und Nutzungen, die der gewerblichen sexuellen Betätigung oder Schaustellung dienen haben durch die von ihnen verursachten Immissionen und Folgeprozesse („tradingdown-Effekte“, Lärmbelästigung, Beeinträchtigung des Stadt- und Straßenbildes z.B. durch auffallende Reklame) eine städtebauliche Relevanz. Typische Vergnügungsstätten sind Nachtbars, Tanzbars, Striptease-Lokale, Sex-Kinos, Peep-Shows, Video-Kabinen, Diskotheken, Spielhallen, Wettbüros, Spielcasinos oder Swingerclubs. Mit dem geplanten Ausschluss der Vergnügungsstätten in den festgesetzten Urbanen Gebieten soll hier der sogenannte „tradingdown-Effekt“ und eine mögliche Verödung im Planbereich vermieden werden. Gleichzeitig ist der Ausschluss hier notwendig, um eine mit dem Charakter des Plangebiets vereinbare Nutzungsstruktur zu sichern und mögliche negative Auswirkungen auf den Standort und die angrenzenden Wohngebiete zu vermeiden. Generell ist die Ansiedlung von Vergnügungsstätten sowie von Betrieben und Nutzungen, die der gewerblichen sexuellen Betätigung oder Schaustellung dienen in der Hansestadt Stralsund, trotz des Ausschlusses an diesem Standort, weiterhin möglich.

Das Interesse von möglichen Eigentümern, diese Betriebsarten und Nutzungen an diesem Standort ansiedeln zu wollen, muss daher hinter den Planungszielen des Bebauungsplanes und damit den städtebaulichen Interessen der Hansestadt zurückstehen.

#### Allgemeine Wohngebiete

Basierend auf dem städtebaulichen Entwurf und entsprechend der Zielsetzung der Planung sind die Bauflächen im östlichen Bereich des Plangebietes als "Allgemeines Wohngebiet" gemäß § 4 BauNVO festgesetzt und dienen damit vorwiegend dem Wohnen.

Um übermäßige Störungen der Wohnnutzung zu vermeiden, werden die Nutzungen Beherbergungsbetriebe, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe und Tankstellen, welche ansonsten gemäß § 4 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässig wären, ausgeschlossen. Diese Nutzungen sind aufgrund Ihrer Ausdehnung und der Flächeninanspruchnahme sowie des hohen Verkehrsaufkommens an diesem Standort nicht verträglich (§ 1 Abs. 6 BauNVO).

### **4.3.2 Maß der baulichen Nutzung**

#### Grundfläche baulicher Anlagen

Ziel des Bebauungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Grundlage für ein kompaktes und durchmischtes Quartier, das Gewerbe- und Wohnnutzungen beinhaltet. Um dafür ausreichende Flächen zur Verfügung zu stellen orientieren sich die Festsetzungen zur Bestimmung des Maß der baulichen Nutzung an den, in § 17 BauNVO angegebenen Orientierungswerten. So wird für das Urbane Gebiet eine Grundflächenzahl (GRZ) von maximal 0,8 und für das Allgemeine Wohngebiet eine maximale GRZ von 0,4 festgesetzt. Damit soll eine, dem Standort angemessene kompakte Bauweise erreicht werden, die gleichzeitig eine hohe Ausnutzung des vorhandenen Bodens ermöglicht, ohne dabei auf eine adäquate Ausstattung an Freiräumen zu verzichten.



### Höhe baulicher Anlagen / Anzahl der Vollgeschosse

Zusätzlich zur Festsetzung der zulässigen Grundflächenzahl, werden für die zu errichtenden Gebäude Höhenfestsetzungen getroffen, um das Maß der baulichen Nutzung auf eine städtebaulich verträgliche Größe zu begrenzen. Die Höhen werden dabei bezogen auf Normalhöhen null (ü. NHN) festgesetzt.

Um die Umsetzung einer effektiven Ausnutzung des Bodens zu unterstützen, sind innerhalb des Plangebietes bauliche Anlagen mit bis zu fünf Vollgeschosse und einer maximale Gebäudehöhe von 25,5 m ü. NHN (entspricht einer sichtbaren Gebäudehöhe von rd. 18,0 m bis 18,5 m) zulässig.

Die festgesetzten maximalen Gebäudehöhen dürfen durch Lüftungsanlagen, Aufzugsbauten, Lichtkuppeln und sonstige, technisch notwendige Dachaufbauten um maximal 1,5 m überschritten werden. Der höchstzulässige Flächenanteil aller Überschreitungen ist auf insgesamt 20 vom Hundert der zugehörigen Dachfläche begrenzt. Die vorgenannten Aufbauten müssen mindestens einen Abstand entsprechend ihrer Höhe von der baulichen zugeordneten Dachkante aufweisen. Mit diesen Beschränkungen hinsichtlich Höhe und Größe ist sichergestellt, dass von diesen technisch erforderlichen Aufbauten keine städtebaulich relevanten Wirkungen ausgehen. Anlagen zur Solarnutzung sind angesichts der Bedeutung einer klimaneutralen Energieversorgung von der Flächenbeschränkung ausgenommen.

Im Bereich des Urbanen Gebietes wird zudem eine Mindestanzahl von Geschossen festgesetzt, um der städtebaulichen Bedeutung dieses Stadteinganges Ausdruck zu verleihen.

### **4.3.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksfläche**

#### Bauweise

Innerhalb des Plangebietes wird die offene Bauweise festgesetzt. In der offenen Bauweise werden die Gebäude mit seitlichem Grenzabstand als Einzelhäuser, Doppelhäuser oder Hausgruppen errichtet. Die Länge der in Satz 1 bezeichneten Hausformen darf dabei höchstens 50 m betragen.

Im Unterschied zum Allgemeinen Wohngebiet wird für das Urbane Gebiet eine abweichende Bauweise festgesetzt. Diese orientiert sich dabei an den Vorgaben der offenen Bauweise, jedoch mit der Maßgabe, dass auch Gebäudekörper mit einer Länge von mehr als 50,0 m zulässig sind. Damit trägt die Planung dem städtebaulichen Konzept Rechnung, nach dem der geplante Baukörper entlang der Rostocker Chaussee eine Länge von rd. 70,0 m aufweist.

#### Überbaubare Grundstücksfläche

Der Bebauungsplan definiert die überbaubaren Grundstücksflächen durch die Festsetzung von Baugrenzen und entlang der Rostocker Chaussee auch abschnittsweise Baulinien. Die Baugrenzen sind hierbei weitestgehend großzügig gestaltet, so dass eine flexible Entwicklung der Flächen ermöglicht und gleichzeitig die gewünschte Bebauungsstruktur gesichert wird. So berücksichtigt der Bebauungsplan gegenüber von Verkehrsflächen in der Regel einen Mindestabstand von 3,0 m. Zu angrenzenden Grundstücken wird in der Regel ein Abstand von

mindestens 5,0 m festgesetzt. Damit soll vor allem verhindert werden, dass durch die geplanten Baukörper ein zu beengtes Straßenraumgefühl entsteht und eine Beeinträchtigung der Nachbarbebauung vermieden wird.

Um auf geringfügige Änderungen im Konzept reagieren zu können setzte der Bebauungsplan fest, dass Überschreitungen der zeichnerisch festgesetzten Baugrenzen durch untergeordnete Gebäudeteile, wie Vordächer oder Balkone bis zu einer Tiefe von 1,5 m zugelassen werden können.

Zur Sicherung der städtebaulichen Struktur einer straßenbegleitenden Bebauung und zur Definition der Stadteingangssituation setzt der Bebauungsplan entlang der Rostocker Chaussee und des Tribseer Damms eine Baulinie fest. Oberhalb des IV Geschosses ist hierbei ein Rücksprung von der Baulinie von mindestens 1,0 m anzusetzen. Somit ist sichergestellt, dass die ansonsten bis zu V geschossige Bebauung sich städtebaulich in den Umgebung einfügt und gleichzeitig die städtebauliche Eingangssituation definiert wird.

#### **4.3.4 Garagen und überdachte Stellplätze (Carports)**

Das städtebauliche Konzept sieht eine klar strukturierte bauliche Entwicklung vor. Diese offene bauliche Struktur des Plangebietes soll nicht durch verstreut verteilte Garagen und überdachte Stellplätze (Carports) beeinträchtigt werden. Daher setzt der Bebauungsplan fest, dass die Errichtung von Garagen und offenen überdachten Stellplätzen (Carports) innerhalb des Plangebietes nur innerhalb der durch Baugrenzen definierten bebaubaren Flächen zulässig ist. Gemäß dem städtebaulichen Konzept stehen mit dem geplanten Parkhaus sowie diversen offenen Stellplätzen trotzdem ausreichend Kapazitäten für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs zur Verfügung. Dabei ist die Errichtung von offenen Stellplätzen auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig.

#### **4.3.5 Verkehrsflächen**

Die innerhalb des Bebauungsplanes befindlichen Straßenverkehrsflächen der Rostocker Chaussee, des Tribseer Damms und der Richtenberger Chaussee werden entsprechend ihrer bestehenden Nutzung als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt. Aufgrund des geringen Abstandes zum Kreuzungsbereich der Rostocker Chaussee/Tribseer Damm, der Richtenberger Chaussee und der geplanten Zufahrt zum Plangebiet setzt der Bebauungsplan zur Wahrung der Leichtigkeit des Verkehrs ergänzend fest, dass aus dem Urbanen Gebiet bzw. dem Allgemeinen Wohngebiet keine direkten Zufahrten auf die Rostocker Chaussee bzw. den Tribseer Damm hergestellt werden dürfen.

Im Zuge der Umsetzung der Planung wird der bisher als dreiarmer Knotenpunkt bestehende Verkehrsknoten in einen vierarmigen Knotenpunkt ausgebaut, um die innere Erschließung des Plangebietes sicherzustellen. Der Anschluss der neu geplanten Straße an den Knotenpunkt wird dabei im Bebauungsplan ebenfalls als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Im weiteren Verlauf sollen die neuen Verkehrsflächen jedoch einen, ihrer Funktion entsprechenden Ausbau erhalten. Demnach werden die Flächen als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „verkehrsberuhigende Maßnahmen“ festgesetzt.

#### **4.3.6 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft**

Innerhalb des Urbanen Gebietes und des Allgemeinen Wohngebietes sind private Wegeflächen, Stellplätze und Stellplatzanlagen einschließlich ihrer Zufahrten mit wasser- und luftdurchlässigen Belägen mit einem Abflussbeiwert  $< 0,7$  sowie entsprechend wasser- und luftdurchlässigen Aufbau herzustellen, um die Versiegelung im Plangebiet möglichst zu reduzieren.

Ferner wird festgesetzt, dass das auf Stellplätzen und deren Zufahrten anfallende, nicht verdunstete und nicht verwendete Niederschlagswasser - soweit die Bodenverhältnisse dies zulassen - auf den Grundstücken zu versickern ist. Dadurch wird das Kanalnetz entlastet, die Grundwasserneubildung gefördert und ein Beitrag zu einer nachhaltigen Regenwasserbewirtschaftung im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes geleistet.

#### **4.3.7 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen**

Das Plangebiet befindet sich in unmittelbarer Nähe zu Straßen und Schienenverkehrsanlagen, deren Lärmeinwirkungen für die Nutzung empfindlicher Räume, insbesondere Schlafräume und Wohnbereiche, relevant sind. Das Schallgutachten zeigt auf, dass die maßgeblichen Außenlärmpegel an den Gebäudefassaden je nach Ausrichtung unterschiedlich hoch sind. Um die Belange des Gesundheitsschutzes und der Wohnqualität zu gewährleisten, sind daher schutzbedürftige Räume gezielt an den vom Verkehr abgewandten Gebäudeseiten anzuordnen.

Darüber hinaus ist es erforderlich, dass die Außenbauteile von Gebäuden mit schutzbedürftigen Räumen den Mindestanforderungen des Schallschutzes gemäß DIN 4109-1:2018-01 entsprechen und die rechnerischen Nachweise nach DIN 4109-2:2018-01 erbracht werden. Die im Bebauungsplan gekennzeichneten maßgeblichen Außenlärmpegel dienen dabei als Grundlage für die Bemessung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen.

Für Räume, die ausschließlich über Fenster belüftet werden und nachts einem Beurteilungspegel über 45 dB(A) ausgesetzt sind, sind zusätzliche Maßnahmen zur Belüftung erforderlich. Hierzu zählen mechanische Lüftungssysteme mit ausreichender Luftwechselrate oder spezielle Fensterkonstruktionen, die sowohl den Schallschutz als auch die notwendige Frischluftzufuhr sicherstellen.

Durch diese Festsetzungen wird insgesamt ein angemessener Schallschutz für die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner erreicht, wodurch die Wohnqualität gesichert und gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen minimiert werden. Gleichzeitig bleibt die städtebauliche Entwicklung flexibel und passt sich den bestehenden Lärmquellen an.

#### **4.3.8 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstiger Bepflanzung**

Durch die Anlage von Stellplatzanlagen kommt es zumeist zu einer großflächigen Versiegelung von Flächen. Zum Ausgleich dieser Beeinträchtigung setzt der Bebauungsplan ein Mindestmaß an Durchgrünung fest. So sind oberirdische Stellplatzanlagen mit mehr als vier Kfz-Stellplätzen einerseits an drei Außenkanten mit mindestens 1,0 m hohen standortgerechten Laubholzhecken einzugrünen. Zudem sind oberirdische Stellplatzanlagen mit mehr als vier

Kfz-Stellplätzen durch Baumpflanzungen zu gliedern. Hierzu ist je angefangene fünf Kfz-Stellplätze ein mittel- bis großkroniger, standortgerechter, gebietsheimischer Laubbäume in einer mindestens 12,0 m<sup>2</sup> großen Baumscheibe mit einem unterirdischen Wurzelraum von mindestens 18,0 m<sup>3</sup> zu pflanzen, zu pflegen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang innerhalb der nächsten Pflanzperiode zu ersetzen. Die Baumscheiben sind mit bodendeckenden Pflanzen zu begrünen.

Ausgenommen von dieser Regelung sind überdachte Kfz-Stellplätze (Carports), Garagen, Tiefgaragen und Kfz-Stellplätze in Großgaragen (Parkpaletten/Parkhäuser).

Mit der Pflanzverpflichtung wird eine Durchgrünung des Plangebietes erreicht, die wesentlich zur städtebaulichen Qualität beiträgt. Die Anpflanzung der Bäume muss nicht zwingend unmittelbar an den Stellplatzanlagen erfolgen, sondern soll innerhalb der privaten Grundstücke insgesamt einen Beitrag zur Begrünung und Aufwertung des Gebietes leisten. Bäume verbessern durch ihre Filterwirkung die Luftqualität, spenden Schatten, tragen zur Kühlung an heißen Sommertagen bei und wirken damit positiv auf das Mikroklima. Gleichzeitig schaffen sie ein angenehmeres Wohnumfeld und erhöhen die Aufenthaltsqualität.

#### **4.4 Ver- und Entsorgung**

##### **4.4.1 Strom- und Wärmeversorgung**

Die Versorgung mit Elektrizität erfolgt über die SWS Stadtwerke Stralsund GmbH. Der Anschluss des Plangebietes an das Stromnetz erfolgt über die bestehenden Leitungen in den angrenzenden Straßenräumen.

Zudem befindet sich das Plangebiet innerhalb der Fernwärmesatzung der Hansestadt Stralsund. Damit besteht für das Plangebiet grundsätzlich ein Anschluss- und Benutzungszwang an die öffentliche Fernwärmeversorgung. Betreiber der Fernwärmenetzes ist die SWS Energie GmbH.

##### **4.4.2 Kommunikationsnetz**

Der Anschluss des Plangebietes an die Kommunikationsnetze erfolgt über die Anbindung an bestehende Leitungen privater Kommunikationsanbieter in den angrenzenden Straßenräumen.

##### **4.4.3 Trinkwasserversorgung und Abwasserentsorgung**

Die Trinkwasserversorgung und die Abwasserentsorgung erfolgen durch die Regionale Wasser- und Abwassergesellschaft Stralsund mbH (REWA GmbH). Die Entwässerung erfolgt im Trennsystem. Die vorhandenen Leitungen befinden sich innerhalb der angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen.

##### **4.4.4 Abfallentsorgung**

Im Plangebiet wird die Entsorgung der Rest- sowie der Bioabfälle gemäß der Satzung über die Abfallbewirtschaftung im Landkreis Vorpommern-Rügen in der jeweilig gültigen Fassung durch den Landkreis Vorpommern-Rügen, Eigenbetrieb Abfallwirtschaft bzw. durch von ihm

beauftragte Dritte durchgeführt. Weiterhin erfolgt die Abholung und Entsorgung von Wertstoffen, wie Pappe, Papier, Glas und Verkaufsverpackungen, durch hierfür beauftragte private Entsorger.

#### **4.5 Immissionsschutz**

Zur Sicherstellung der immissionsschutzrechtlichen Verträglichkeit des Vorhabens wurde durch das Ingenieurbüro Herrmann & Partner eine schalltechnische Untersuchung<sup>5</sup> durchgeführt. Ziel ist es, mögliche Konflikte zwischen den schutzbedürftigen Nutzungen im Plangebiet und den angrenzenden Nutzungen zu erkennen und soweit wie möglich zu vermeiden. Hierfür werden entsprechend der Bestandssituation und der vorgesehenen Nutzungen insbesondere gewerbliche Schallquellen sowie der Verkehrslärm durch Schienen- und Straßenverkehr betrachtet. Innerhalb des Plangebiets sind die geplanten Erschließungsstraßen sowie der Anschluss an das bestehende Straßennetz in die Untersuchung einzubeziehen.

Grundlage der schalltechnischen Beurteilung bildet ein dreidimensionales Berechnungsmodell, das sowohl die maßgeblichen Emissionsquellen als auch die topografischen und baulichen Gegebenheiten des Umfelds berücksichtigt. Die Schallausbreitungsberechnungen erfolgen gemäß TA Lärm sowie DIN ISO 9613-2 unter Annahme einer die Schallausbreitung begünstigenden Wetterlage. Dabei werden alle relevanten Schallquellen wie Straßen- und Schienenverkehr, Liefer- und Kundenverkehr, Parkplätze sowie Be- und Entladevorgänge modellhaft nachgebildet. Die ermittelten Beurteilungspegel an den maßgeblichen Immissionsorten werden mit den einschlägigen Orientierungs- und Richtwerten (u. a. DIN 18005, TA Lärm 1998, DIN 4109-2) verglichen. Bei Überschreitungen werden die verursachenden Quellen benannt und Anforderungen zur Emissionsminderung abgeleitet. Zudem dienen die Ergebnisse als Grundlage für notwendige Festlegungen zur Luftschalldämmung von Außenbauteilen.

##### **4.5.1 Gewerbelärm**

Für die Beurteilung der durch Gewerbelärm verursachten Immissionen sind die Orientierungswerte nach DIN 18005, Beiblatt 1 (Stand 07/2023) maßgeblich, welche bei der städtebaulichen Abwägung als anzustrebende Zielwerte herangezogen werden. Diese gelten für die Beurteilungszeiträume Tag (06:00-22:00 Uhr) und Nacht (22:00-06:00 Uhr). Demnach liegt der Orientierungswert für Urbane Gebiete tags und nachts jeweils bei 60 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht; für Allgemeine Wohngebiete gelten 55 dB(A) am Tag und 40 dB(A) in der Nacht.

Zur differenzierten Betrachtung gewerblicher Emittenten wird ergänzend die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm, Fassung 26.08.1998, Stand Juni 2017) herangezogen. Diese enthält Immissionsrichtwerte, die eine Gefährdung oder erhebliche Belästigung durch Arbeitslärm vermeiden sollen. Für Urbane Gebiete gilt danach ein zulässiger Beurteilungspegel von 63 dB(A) am Tag sowie 45 dB(A) in der Nacht, für Allgemeine Wohngebiete 55 dB(A) am Tag und 40 dB(A) in der Nacht. Kurzzeitige Überschreitungen dieser Werte sollen am Tag 30 dB(A) und in der Nacht 20 dB(A) nicht überschreiten. Zudem ist werktags in den sensiblen Zeitspannen von 6:00–7:00 Uhr sowie von 20:00–22:00 Uhr ein Zuschlag von 6

---

<sup>5</sup> Herrmann & Partner Ingenieurbüro: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 80 – Hansebogen – der Hansestadt Stralsund, Stand: 20.02.2025

dB(A) auf den Mittelungspegel anzusetzen. Auf dieser Grundlage wird die gewerbliche Geräuschsituation im Plangebiet beurteilt.

Im Ergebnis stellt sich dar, dass die Ausbreitungsberechnungen für den Gewerbelärm im Plangebiet keine Überschreitungen der maßgeblichen Orientierungswerte nach DIN 18005, Beiblatt 1, ergeben. Die Beurteilungspegel für die untersuchten Immissionsorte liegen sowohl im Tag- als auch im Nachtzeitraum unterhalb der geltenden Richtwerte.

#### **4.5.2 Verkehrslärm**

Für die Beurteilung der durch Verkehrslärm verursachten Immissionen sind die Orientierungswerte nach DIN 18005, Beiblatt 1 (Stand 07/2023) maßgeblich. Diese sehen für Urbane Gebiete einen Beurteilungspegel von 60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht vor, für Allgemeine Wohngebiete 55 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht. Die Orientierungswerte sind als Zielwerte für die städtebauliche Planung anzusehen, ohne dabei rechtlich verbindliche Grenzwerte darzustellen.

Bei Überschreitungen können ergänzend die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) herangezogen werden, die die Zumutbarkeitsgrenzen für die jeweilige Gebietsnutzung bestimmen. Diese liegen für Urbane Gebiete bei 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht, für Allgemeine Wohngebiete bei 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht. Auch bei einer Überschreitung dieser Werte ist ein Vorhaben nicht automatisch unzulässig; vielmehr sind die Ergebnisse in die planerische Abwägung einzustellen und gegebenenfalls durch geeignete Maßnahmen zu berücksichtigen.

Im Ergebnis stellt sich dar, dass sowohl durch den Straßenverkehr als auch durch den Schienenverkehr an mehreren Immissionsorten innerhalb des Plangebietes Überschreitungen der maßgeblichen Orientierungswerte nach DIN 18005, Beiblatt 1, festgestellt wurden.

Beim Straßenverkehr sind hiervon insbesondere die Fassaden des geplanten Geschäftshauses entlang der Rostocker Chaussee sowie Giebelseiten in Richtung Carl-Heydemann-Ring betroffen. Überschreitungen treten sowohl im Tag- als auch im Nachtzeitraum auf.

Beim Schienenverkehr zeigen sich Überschreitungen vor allem an den Immissionsorten in unmittelbarer Nähe zur Bahnstrecke Stralsund - Rostock, etwa an den nächstgelegenen Wohngebäuden sowie an Giebelseiten in Richtung Carl-Heydemann-Ring. Die Überschreitungen betreffen beide Beurteilungszeiträume und sind im Wesentlichen auf die geringe Entfernung zu den Gleisanlagen zurückzuführen. Auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden im Plangebiet sowohl tags als auch nachts teilweise überschritten.

Durch die Einhaltung der Anforderungen der DIN 4109-1:2018-01 („Schallschutz im Hochbau“) sowie ergänzende technische Maßnahmen (z. B. besondere Fensterkonstruktionen oder Lüftungseinrichtungen) besteht jedoch die Möglichkeit, die mit den Überschreitungen verbundenen Auswirkungen zu bewältigen und ein ausreichendes Schutzniveau sicherzustellen.

Detaillierte Ergebnisse, insbesondere die Schallausbreitungskarten und die tabellarischen Darstellungen der Beurteilungspegel, sind dem beigefügten Gutachten zu entnehmen.



#### **4.5.3 Maßgebliche Außenlärmpegel**

Die Bestimmung der erforderlichen Luftschalldämmung von Außenbauteilen erfolgt nach DIN 4109-2:2018-01 auf Grundlage der maßgeblichen Außenlärmpegel. Für den Straßen- und Schienenverkehr werden diese aus den berechneten Beurteilungspegeln für Tag und Nacht abgeleitet. Da die Differenz zwischen Tag- und Nachtwerten an allen Immissionsorten unter 10 dB(A) liegt, wird zum Schutz der Nachtruhe ein Zuschlag von 10 dB(A) auf den Nachtpegel aufgeschlagen. Zusätzlich wird der Schienenverkehrspegel aufgrund seiner Frequenzzusammensetzung pauschal um 5 dB vermindert.

Für den Gewerbelärm wird der maßgebliche Außenlärmpegel gemäß TA Lärm anhand der gebietsspezifischen Richtwerte herangezogen. Bei einer gleichzeitigen Belastung durch mehrere Quellen erfolgt eine energetische Summation, auf die ein Zuschlag von 3 dB(A) addiert wird.

Die berechneten maßgeblichen Außenlärmpegel für Tag- und Nachtzeitraum sowie die daraus abgeleiteten Lärmpegelbereiche sind in der Planzeichnung als Nebenzeichnung dargestellt.

#### **4.6 Artenschutz**

Im Zuge der Erarbeitung des Bebauungsplanes Nr. 80 wurde durch das Gutachterbüro Kompetenzzentrum Naturschutz und Umweltbeobachtung ein Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag<sup>6</sup> erarbeitet. Die Betroffenheit der einzelnen Arten sowie notwendige Vermeidungsmaßnahmen werden nachfolgend zusammenfassend wiedergegeben:

##### **4.6.1 Europäische Vogelarten nach Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie**

Bezüglich der Europäischen Vogelarten nach VRL ergeben sich aus § 44 Abs.1 Nrn. 1 bis 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG für nach § 19 BNatSchG zugelassene Eingriffe folgende Verbote:

Schädigungsverbot: Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten und damit verbundene vermeidbare Verletzung oder Tötung von Vögeln oder ihrer Entwicklungsformen. Abweichend davon liegt ein Verbot nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt wird.

Störungsverbot: Erhebliches Stören von Vögeln während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten. Abweichend davon liegt ein Verbot nicht vor, wenn die Störung zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population führt.

##### ***Prognose des Tötungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG***

Durch Gebäudeabbrüche und Rodungen sind Tötungen und Verletzungen möglich, wenn diese in der Brutzeit durchgeführt werden. Eine potentielle Gefahr stellen zudem Glasflächen von Neubauten dar. Kollisionen von Vögeln mit Glasflächen von Gebäuden führen immer wie-

---

<sup>6</sup> Kompetenzzentrum Naturschutz und Umweltbeobachtung: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Bebauungsplan Nr. 80 „Hansebogen“ der Hansestadt Stralsund, Stand: 27.10.2023

der zu Verlusten, weshalb bei erhöhter Gefährdung (größere Glasflächen etc.) Minderungsmaßnahmen getroffen werden müssen. Folglich sind konfliktvermeidende Maßnahmen erforderlich:

#### VM1 - Bauzeitenregelung für Gehölzrodungen

Gehölzrodungen werden auf das absolut notwendige Maß reduziert und außerhalb der Vogelbrutzeit durchgeführt (Zeitraum 1. Oktober bis 1. März). Um auch ggf. besonders früh brütenden Arten Rechnung zu tragen, wird im Vorfeld von Rodungen jeweils eine Besiedlungskontrolle durch einen Sachverständigen durchgeführt. Gerodete Gehölze werden nicht zwischengelagert bzw. innerhalb von fünf Tagen abgefahren, um Kleintieren keine Ansiedlungsmöglichkeiten zu bieten.

#### VM2 - Bauzeitenregelung für Gebäudeabbrüche / Besiedlungsausschluss vor Abbruch

Gebäudeabbrüche werden außerhalb der Vogelbrutzeit durchgeführt (Zeitraum 1. Oktober bis 1. März). Um auch ggf. besonders früh brütenden Arten und Fledermäusen Rechnung zu tragen, wird im Vorfeld jeweils eine Besiedlungskontrolle durch einen Sachverständigen durchgeführt. Unbesiedelte Gebäude können ganzjährig nach einem vorherigen Besiedlungsausschluss durch einen Sachverständigen abgebrochen werden.

#### VM5 - Vermeidung von Kollisionen von Vögeln mit Glasflächen

Individuenverluste durch Kollision von Vögeln mit Glasflächen werden vermieden indem reflexionsarmes Glas verwendet wird, d. h. entspiegelte Gläser mit einem Außenreflexionsgrad von maximal 15%. Eine für Vögel gefährliche Durchsicht, z. B. an Balkon- oder Terrassenbrüstungen aus Glas, wird durch die Verwendung von halbtransparenten Materialien wie z. B. Milchglas vermieden. Es wird empfohlen, Fenster mit getesteten und als hoch wirksam bewerteten Kollisionsschutz zu verwenden (vgl. RÖSSLER et al. 2022: Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht. 3., überarbeitete Auflage. Schweizerische Vogelwarte Sempach).

#### ***Prognose des Störungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG***

Durch Gebäudeabbrüche und Rodungen gehen einige wenige Brutplätze und Teile von Nahrungshabitaten verloren. Im Zuge der Neubebauung und Begrünung der Planfläche ist mittelfristig damit zu rechnen, dass Brut- und Nahrungshabitate für die betroffenen Arten erneut entstehen. In der Planung kann zudem die Anlage von Ersatzlebensstätten und Habitatflächen aufgenommen werden bzw. es sind bereits umfangreiche Begrünungen vorgesehen, die das jetzige Maß deutlich übertreffen. Randstrukturen werden zudem erhalten bleiben. Durch die Anlage von Ausweichlebensstätten an Bäumen am Rand der Planfläche kann die Bauphase überbrückt werden. Der Verlust an Teilnahrungshabitaten wird auf Grund der geringen Flächengröße als nicht erheblich eingeschätzt, denn ein Großteil der Planfläche ist aktuell versiegelt. Auf Grund der geringen Bedeutung des Plangebietes als Brut- und Nahrungshabitat kommt es wahrscheinlich nur zu einer Verlagerung der Reviergrenzen. Während der Bauphase kann eine erhöhte Scheuchwirkung durch z. B. Baulärm und menschliche Präsenz nicht ausgeschlossen werden. Es handelt sich jedoch um einen urbanen und vorgeprägten Raum und v. a. wenig störungsempfindliche Arten.

#### CEF1 - Anlage von Ausweichlebensstätten und Vermeidung von Summationseffekten

Vor Beginn der Baumaßnahmen werden an Gehölzen am Rand des Plangebietes oder im näheren Umfeld Ausweichlebensstätten für den Hausrotschwanz (Nischen-/ Halbhöhlenbrüterkasten) und die Zwergfledermaus (Ganzjahreskasten) angelegt. Kastenmodelle und Montageorte sind mit einem Sachverständigen abzustimmen.

Um Summationseffekte durch den Verlust von Lebensstätten zu vermeiden, werden für den Hausrotschwanz und für die Zwergfledermäuse im Zuge der Neubebauung zudem dauerhafte Ersatzlebensstätten geschaffen.

Im nördlichen Bereich der Vorhabenfläche wird ein Fledermausfassadenkasten und ein Nischen-/Halbhöhlenbrüterkasten an der Fassade eines Neubaus montiert oder in die Fassade integriert. Kastenmodelle und Montageorte sind mit einem Sachverständigen abzustimmen.

#### ***Prognose der Schädigungsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG***

Durch Gebäudeabbrüche und Rodungen gehen einige wenige Brutplätze verloren. Daher wird eine CEF-Maßnahme erforderlich.

#### CEF1 - Anlage von Ausweichlebensstätten und Vermeidung von Summationseffekten

- Beschreibung der Maßnahme s.o.

#### **4.6.2 Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie**

Bezüglich der Tierarten nach Anhang IV a) FFH-RL ergibt sich aus § 44 Abs.1 Nrn. 1 bis 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG für nach § 19 BNatSchG zugelassene Eingriffe folgende Verbote:

Schädigungsverbot: Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten und damit verbundene vermeidbare Verletzung oder Tötung von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen. Abweichend davon liegt ein Verbot nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt wird.

Störungsverbot: Erhebliches Stören von Tieren während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten. Abweichend davon liegt ein Verbot nicht vor, wenn die Störung zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population führt.

#### **Fledermäuse**

#### ***Prognose des Tötungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG***

Durch Gebäudeabbrüche und Rodungen sind Tötungen und Verletzungen möglich, wenn diese von Fledermäusen besiedelt werden. Hier konnte nur ein Einzelquartier nachgewiesen werden und im Plangebiet sind nur wenige potentielle Quartiermöglichkeiten vorhanden. Daher sind Konfliktvermeidende Maßnahmen erforderlich:

#### **VM2 - Bauzeitenregelung für Gebäudeabbrüche / Besiedlungsausschluss vor Abbruch**

Gebäudeabbrüche werden außerhalb der Vogelbrutzeit durchgeführt (Zeitraum 1. Oktober bis 1. März). Um auch ggf. besonders früh brütenden Arten und Fledermäusen Rechnung zu tragen, wird im Vorfeld jeweils eine Besiedlungskontrolle durch einen Sachverständigen durchgeführt. Unbesiedelte Gebäude können ganzjährig nach einem vorherigen Besiedlungsausschluss durch einen Sachverständigen abgebrochen werden.

#### ***Prognose des Störungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG***

Durch das Bauvorhaben geht lediglich ein Einzelquartier verloren, somit können erhebliche Beeinträchtigungen bzw. Auswirkungen auf die lokale Population ausgeschlossen werden. Da gebäudebesiedelnde Arten vielfachen Gefährdungen ausgesetzt sind, sind jedoch Summationseffekte möglich. Im Zuge der Neubebauung können allerdings dauerhafte Ersatzquartiere angelegt werden. Als Ausweichmöglichkeit kann ein wintertauglicher Quartierkasten an einem Baum am Rand des Plangebietes montiert werden. Durch Emissionen intensiver künstlicher Beleuchtung sind ggf. Beeinträchtigungen von Fledermäusen über das Plangebiet hinaus z. B. bei der Jagd möglich, weshalb vorsorglich Minderungsmaßnahmen getroffen werden sollten. Daher sind konfliktvermeidende Maßnahmen erforderlich:

#### **VM4 - Vermeidung von Störungen durch Lichtemissionen der Außenbeleuchtung**

Die Emissionen der Straßen-/ Wegebeleuchtung und Außenbeleuchtung der Gebäude werden auf das notwendige Maß reduziert und es werden insekten-/ fledermausfreundlichen Lichtquellen verwendet.

Zudem sind CEF-Maßnahmen erforderlich:

#### **CEF1 - Anlage von Ausweichlebensstätten und Vermeidung von Summationseffekten**

Vor Beginn der Baumaßnahmen werden an Gehölzen am Rand des Plangebietes oder im näheren Umfeld Ausweichlebensstätten für den Hausrotschwanz (Nischen-/ Halbhöhlenbrüterkasten) und die Zwergfledermaus (Ganzjahreskasten) angelegt. Kastenmodelle und Montageorte sind mit einem Sachverständigen abzustimmen. Um Summationseffekte durch den Verlust von Lebensstätten zu vermeiden, werden für den Hausrotschwanz und für die Zwergfledermäuse im Zuge der Neubebauung zudem dauerhafte Ersatzlebensstätten geschaffen. Im nördlichen Bereich der Vorhabenfläche wird ein Fledermausfassadenkasten und ein Nischen-/Halbhöhlenbrüterkasten an der Fassade eines Neubaus montiert oder in die Fassade integriert. Kastenmodelle und Montageorte sind mit einem Sachverständigen abzustimmen.

#### ***Prognose der Schädigungsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG***

Durch das Bauvorhaben geht lediglich ein Einzelquartier der Zwergfledermaus verloren. Dadurch werden CEF-Maßnahmen erforderlich:

#### **CEF1 - Anlage von Ausweichlebensstätten und Vermeidung von Summationseffekten**

- Beschreibung der Maßnahme s.o.

#### **4.6.3 Reptilien (Zauneidechse)**

##### ***Prognose des Tötungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG***

Während der Erfassungen gelangen keine Reptiliennachweise. Lediglich im Bereich der angrenzenden aktiven Bahnanlage kann ein Vorkommen nicht gänzlich ausgeschlossen werden, da hier Erfassungen auf Grund des Bahnbetriebes nur eingeschränkt möglich waren. Im Plangebiet fehlen weitgehend geeignete Habitate, insbesondere Strukturen, welche zur Überwinterung oder zur Reproduktion (z. B. grabbarer sonnenexponierter Boden) genutzt werden könnten. Einwanderungen von Reptilien aus dem Gleisbett der aktiven Bahnstrecke ins Plangebiet während der Bauphase können nicht ausgeschlossen werden, denn die Grundstücksflächen gewinnen für Reptilien an Attraktivität so bald hier durch Bautätigkeit offene Böden entstehen oder Sand oder andere Baustoffe zwischengelagert werden. Es sind daher während der Bautätigkeit Ausschlussmaßnahmen (Reptilienschutzzaun) umzusetzen, um Tötungen und Verletzungen zu vermeiden. Folglich sind konfliktvermeidende Maßnahmen erforderlich:

##### **VM3 - Reptilienschutz – Ausschluss der Einwanderung ins Baufeld**

Zur Verhinderung der Einwanderung von Reptilien und anderer Kleintiere und zur Vermeidung der Tötung und Verletzung durch temporäre Fallenwirkung während der Bauzeit wird vor Beginn der Aktivitätszeit der Zauneidechse (Mitte März) ein mobiler Reptilienschutzzaun entlang der nördlichen Grundstücksgrenze (Bahnanlage) errichtet. Die genaue Lage des Zaunes ist mit einem Sachverständigen vor Ort abzustimmen.

##### ***Prognose des Störungsverbots nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG***

Erhebliche Störungen, d. h. Störungen, die sich auf den Erhaltungszustand der lokalen Populationen auswirken könnten, sind nicht zu erwarten, da im Untersuchungsgebiet kein Artvorkommen nachgewiesen werden konnte. Zudem ist das Plangebiet als Lebensraum weitgehend ungeeignet.

##### ***Prognose der Schädigungsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG***

Im Untersuchungsgebiet konnte kein Artvorkommen nachgewiesen werden. Zudem ist das Plangebiet als Lebensraum weitgehend ungeeignet. Ein Verlust von essentiellen Lebensstätten kann entsprechend ausgeschlossen werden.

#### **4.7 Städtebauliche Vergleichswerte**

Urbanes Gebiet	0,58 ha
Allgemeines Wohngebiet	1,08 ha
Öffentliche Verkehrsflächen	0,50 ha
<u>Öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung</u>	<u>0,34 ha</u>
Geltungsbereich des Bebauungsplanes	2,51 ha

## 5 Hinweise

Soweit sich aus anderen Fachgesetzen, Untersuchungs-, Genehmigungs- oder Abstimmungspflichten oder sonstige für die Umsetzung des Bebauungsplanes relevanten Sachverhalte ergeben, wird hierauf in Teil B des Bebauungsplanes im Anschluss an die textlichen Festsetzungen hingewiesen.

## 6 Maßnahmen der Planrealisierung und der Bodenordnung

Es sind bodenordnende Maßnahmen zur Realisierung der Festsetzungen des Bebauungsplanes erforderlich. Im Zuge der Planung wird eine öffentliche Straße errichtet, die in das Eigentum der Hansestadt Stralsund zu überführen ist. Die übrigen Flächen im Plangebiet befinden sich zumeist in privatem Eigentum; die bestehenden öffentlichen Verkehrsflächen liegen im Eigentum der Hansestadt Stralsund.

## 7 Verfahrensablauf

▪ Aufstellungsbeschluss	26.04.2022
▪ Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit	.....
▪ Frühzeitige Beteiligung der Behörden	.....
▪ Beschluss der öffentlichen Auslegung	.....
▪ Öffentliche Auslegung	.....
▪ Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange	.....
▪ Satzungsbeschluss	.....
▪ Rechtskraft	.....

## 8 Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.10.2025 (BGBl. 2025 I Nr. 257),
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 03.07.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176),
- Planzeichenverordnung (PlanZV) vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 12.08.2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189),
- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29.07.2009 (BGBl. I, S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 48 des Gesetzes vom 23.10.2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323),
- Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15.10.2015, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 18.03.2025 (GVOBl. M-V S. 130),



- Gesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (Naturschutzausführungsgesetz - NatSchAG M-V) vom 23.02.2010, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24.03.2023 (GVOBl. M-V S. 546).

Hansestadt Stralsund, den .....

.....

Alexander Badrow  
Oberbürgermeister