

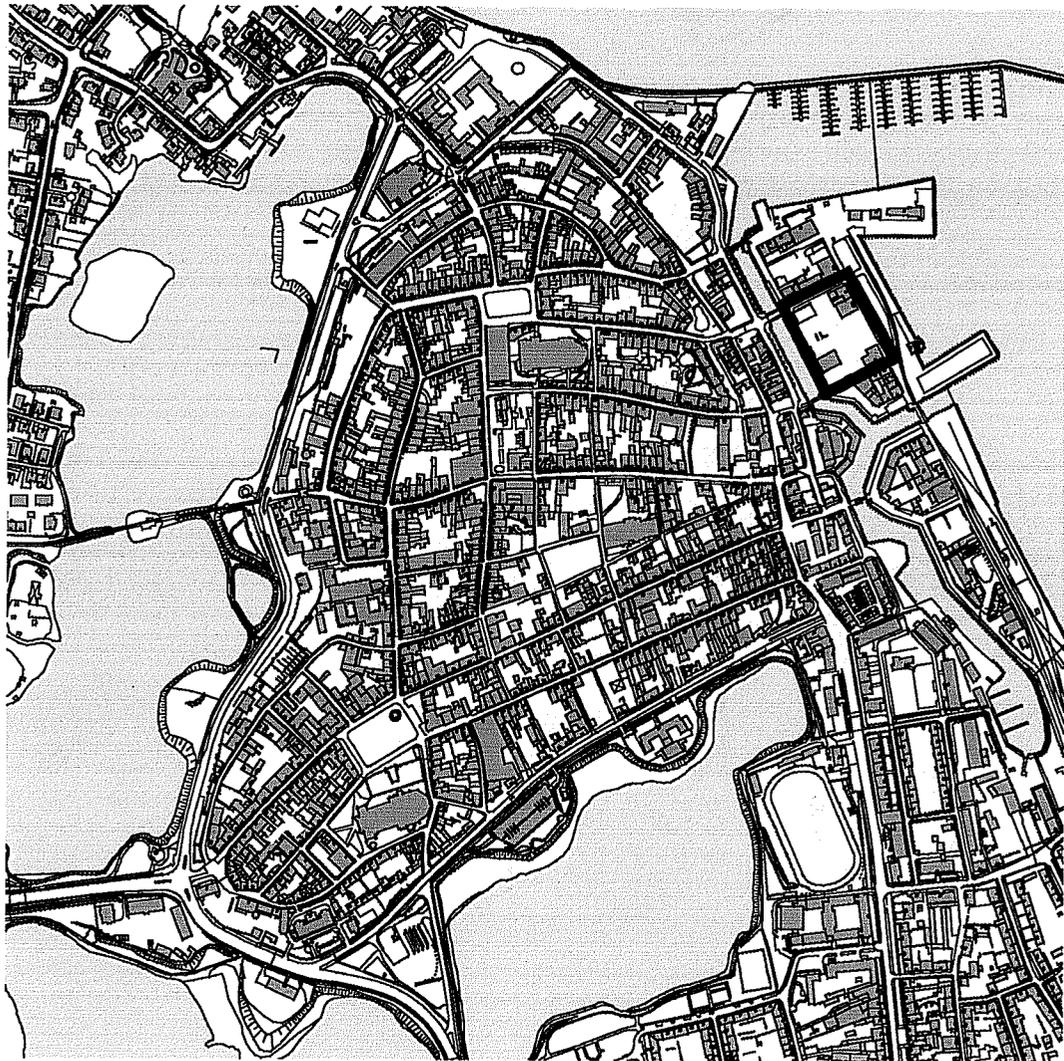
SUND

HANSESTADT STRALSUND

DER OBERBÜRGERMEISTER
BAUAMT
ABT. PLANUNG UND DENKMALPFLEGE

ÜBERSICHTSPLAN

1: 10.000



Stand: März 2005

BEBAUUNGSPLAN NR. 166
„OZEANEUM AUF DER
NÖRDLICHEN HAFENSINSEL“

BEGRÜNDUNG

Inhalt

1.	Anlass und Erforderlichkeit.....	3
2.	Lage und Abgrenzung der Plangebietes, Eigentum	3
3.	Planungsvorgaben und planungsrechtliche Ausgangssituation	4
4.	Städtebauliche Ausgangssituation.....	5
4.1	Die Umgebung des Plangebietes und Einbindung in das Siedlungsgefüge der Altstadt.....	5
4.2	Bestand und gegenwärtige Nutzung des Plangebietes.....	6
4.3	Verkehrerschließung.....	6
4.4	Technische Infrastruktur, Höhenfestpunkt.....	7
4.5	Natur und Landschaft	8
4.6	Immissionen.....	8
4.7	Altlasten	8
4.8	Baugrund	9
5.	Nachrichtliche Übernahmen	9
5.1	Hochwasserschutz.....	9
5.2	Gewässerschutz	9
5.3	Denkmalschutz	9
6.	Örtliche Satzungen	10
7.	Planinhalt.....	10
7.1	Entwurfskonzept des Ozeaneums	10
7.2	Art der baulichen Nutzung	11
7.2.1	Entwicklung der Art der baulichen Nutzung aus dem Flächennutzungsplan.....	14
7.3	Maß der baulichen Nutzung überbaubare Grundstücksfläche.....	15
7.4	Verkehrerschließung.....	17
7.5	Technische Infrastruktur	20
7.6	Natur und Landschaft, Umweltverträglichkeit.....	22
7.7	Immissionsschutz	22
7.8	Altlasten / Kampfmittel	22
7.9	Denkmalschutz	23
7.10	Hochwasserschutz.....	23
7.11	Örtliche Bauvorschriften / Gestaltungssatzung	24
7.12	Städtebauliche Vergleichswerte	24
8.	Maßnahmen der Planrealisierung	24
9.	Verfahrensablauf	25
10.	Rechtsgrundlagen	25

1. Anlass und Erforderlichkeit

Anlass der Planaufstellung ist die Absicht des Deutschen Meeresmuseums, im Quartier 66 auf der nördlichen Hafeninsel mit dem „Ozeaneum“ einen zweiten Standort neben dem Katharinenkloster in der Stralsunder Altstadt zu errichten.

Im Ozeaneum soll auf mehr als 7.000 m² Ausstellungsfläche, davon ca. 5.000 m² Meeresaquarien, die Unterwasserwelt der europäischen Kaltmeere präsentiert werden. Als Forum der deutschen Meeresforschung, in dessen Mittelpunkt die Nord- und Ostsee stehen, wird das Projekt insbesondere im Ostseeraum internationale Ausstrahlung entfalten.

Im Zuge der Erweiterung des Meeresmuseums/Ozeaneum hatte sich frühzeitig das Quartier 66 auf der nördlichen Hafeninsel als der Vorzugsstandort erwiesen. Von der Ansiedlung an diesem Standort sind nachhaltige Impulse für die angestrebte touristisch orientierte Entwicklung der nördlichen Hafeninsel und darüber hinaus für die gesamte Altstadt zu erwarten.

Mit dem Bürgerschaftsbeschluss Nr. 97-II-05-1151 von 06/1997 zur „Konkretisierung des städtebaulichen Rahmenplanes Altstadt sowie des Stadtbereichsplanes Nördliches Hafengebiet“ wurde dieser Standort bestätigt und damit die Voraussetzung für die notwendige Bodenordnung geschaffen.

Aufgrund der Größe der Bauaufgabe und der überregionalen Bedeutung wurde für das Ozeaneum ein zweiphasiger europaweit offener Architektenwettbewerb durchgeführt. Im Mai 2002 zeichnete das Preisgericht einstimmig den Entwurf des Stuttgarter Planungsbüros Behnisch und Partner (jetzt Behnisch, Behnisch und Partner) mit dem 1. Preis aus und empfahl ihn zur Umsetzung. Dieser sieht ein Ensemble aus vier miteinander verbundenen Gebäuden mit jeweils unregelmäßiger Baukörperkonfiguration und Höhenentwicklung vor. Das Vorhaben repräsentiert in dem denkmalgeschützten Umfeld der Hafeninsel eine eigenständige Formensprache und setzt mit seiner exponierten Lage an der Wasserkante einen neuen Akzent in der seeseitigen Stadtansicht.

Die Umsetzung dieses Konzeptes, vor allem die besondere Gebäudeausbildung und deren Vereinbarkeit mit den denkmalpflegerischen Anforderungen des Umfeldes sowie der Stadtsilhouette, als auch die zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen, erfordern im Interesse einer geordneten städtebaulichen Entwicklung und der gerechten Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegen- und untereinander die Aufstellung eines Bebauungsplanes.

Aus diesem Grunde hat die Bürgerschaft der Hansestadt Stralsund am 26.6.2003 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 166 „Ozeaneum auf der nördlichen Hafeninsel“ beschlossen.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes erfolgt in enger Abstimmung mit der architektonischen Vorentwurfs- und Entwurfsplanung.

2. Lage und Abgrenzung der Plangebietes, Eigentum

Das Plangebiet liegt im Stadtgebiet Altstadt / Stadtteil Hafeninsel. Es umfasst ca. 1,15 ha Fläche und erstreckt sich auf das gesamte Quartier 66 auf der nördlichen Hafeninsel, einschließlich der vorhandenen unter Denkmalschutz stehenden Gebäude Neue Badenstraße 4, den Speicher Hafenstraße 9/10, der in das Projekt einbezogen werden soll sowie den

„Türmchenspeicher“ Hafenstraße 8. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird begrenzt

- im Norden durch die Neue Semlower Straße,
- im Osten durch die Hafenstraße,
- im Süden durch die Neue Badenstraße und
- im Westen durch die Kaikante an der Straße Am Semlower Kanal.

Dabei werden Teile der Hafenstraße, der Neuen Badenstraße und der Straße am Semlower Kanal in das Plangebiet einbezogen. Darüber hinaus befindet sich auch ein Teil der Neuen Semlower Straße (Teil des Flurstücks 2/4) im Geltungsbereich des Bebauungsplanes, welches bisher gemäß Aufstellungsbeschluss vom 05.03.1998 dem Geltungsbereich des nördlich anschließenden Bebauungsplanes Nr. 165 „An der Fährbrücke“ zugeordnet war.

Im Plangebiet befinden sich die Flurstücke 30/1, 31, 32/1, 32/3, 32/4, 32/5, 33, 34/1, 35 und 36 sowie Anteile der Flurstücke 2/4, 2/5 und 2/13 der Flur 24 Gemarkung Stralsund.

Die Grundstücke innerhalb des Quartiers 66 sowie die innerhalb des Geltungsbereiches liegenden Bestandteile der Straße Am Semlower Kanal und der Neuen Badenstraße befinden sich in Eigentum der Hansestadt Stralsund bzw. sind durch die Stadterneuerungsgesellschaft Stralsund (SES) erworben worden. Die Stadt überträgt die im Quartier 66 befindlichen Grundstücke zum Zweck der Errichtung des Ozeaneums an das Deutsche Meeresmuseum.

Eigentümer der im Plangebiet liegenden Bestandteile der Hafenstraße ist die Stralsunder Lager- und Hafengesellschaft, einer Tochtergesellschaft der Hansestadt Stralsund. Das Grundstück der Neuen Semlower Straße ist Privateigentum. Diese Straßen sind unabhängig davon öffentliche Straßen, die dem allgemeinen Verkehr dienen.

3. Planungsvorgaben und planungsrechtliche Ausgangssituation

Das erste Landesraumordnungsprogramm Mecklenburg Vorpommern zeigt die Hansestadt Stralsund als innerhalb ihres Ordnungsraumes gelegene Kernstadt, die über intensive Verflechtungsbeziehungen zum Umland verfügt. Sie ist zusammen mit der Hansestadt Greifswald als zweipoliges Oberzentrum ausgewiesen. Dabei wird von einer Funktionsteilung ausgegangen.

Der seit dem 12. August 1999 rechtswirksame Flächennutzungsplan der Hansestadt Stralsund stellt das Plangebiet als gemischte Baufläche dar.

Daraus abgeleitet sieht das Konzept der baulichen Nutzung des städtebaulichen Rahmenplanes Altstadt, der im Dezember 2000 mit dem Beschluss zum Managementplan Altstadt bestätigt wurde, für das Quartier 66 ein Kerngebiet vor.

Unmittelbar nördlich des Plangebietes grenzt der Bebauungsplan Nr. 165 an, dessen Aufstellung im März 1998 von der Bürgerschaft beschlossen wurde. Seine Planungsziele sind es, das Quartier städtebaulich zu ordnen, Nutzungsziele zu bestimmen sowie die öffentliche Nutzung in Privateigentum befindlicher Verkehrsflächen zu sichern.

4. Städtebauliche Ausgangssituation

4.1 Die Umgebung des Plangebietes und Einbindung in das Siedlungsgefüge der Altstadt

Das Plangebiet ist Bestandteil der Nördlichen Hafensinsel, die durch den Fährhafen, den Strelasund, den Querkanal, den Badkanal und den Semlower Kanal begrenzt wird. Die Hafensinsel ist unmittelbar der historischen Altstadt Stralsund vorgelagert, die zusammen mit der Altstadt von Wismar am 27.6.2002 in die Welterbeliste der UNESCO aufgenommen wurde. Zum Schutz des Welterbes befindet sich um die Altstadt eine „Pufferzone“, zu der auch die nördliche Hafensinsel gehört. Hier sind an Bauvorhaben besondere Anforderungen zu stellen, damit sie nicht die Stadtsilhouette beeinträchtigen oder sich in anderer Weise negativ auf das Welterbe auswirken.

Das Straßennetz der Altstadt ist traditionell auf den Hafen bzw. die im 19. Jahrhundert aufgeschüttete Hafensinsel ausgerichtet. Die Hafensinsel ist über die Fährstraße, die Semlower Straße und die Badenstraße sowie die daran anschließenden Brücken (Fährbrücke, Semlower Brücke und Badenbrücke) in das Wegesystem der Altstadt eingebunden. In südlicher Richtung erfolgt über die Querkanalbrücke die Anbindung an die südlichen Hafensinsel.

Die Bebauungsstruktur der nördlichen Hafensinsel setzt sich aus den drei Baublöcken der Quartiere 65, 66 und 67 - mit einer ursprünglich weitgehend geschlossenen Randbebauung - sowie vereinzelt, auf den Kaianlagen befindlichen Solitärgebäuden zusammen. Heute ist insbesondere in den Quartieren 65 und 66 die ehemalige Randbebauung nur noch rudimentär vorhanden, die früher bebauten Blockinnenbereiche sind freigeräumt und werden temporär als Parkplätze genutzt.

In besonderem Maße prägend sind die denkmalgeschützten Speichergebäude und Silos mit einer Firsthöhe von bis zu 40 m. Neben den im Plangebiet selbst befindlichen Speichern ist hier auf das Silo IV und das Silo V im nördlich anschließenden Quartier 65 hinzuweisen. Hervorzuheben ist auch das in der Sichtachse der Neuen Badenstraße unmittelbar an der Kaikante stehende Lotsenhaus, ein zweigeschossiger Backsteinbau von 1901. Ergänzt wird die Baustruktur der nördlichen Hafensinsel - insbesondere im südlich vom Plangebiet liegende Quartier 67 - durch zwei- bis dreigeschossige Geschäfts- und Kontorgebäude mit einzelnen Wohnungen.

So stellt die wechselnde Höhenentwicklung der Speicher einerseits und der Wohn- und Geschäftshäuser andererseits das wesentliche Charakteristikum der nördlichen Hafensinsel dar. Dieses prägt zusammen mit den in der Altstadt befindlichen Kirchen (Jakobikirche, Nikolaikirche und Marienkirche) und den Schaugiebeln des Rathauses die seeseitige Stadtsilhouette und ist sowohl aus denkmalpflegerischer Sicht als auch als Identifikationsmerkmal für Stralsund von hoher Bedeutung.

Die nördliche Hafensinsel ist von Kaianlagen umgeben, die in verschiedener Weise maritimen Nutzungen dienen, wobei die Orientierung auf Tourismus und Freizeit vorherrschend ist. Der Güterumschlag hat sich hingegen in den vergangenen Jahren weitgehend von der nördlichen Hafensinsel zurückgezogen.

Östlich des Plangebietes dehnt sich der Hansakai mit einer Tiefe von ca. 40 m bis zum Strelasund aus. Der Kai wird hier als bewirtschafteter Parkplatz sowie als Anlegestelle für die Flusskreuzschiffahrt genutzt. Daneben liegen auf dem Kai Gleise der Hafenbahn, die auch zukünftig noch für Rangiervorgänge genutzt werden. Der Strelasund ist vor dem Hansakai durch die nörd-

lich liegende „Ballastkiste“ und der südlich liegenden Steinernen Fischbrücke als Hafenbecken ausgebildet. An der Ballastkiste hat das ehemalige Schulsegelschiff und heutige Museumsschiff „Gorch Fock“ seinen Liegeplatz.

Im westlich des Geltungsbereiches liegenden Semlower Kanal befinden sich Vereins-Sportbootliegeplätze, Charter-Liegeplätze und der Traditionshafen.

4.2 Bestand und Nutzung des Plangebietes

Im Plangebiet befinden sich drei unter Denkmalschutz stehende Gebäude, die jeweils die Eckgrundstücke an der Hafenstraße markieren. Dabei handelt es sich um:

- das dreigeschossige Gebäude Neue Badenstraße 4, das durch Läden und Büros genutzt wird,
- der leerstehende Speicher Hafenstraße 9/10 und
- der ebenfalls leer stehende sogenannte, „Türmchenspeicher“ Hafenstraße 8.

Die übrige ehemals im Plangebiet befindliche Bausubstanz – Lagerhallen und Schuppen ohne historischen und denkmalpflegerischen Wert – wurden zum Teil in Vorbereitung der geplanten Errichtung des Ozeaneums abgebrochen. Die brach liegenden Flächen werden gegenwärtig als temporärer Parkplatz genutzt.

4.3 Verkehrserschließung

Die unmittelbare Erschließung des Quartiers 66 erfolgt durch die angrenzenden Straßen Am Semlower Kanal, die Neue Semlower Straße, die Hafenstraße und die Neue Badenstraße. Sie sind öffentliche Verkehrsflächen im Sinne des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern (StrWG M-V) und sind als dem öffentlichen Verkehr gewidmet geltende Straßen im Sinne dieses Gesetzes (siehe insbesondere § 2 Abs. 1-3 StrWG M-V) einzustufen, auch wenn sich die Grundstücke der Neuen Semlower Straße und der Hafenstraße nicht in städtischem Eigentum befinden.

Kfz-Verkehr

Für den Kfz-Verkehr erfolgt die unmittelbare Anbindung der Hafeninsel und damit auch des Plangebietes an das Straßennetz der Altstadt über die Semlower Brücke. Von dort führt die Semlower Straße in die Altstadt; die Straßenzüge Am Fischmarkt/Seestraße und weiterführend Knieperwall/Fährwall stellen in Richtung Norden und die Wasserstraße in Richtung Süden den Anschluss an den Frankenwall und das übergeordnete städtische Verkehrsnetz her.

Daneben stellen die Langenbrücke und die Querkanalbrücke für den Kfz-Verkehr die Verbindung zur südlichen Hafeninsel her. Diese verfügt mit der z.T. neu errichteten Straße An der Hafenbahn über einen direkten Anschluss an die B 96 (Richtung Rügen, Rostock und Greifswald) bzw. den Frankendamm.

Infolge der geringen Nutzungsintensität, ist gegenwärtig auf der nördlichen Hafeninsel nur ein niedriges Verkehrsaufkommen zu verzeichnen, das zudem maßgeblich aus dem umfangreichen Parkraumangebot resultiert.

Ruhender Verkehr

Auf der nördlichen Hafensinsel besteht ein umfangreiches Parkraumangebot im öffentlichen Straßenraum, auf dem Hansakai sowie auf den Brachflächen der Quartiere 65 und 66. In den Straßenräumen sind die Parkstände i.d.R. in Senkrechtaufstellung und in der Neuen Semlower Straße in Längsaufstellung angeordnet. Die Parkplätze dienen nur zum geringen Teil der Versorgung der nördlichen Hafensinsel selbst, sondern nehmen überwiegend ruhende Verkehre der Altstadt auf.

Im Plangebiet selbst befinden sich fahrbahnbegleitende Parkplätze in der Neuen Semlower Straße, der Neuen Badenstraße und Am Querkanal (kanalseitig).

Die auf dem Hansakai gelegenen Parkplätze sind oftmals nur gering ausgelastet. Unter anderem parken hier die Busse, welche den Passagieren der Flusskreuzschifffahrten für Stadtrundfahrten und Ausflüge in die Region zur Verfügung gestellt werden.

Rad- und Fußwege

Auf der gesamten nördlichen Hafensinsel sind in den Straßenräumen gesonderte Gehwege nur in Einzelfällen und abschnittsweise vorhanden. So verfügt innerhalb des Plangebietes nur die Neue Badenstraße entlang des Quartiers 66 über einen, z.T. unbefestigten Gehweg.

Separate Radwege existieren auf der nördlichen Hafensinsel nicht.

Mit der Fährbrücke und der Badenbrücke bestehen zwei Verbindungen zur Altstadt, die - mit Ausnahme des Rettungsverkehrs – ausschließlich Fußgängern und Radfahrern vorbehalten sind.

Öffentlicher Personennahverkehr

Das Plangebiet ist gegenwärtig nicht unmittelbar durch Buslinien erschlossen. Die nächsten Haltestellen befinden sich am Olof-Palme-Platz (ca. 550 m entfernt) und am Frankenwall (ca. 400 m entfernt).

4.4 Technische Infrastruktur, Höhenfestpunkt

Das Plangebiet ist durch folgende stadttechnische Leitungen erschlossen:

- Trinkwasserleitungen PE DN 90 in jeder Straße um das Quartier,
- Gasleitung ST 100 in der Neuen Badenstraße und Am Semlower Kanal,
- Schmutzwasserleitung DN 200 in der Hafensstraße, der Neuen Badenstraße, Am Semlower Kanal und der Neuen Semlower Straße,
- Regenwasserleitung DN 250 in der Hafensstraße, der Neuen Badenstraße und Am Semlower Kanal sowie Regenwasserleitung DN 300 in der Neuen Semlower Straße.

An der zur Hafensstraße orientierten Fassade des Gebäudes Neue Badenstraße 4 befindet sich ein Höhenfestpunkt der amtlich geodätischen Grundlagennetze des Landes Mecklenburg-Vorpommern in Form eines Mauerbolzens. Dieser Vermessungspunkt ist gesetzlich geschützt und darf nicht entfernt werden.

4.5 Natur und Landschaft

Das Plangebiet liegt innerhalb des im Zusammenhang bebauten Stadtgebietes. Infolge der baulichen Vorprägung weist es keine nennenswerten Vegetationsbestände auf.

Bis zu Beginn der 90er Jahre war das Quartier 66 weitgehend bebaut. Die unbebauten Hofflächen waren nahezu vollständig versiegelt. Nach umfangreichen Abbruchmaßnahmen stellt sich der Bereich – mit Ausnahme von drei Gebäuden - heute als Freifläche dar. Diese ist bis auf eine Teilfläche unbefestigt, es sind jedoch unterirdische Versiegelungen durch Reste der ehemaligen Bebauung wie Keller, Fundamente, etc. nicht auszuschließen.

4.6 Immissionen

Es sind gegenwärtig keine erheblichen, auf das Plangebiet einwirkenden Lärmimmissionen festzustellen. Emittenten von untergeordneter Bedeutung für die allgemeine Lärmsituation sind:

- Der Kfz-Verkehr, der aufgrund der reinen Erschließungsfunktion des Straßennetzes auf der nördlichen Hafeninself als gering einzustufen ist,
- Reisebusse in Verbindung mit der Flusskreuzschiffahrt am Hansakai,
- der Holzumschlag auf dem Hansakai, der jedoch nur äußerst selten stattfindet und künftig an diesem Standort aufgegeben wird,
- der Betrieb der Hafeneisenbahn auf dem Hansakai, wobei die dort befindlichen Gleise nur noch für Rangiervorgänge genutzt werden,
- der Hafen- und Umschlagbetrieb auf der südlichen Hafeninself, der aufgrund der Entfernung nicht als störende Beeinträchtigung zu bewerten ist.

4.7 Altlasten

Im Altlastenkataster der Hansestadt Stralsund waren auf den im Plangebiet liegenden Flurstücken 32/3 und 32/4 insgesamt acht Altlastenverdachtsflächen erfasst. Hier befand sich ehemals ein Mineralölhandel.

Im Ergebnis einer Bodenuntersuchung im Jahr 1999 wiesen sechs Verdachtsflächen nur eine geringe Schadstoffbelastung auf, so dass sie aus dem Altlastenverdacht entlassen werden konnten.

Hingegen waren auf den Betonböden von zwei Werkstätten Belastungen durch Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) von 20.000 mg/kg zu verzeichnen. Sie wurden als Sondermüll entsorgt. Unter den Fußböden ergaben sich noch MKW-Belastungen von 450 mg/kg, die jedoch als gering einzuschätzen sind. Im Bereich der Verdachtsfläche VF1 (siehe Planzeichnung) ist möglicherweise eine höhere MKW-Belastung nicht auszuschließen.

Im Rahmen der Baugrunduntersuchung für die Errichtung des Ozeaneums im Jahr 2003 wurden weitere Bodenproben durch Bohrungen mit Drucksondierungen vorgenommen. Dabei wurden auf dem Flurstück 32/4 neben den MKW-Belastungen, die leicht über dem zulässigen Grenzwert lagen, auch Kontaminationen durch das Schwermetall Kupfer festgestellt (siehe BF1 und BF2 in der Planzeichnung). Gefährdungen des Grundwassers sowie des Menschen werden jedoch weitestgehend ausgeschlossen.

Zusätzlich wurde im Januar 2004 eine Detailerkundung vorgenommen. Die auf dem Flurstück 36 ermittelte signifikante Kontamination mit polyzykli-

schen aromatischen Kohlenwasserstoffen, PAK, (siehe BF3 in der Planzeichnung) überschreitet den Maßnahmeschwellenwert der LAWA (Landesarbeitsgemeinschaft Wasser). Sie erfordert jedoch keine Maßnahmen zur Gefahrenabwehr. Eine Gefährdung des Bodens, Grundwassers und für den Menschen ist daraus nicht ableitbar.

4.8 Baugrund

Im Bereich der geplanten Bauwerke des Plangebietes werden bis zu 5 m mächtige Aufschüttungen angetroffen. Diese werden von organischen Erdstoffen mit etwa 2 m Mächtigkeit im Allgemeinen und bis zu 4 m Mächtigkeit im speziellen unterlagert. Ab etwa 6 m unter Geländeoberkante befinden sich zum einen Geschiebemergelböden und zum anderen Beckenschluffe. Die mächtigen Schluffe entstanden mit einer verstärkten Erosion und nachfolgender Sedimentation. Hinzu kommen lokale Störungen aus den Flanken einer Erosionsrinne. Wechselnde Lagerungsdichten durch unterschiedliche Sedimentationsbedingungen treten hier auf. Die Geschiebemergelböden sind überwiegend von weicher Konsistenz.

Ausgehend von diesem Schichtenaufbau sowie den geplanten Gebäuden mit sehr hohen Verkehrslasten und Sonderlasten ist eine Tiefgründung durch Bohrpfähle mit einer Tiefe von 21 m – 25 m geplant. Dabei sind bei der Wahl der Bauverfahren insbesondere die Gebäude Hafensstraße 9/10, Hafensstraße 8 und Neue Badenstraße 4 nicht zu schädigen oder zu gefährden. Im Rahmen der Baumaßnahmen sollte ein Beweissicherungsverfahren für die Gebäude geführt werden.

5. Nachrichtliche Übernahmen

5.1 Hochwasserschutz

Das Plangebiet ist bei einem Erreichen von 70 % des Bemessungshochwasserstandes überflutungsgefährdet. Der Bemessungshochwasserstand beträgt 2,70 m ü. NN (entspricht ca. 2,60 m ü. HN), wobei der Wellenauflauf nicht berücksichtigt wurde. Die Geländehöhen des Plangebietes liegen bei 1,2 m bis 2,3 m ü. HN.

5.2 Gewässerschutz

Das Plangebiet befindet sich im 200 m-Gewässerschutzstreifen gemäß § 19 Abs. 1 Landesnaturschutzgesetz Mecklenburg-Vorpommern (LNatG M-V). Innerhalb des Plangebietes besteht ein Anspruch auf Bebauung nach § 34 BauGB, so dass hier gemäß § 19 Abs. 2 Nr. 3 LNatG M-V das Bauverbot im Küstenschutzstreifen nicht gilt. Auch aus § 89 Abs. 1, 2 Landeswassergesetz Mecklenburg-Vorpommern (LWaG M-V) ergeben sich keine Einschränkungen für die Errichtung baulicher Anlagen in den Baugebieten.

5.3 Denkmalschutz

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist Bestandteil des Denkmalbereiches Hafensinsel, der auf der Grundlage des § 2 Abs. 3 Denkmalschutzgesetz Mecklenburg-Vorpommern als Stadtverordnung beschlossen wurde. Die Verordnung ist mit der Veröffentlichung im Amtsblatt der Hansestadt Stralsund am 16.6.2001 in Kraft getreten.

Durch die Verordnung ist der tradierte historische Stadtgrundriss und das durch umfangreich überlieferte historische Bausubstanz gekennzeichnete Erscheinungsbild der Hafensinsel denkmalschutzrechtlich gesichert. Damit

wurde die gesetzliche Grundlage geschaffen, nach der alle Veränderungen im ausgewiesenen Denkmalsbereich genehmigungspflichtig sind.

Als dem Denkmalschutz unterliegende bauliche Anlagen sind im Bebauungsplan gekennzeichnet:

- das dreigeschossige Gebäude Neue Badenstraße 4,
- der Speicher Hafestraße 9/10 und
- der sogenannte „Türmchenspeicher“ Hafestraße 8.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist zudem Bestandteil des Bodendenkmals „Altstadt“.

6. Örtliche Satzungen

Das Plangebiet ist Bestandteil der historischen Altstadt Stralsunds und damit im Geltungsbereich folgender örtlicher Satzungen gelegen:

Erhaltungssatzung

Die am 30.8.1990 von der Bürgerschaft beschlossene und am 5.9.1990 in Kraft getretene Satzung über die Erhaltung baulicher Anlagen in der Altstadt verfolgt das Ziel, die besondere städtebauliche Eigenart der Altstadt zu bewahren. Der Abbruch, die Änderung, die Nutzungsänderung und die Errichtung baulicher Anlagen bedürfen der Genehmigung durch die Hansestadt.

Sanierungssatzung

Die Bürgerschaft beschloss am 14.11.1991 die Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebiets „Altstadtinsel“. Diese ist seit dem 25.2.1992 rechtswirksam. Damit gilt das Besondere Städtebaurecht (§§ 136 bis 164b) des Baugesetzbuches (BauGB). Die Sanierungsmaßnahme „Altstadtinsel“ wird unter Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB durchgeführt.

Gestaltungssatzung

Die Gestaltungssatzung Altstadt trat am 15.5.1994 in Kraft. Sie enthält zahlreiche Vorschriften zur äußeren Gestaltung baulicher Anlagen, aber auch zu Vordächern, Werbeanlagen, u.ä.

7. Planinhalt

Durch den Bebauungsplan soll die Umsetzung des im Ergebnis eines Architektenwettbewerbes als 1. Preis ausgezeichneten Entwurfs für das Ozeaneum sowie die Entwicklung des gesamten Quartiers planungsrechtlich gesichert werden. Damit ist der Bebauungsplan auf das konkrete Vorhaben ausgerichtet und setzt dessen städtebauliche Grundzüge fest. Grundlage für den vorliegenden Vorentwurf des Bebauungsplanes ist die aus dem Wettbewerbsergebnis weiterentwickelte Gebäudeplanung.

7.1 Entwurfskonzept des Ozeaneums

Die städtebauliche Intention des Entwurfskonzeptes des Ozeaneums ist es, ein bauliches Ensemble zu schaffen, das zum einen - entsprechend der besonderen kulturellen, wissenschaftlichen und touristischen Bedeutung des Ozeaneums - als einprägsamer Baustein im Stadtbild wahrgenommen wird

und zum anderen mit dem baulichen Umfeld und der Stadtsilhouette korrespondiert.

Der Entwurf sieht den Neubau von vier solitären, geschwungenen Baukörpern unterschiedlicher Form und Höhe vor, die z.T. auf einem Sockelgeschoss stehen und durch ein möglichst transparent wirkendes Foyer mit einander verbunden sind. Das Gebäudeensemble ergänzt die durch differenzierte Baustrukturen und Maßstabssprünge geprägte seeseitige Stadtansicht, ohne jedoch aus der vorgefundenen Höhenentwicklung auszubrechen.

Die vier Neubauten haben jeweils einen spezifischen Inhalt: In dem zur See-seite orientierten Gebäude wird anhand von Ausstellungen in die Themen der anderen Gebäude eingeführt. Die an der Neuen Semlower Straße und der Straße Am Semlower Kanal liegenden Baukörper sind jeweils auf ein Technikgeschoss aufgesetzt und beherbergen verschiedene bis zu 5.000 m³ umfassende Aquarien und Becken. Der vierte zur Neuen Badenstraße gelegene Baukörper bildet den Wal-Saal, in dem Groß-Meeresebewohner in Originalgröße ausgestellt werden. Insgesamt sind ca. 3.000 m² Ausstellungsfläche und ca. 5.400 m² Meeresaquarien neben Freiflächen, Gastronomie sowie einem Kino- und Einführungssaal vorgesehen.

In dem zentral liegenden Foyer wird über Treppen, Aufzüge und Stege die Verbindung zwischen den verschiedenen Gebäuden und ihren Ausstellungsbereichen hergestellt. Die Eingänge zum Foyer befinden sich in der Hafensstraße, der Neuen Semlower Straße und der Straße Am Semlower Kanal. In den stark frequentierten Sommermonaten wird aus logistischen Gründen der Hauptzugang über den Eingang Hafensstraße erwogen.

Im historischen Speicher Hafensstraße 9/10 werden der auch separat zu benutzende Veranstaltungsbereich, Gastronomie und die Verwaltung untergebracht. Er wird an den seeseitigen Neubau angeschlossen und bildet mit diesem einen zusammenhängenden Nutzungskomplex.

Bei den vier Neubauten sind die Fassaden der Ausstellungsbereiche weitgehend fenster- und öffnungslos, um – der Ausstellungskonzeption sowie der Simulation natürlicher Lebensbedingungen in den Aquarien Rechnung tragend – das Tageslicht auszuschließen. Jedoch gewähren einzelne über den Straßenraum auskragende Gebäuteile an der Hafensstraße, der Straße Am Semlower Kanal und der Neuen Semlower Straße den Blick zum Hafen und zum Wasser.

Die Fassadengestaltung einschließlich der Farbgestaltung sind noch festzulegen. Nach derzeitigen Vorstellungen sollen sich die Fassaden der vier Hauptbaukörper aus vorgefertigten, großflächigen und farbig beschichteten Stahlplatten zusammensetzen. Anhand verschiedener Muster im Maßstab 1:1 soll vor Ort die Farbwirkung festgelegt werden.

7.2 Art der baulichen Nutzung

Für den Teil des Quartiers 66, auf dem das Ozeaneum errichtet werden soll, einschließlich des in das Konzept eingebundenen Grundstücks Hafensstraße 9/10, wird ein Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Meeresmuseum (SO Meeresmuseum) gemäß § 11 Baunutzungsverordnung (BauNVO) festgesetzt. Die Grundstücke Neue Badenstraße 4 und Hafensstraße 9 werden als Kerngebiet (MK) gemäß § 7 BauNVO festgesetzt.

Sonstiges Sondergebiet Meeresmuseum

Das geplante Ozeaneum beinhaltet neben Ausstellungsflächen und Meeresaquarien verschiedene mit dessen Betrieb in Verbindung stehende Nutzungen, wie technischen Anlagen, Verwaltungsräume, etc. Da die Schaffung einer Einrichtung von dauerhafter Attraktivität und ökonomischer Tragfähigkeit eine besondere Orientierung auf den Tourismus, den Erlebnischarakter des Museumsbesuchs und die Öffentlichkeitsarbeit erfordert, sind auch Nutzungen wie Gastronomie, Museumsshop und Kinosaal vorgesehen. Die gesamte Nutzungsstruktur dient jedoch vorrangig den kulturellen Zwecken des Meeresmuseums.

Die vorrangige und großflächige Orientierung der geplanten Nutzung auf kulturelle Zwecke innerhalb des Plangebietes (7.435 m² der insgesamt 8.368 m² Baugebiet) unterscheidet sich wesentlich von den übrigen Baugebieten der §§ 2 bis 10 BauNVO. Daher wird das für den Neubau des Ozeaneums vorgesehene Grundstück als Sondergebiet festgesetzt.

Die zu erwägende Festsetzung einer Gemeinbedarfsfläche kommt nicht in Betracht, da hier die Bestimmungen der BauNVO nur eingeschränkt Anwendung finden können. Es ist aber beabsichtigt, deren Gestaltungsmöglichkeiten sowohl für die Festsetzung der Art als auch für das Maß der baulichen Nutzung und die überbaubaren Grundstücksflächen heranzuziehen.

Hingegen stellt das festgesetzte Sonstige Sondergebiet, aufgrund des mit ihm verbundenen Regelungsgehaltes, das geeignete Baugebiet dar, um die besondere planerischen Zielsetzung zur Art (aber auch zum Maß) der baulichen Nutzung planungsrechtlich zu sichern.

Die im Sondergebiet Meeresmuseum (SO Meeresmuseum) zulässigen Nutzungen müssen vorrangig in einem sachlichen und unmittelbaren Zusammenhang mit dem Betrieb des Meeresmuseums stehen. Das heißt, dass deren Errichtung und Gebrauch ursächlich durch naturkundliche, betriebliche, ausstellungskonzeptionelle oder ökonomische Anforderungen des Meeresmuseums bedingt sein müssen, darüber hinaus aber auch eine temporäre unabhängige Nutzung für andere Zwecke gewährt werden kann. Unter dieser Voraussetzung sind folgende Nutzungen zulässig:

- Anlagen für kulturelle Zwecke, insbesondere Ausstellungsflächen und Aquarien,
- Technische Anlagen,
- Lagerräume und -flächen, Archive,
- Werkstätten und Labore,
- Verwaltungsräume, Büros und Sozialräume,
- Einzelhandel, Schank- und Speisewirtschaften,
- Veranstaltungs-, Kino- und Vortragsräume sowie sonstige der Öffentlichkeitsarbeit dienende Mehrzweckräume,
- Anlagen und Räume für den Besucherservice,
- Stellplätze für Dienstfahrzeuge, dienstliche Besucher und Lieferanten,
- Gästewohnungen im Gebäude Hafenstraße 9/10. Aufgrund der Überflutungsgefahr sind diese erst ab dem 1. Obergeschoss zulässig.

Diese Nutzungen werden für die in der Planzeichnung gekennzeichnete Fläche „ABCDA“ eingeschränkt. Hier ist nur die Errichtung eines Fluchttreppenhauses für das Gebäude Hafenstraße 9/10 zulässig.

Kerngebiet (MK)

Im Plangebiet werden die Gebäude Neue Badenstraße 4 und Hafenstraße 8 jeweils als Kerngebiet festgesetzt. Damit ordnen sie sich in die für die benachbarten Quartiere 65 und 67 z.T. bereits ausgeprägte bzw. angestrebte kerngebietstypische Entwicklung ein. Sie sollen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie von zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur dienen. Dabei soll insbesondere in Verbindung mit den benachbarten Quartieren die kulturelle und touristische Infrastruktur der Hafensinsel ausgebaut sowie eine zentrumstypische, intensive Nutzungsvielfalt gesichert und entwickelt werden.

Für beide Gebäude wird eine künftige Nutzung durch das Deutsche Meeresmuseum angestrebt. Dabei wird davon ausgegangen, dass hier Nutzungen wie Forschung, Verwaltung, Serviceangebote, Magazine, Archive, etc. angesiedelt werden¹, die der allgemeinen Zweckbestimmung eines Kerngebietes entsprechen.

Eine kerngebietstypische Nutzungsstruktur weist bereits das Gebäude Neue Badenstraße 4 auf, in dem sich Geschäfte, Büros und Dienstleistungen befinden.

Der stadtbildprägende und unter Denkmalschutz stehende Türmchenspeicher Hafenstraße 8 steht leer. Durch das breite Spektrum der im Kerngebiet zulässigen Nutzungen, sind die Voraussetzungen gegeben, für das Gebäude eine neue Funktion zu finden, die den im öffentlichen Interesse stehenden Erhalt auch unter wirtschaftlich vertretbaren Gesichtspunkten ermöglicht.

Aufgrund der besonderen kulturellen und überörtlichen Bedeutung des Ozeaneums soll in dessen Umfeld eine Nutzungsstruktur mit repräsentativem Charakter gewährleistet werden. Ein wesentlicher Anteil der Besucher werden Familien mit Kindern und Schulklassen sein. Daher sind Vergnügungstätten und sonstige Gewerbebetriebe, die überwiegend dem Angebot von Sexdarbietungen und Schaustellung von Personen dienen sowie Spielhallen und Diskotheken kein geeignetes Umfeld und werden ausgeschlossen.

Da die beiden Kerngebiete kulturellen, touristischen und gewerblichen Nutzungen vorbehalten werden sollen, sind Wohnungen nicht zulässig. Ausnahmsweise können im Kerngebiet MK₁ (Gebäude Hafenstraße 8) Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie Betriebsinhaber und Betriebsleiter zugelassen werden. Im Kerngebiet MK₂ (Neue Badenstraße 4) werden diese Wohnungen ausgeschlossen, da die heranrückenden Neubauten des Ozeaneums teilweise zu - für die Wohnnutzung - ungünstigen Belichtungsverhältnissen führen.

Die ausnahmsweise zulässigen Wohnungen sowie Übernachtungsräume in Beherbergungsbetrieben sind sowohl wegen der bestehenden Überflutungsfahr als auch aufgrund des beabsichtigten Vorbehalts der Erdgeschosses für publikumswirksame Nutzungen gemäß § 1 Abs. 7 BauNVO erst ab dem 1. Obergeschoss zulässig.

Tankstellen sind nicht zulässig, da sie sich städtebaulich-architektonisch nicht in das bauliche Umfeld einfügen und ein störendes Verkehrsaufkommen verursachen würden.

¹ Die dezentralen Büro- und Verwaltungsstandorte des Deutschen Meeresmuseums könnten dann aufgegeben werden.

Im einzelnen ist folgendes zulässig:

- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,
- Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes und Vergnügungsstätten unter Berücksichtigung der o.g. Einschränkungen,
- sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe,
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

7.2.1 Entwicklung der Art der baulichen Nutzung aus dem Flächennutzungsplan

Die vorgesehene Festsetzung eines Sonstigen Sondergebietes im vorliegenden Bebauungsplan weicht vom geltenden Flächennutzungsplan der Hansestadt Stralsund ab, der hier eine gemischte Baufläche darstellt. Diese Abweichung berührt nicht die Grundkonzeption des Flächennutzungsplanes. Daher folgt der Bebauungsplan Nr. 166 dem Entwicklungsgebot gem. § 8 (2) BauGB. Dieses begründet sich wie folgt:

Bereits frühzeitig und damit parallel zur Aufstellung des Flächennutzungsplanes wurden Planungen zur Klärung der künftigen städtebaulichen Entwicklung und damit zur Konkretisierung der Sanierungsziele für die Hafeninselfn erarbeitet (Rahmenplan Altstadt v. 1991, Stadtbereichsplan Nördliches Hafengebiet 1993 mit Bürgerschaftsbeschluss Nr. 238-05/ 93). Im Ergebnis sahen diese die Entwicklung der Hafeninselfn zu einem zentrumsergänzenden Gebiet mit maritimer und touristischer Hauptnutzung vor, welches u.a. vorrangig Kultur- und Dienstleistungseinrichtungen, Beherbergung, Einzelhandel, hafenbezogenes nicht störendes Gewerbe und maritim orientierte touristische Einrichtungen sowie Wohnen aufnehmen sollte.

Diese Zielstellung wurde in den Flächennutzungsplan mit der Darstellung einer gemischten Baufläche übernommen und u.a. im von der Bürgerschaft beschlossenen Managementplan Altstadt im Jahr 2000 inhaltlich präzisiert.

Das Ozeaneum ist wie das Deutsche Meeresmuseum eine kulturellen Zwecken dienende Anlage. Auf Grund seiner speziellen Ausrichtung, seiner geplanten großen Kapazität, seiner überregionalen Bedeutung und des damit zu erwartenden hohen Besucheraufkommens handelt es sich deshalb um eine (einem Theater vergleichbare) zentrale Einrichtung der Kultur von großer touristischer Attraktivität, welche nur in einem (unmittelbar aus der gemischten Baufläche abgeleiteten) Kerngebiet oder aber in einem Sondergebiet zulässig ist.

Die durch den Bebauungsplan 166 bezweckte Sicherung der Nutzungsbindung / Zweckbestimmung der Baugrundstücke für das Ozeaneum erfordert eine spezielle Festsetzung zur Art der baulichen Nutzung. Deshalb erfolgte für die Bauflächen des Ozeaneum die Ausweisung als „Sonstiges Sondergebiet Meeresmuseum“. Da es sich bei dieser speziellen Nutzung um eine ausschließlich kerngebietstypische Nutzung handelt, wird durch den Bebauungsplan die im Flächennutzungsplan dargestellte Grundkonzeption planerisch fortentwickelt und inhaltlich konkret ausgestaltet, um die geordnete städtebauliche Entwicklung zu sichern.

Die Festsetzung des Sonstigen Sondergebietes mit der Zweckbestimmung Meeresmuseum entspricht der Zielstellung des Flächennutzungsplanes, so dass der B- Plan Nr. 166 damit dem Entwicklungsgebot aus dem Flächennutzungsplan folgt.

7.3 Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksfläche

Das Maß der baulichen Nutzung wird gemäß § 16 Abs. 2 BauNVO durch die Grundflächenzahl und die Höhe der baulichen Anlagen bestimmt. Die Festlegung der überbaubaren Grundstücksflächen erfolgt gemäß § 23 Abs. 1 BauNVO durch Baugrenzen und Baulinien. Die Festsetzungen sind aus der Entwurfsplanung Ozeaneum (Stand September 2004) des Ozeaneums abgeleitet.

Im Sondergebiet Meeresmuseum beträgt die zulässige Grundflächenzahl 0,8. Sie orientiert sich an der durch die geplanten Baukörper des Ozeaneums künftig überbauten Grundfläche. Darin enthalten ist auch die Grundfläche des dazugehörigen Bestandsgebäudes Hafenstraße 9/10.

Die Außenanlagen des Ozeaneums sind überwiegend für funktionale Zwecke wie Aufenthalt von Besuchern, Werkhof, etc. vorgesehen, so dass deren weitgehende Versiegelung erforderlich sein wird. Daher darf gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO die zulässige Grundflächenzahl durch

- Stellplätze und ihre Zufahrten,
 - Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO und
 - bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Grundstück lediglich unterbaut wird,
- bis zu einer GRZ von 1,0 überschritten werden.

Im Kerngebiet Hafenstraße 8 (MK₁) wird eine GRZ von 1,0 festgesetzt, da durch das vorhandene denkmalgeschützte Gebäude die gesamte Grundstücksfläche überbaut wird.

Im Kerngebiet Neue Badenstraße 4 (MK₂) beträgt die zulässige GRZ 0,9. Überschreitungen nach § 19 Abs. 4 BauNVO sind bis zu einer GRZ von 1,0 zulässig.

Die Höhe der baulichen Anlagen wird differenziert festgesetzt. Die einzelnen Baukörper des Ozeaneums weisen unterschiedliche Höhen auf, wodurch zu der variierenden Höhenentwicklung der bestehenden Bebauung auf der Hafensinsel Bezug genommen wird. Diese ist durch einen Wechsel von eingeschossigen Schuppen, zwei- bis dreigeschossigen Wohn- und Geschäftshäusern, sowie z.T. turmartigen bis zu 40 m hohen Speichern und Silos geprägt. So fügen sich die einzelnen Baukörper des Ozeaneums mit einer Höhe von maximal 24,5 m in die seeseitige Stadtansicht ein, ohne jedoch die für die Stadtsilhouette maßgeblichen drei Stadtkirchen und die Giebelspitzen des Rathauses zu verstellen.

Um diese städtebaulichen Zielstellungen zu sichern, wird für die einzelnen Baukörper des Ozeaneums jeweils das zulässige Höchstmaß der Oberkante (OK) festgesetzt. Die Bereiche unterschiedlicher Höhen werden in der Planzeichnung durch Knotenlinie abgegrenzt. Sie unterscheiden sich wie folgt:

- Baukörper an der Hafenstraße,
Höchstmaß OK = 26,7 m ü. HN (ca. 24,5 m ü. Gelände*)
- Baukörper an der Neuen Badenstraße,
Höchstmaß OK = 24,9 m ü. HN (ca. 23,1 m ü. Gelände*)
- Baukörper Am Semlower Kanal,
Höchstmaß OK = 23,5 m ü. HN (ca. 22,1 m ü. Gelände*)
- Baukörper an der Neuen Semlower Straße,
Höchstmaß OK = 20,5 m ü. HN (ca. 18,7 m ü. Gelände*)
- Foyer, Höchstmaß OK = 24,0 m ü. HN (ca. 21,8 m ü. Gelände**)

* Geländehöhe an der Grundstücksgrenze

Auf den Dächern der Gebäude sind technische Aufbauten vorgesehen, die die festgesetzten Höchstmaße der Oberkanten z.T. überragen. Dabei handelt es sich um einen Aufzugschacht im Foyer sowie ein Schutzdach für die Nutzung der Dachterrasse auf dem Baukörper an der Hafenstraße, die bis zu einer Höhe von 28,5 m ü. HN (ca. 26,1 m ü. Gelände) zulässig sind. Deren Höhen werden im Bebauungsplan durch textliche Festsetzungen bestimmt.

An der Hafenstraße, der Straße Am Semlower Kanal und der Neuen Badenstraße kragen Teile der Baukörper über die Straßenverkehrsfläche aus. Hier werden neben der Oberkante auch die Höhen der jeweiligen Unterkanten als Mindestmaß festgesetzt. Durch die Festsetzung der Unterkante soll in der Neuen Semlower Straße und der Straße Am Semlower Kanal für die Unterfahung durch Kraftfahrzeuge ein Lichtraumprofil von min. 4,5 m gesichert werden. An der Hafenstraße, für die in diesem Abschnitt eine wesentliche Verkehrsberuhigung geplant ist, ist ein Lichtraumprofil von min. 3,2 m ausreichend. Die festgesetzten Unterkanten beziehen sich auf HN. Maßgeblich für die Ermittlung der Lichtraumprofile sind vermessene Höhenpunkte in den Straßenverkehrsflächen (siehe Planzeichnung). Dabei wird für die sanierungsbedürftige Straße Am Semlower Kanal davon ausgegangen, dass sich im Rahmen von Erneuerungsmaßnahmen der Höhenverlauf der Gradienten nicht wesentlich verändern wird. Im einzelnen ergeben sich folgende Unterkanten bzw. Lichtraumprofile:

Auskragung	Höhe ü. HN Bezugspunkt Straße	Festgesetzte Höhe ü. HN der Unterkante	Lichtraumprofil
Am Semlower Kanal	1,48 m	6,0 m	4,52 m
Neue Semlower Str.	1,82 m	6,4 m	4,58 m
Hafenstraße	1,99 m	5,2 m	3,21 m

Die überbaubare Grundstücksfläche wird überwiegend durch Baugrenzen bestimmt, die grob die geplante Baufigur umfahren, wobei ein Mindestabstand von 1,5 m bzw. 2,0 zu dieser gehalten wird. Dadurch wird die Realisierung der geplanten Baufigur des Ozeaneums gesichert und zudem die notwendige Flexibilität für die weitere Konkretisierung der Objektplanung eingeräumt.

Um die denkmalgeschützte Baukörperausformung der drei bestehenden Gebäude im Plangebiet (Neue Badenstraße 4, Hafenstraße 9/10, Hafenstraße 8) vor Veränderungen zu schützen, werden deren Grundflächen durch Baulinien festgesetzt. Die zulässigen Firsthöhen orientieren sich am Bestand, beinhalten aber zudem einen Spielraum von ca. 1 m für einen Ausbau bzw. Sanierung der Dachgeschosse inkl. Wärmedämmung.

Entlang des überwiegenden Teils der südlichen Brandwand des bestehenden Gebäudes Hafenstraße 9/10 wird eine Baulinie festgesetzt. Dadurch wird bestimmt, dass das Ozeaneum ohne seitlichen Grenzabstand an das Gebäude anzubauen ist. Am restlichen Abschnitt der Brandwand (Richtung Hafenstraße) wird eine Baugrenze festgesetzt, wodurch hier ein variables Anbauen (höhenmäßiges Vor- und Zurückspringen des Baukörpers) ermöglicht werden soll.

Abstandsflächen

Mehrere Gebäudeteile der geplanten baulichen Anlagen unterschreiten die gemäß § 6 Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V) notwendigen Abstandsflächen. Dies betrifft

** Geländehöhe an der Grundstücksgrenze zur Hafenstraße

- den Baukörper an der Neuen Badenstraße („Walhaus“) gegenüber dem Gebäude Neue Badenstraße 4,
- die Auskrugung an der Neuen Semlower Straße, deren Abstandsfläche über die Straßenmitte hinausgeht sowie
- die Abstandsflächen zwischen dem rückwärtigen und seitlichen Bereich des Gebäudes Hafenstraße 9/10 und dem Neubau des Ozeaneums. Hier springen die oberen Ebenen des Foyers und des Ausstellungsgebäudes Hafenstraße gegenüber dem Erdgeschoss teilweise vor und zurück, so dass dort z.T. auch nicht an die seitliche Brandwand Hafenstraße 9/10 angebaut wird.

Um die beabsichtigte Umsetzung der Baukörperkonfiguration des Wettbewerbsergebnisses planungsrechtlich zu sichern, enthält der Bebauungsplan an den genannten Stellen zwingende Festsetzungen zu den überbaubaren Grundstücksflächen in Form von Baulinien. Diese sind im Bereich der Auskrugung Neue Semlower Straße und des Foyers/Ausstellungsgebäude Hafenstraße in gesonderten Nebenzeichnungen festgesetzt, da hier die Baukörperausbildung in den Obergeschossen vom Erdgeschoss abweicht. Mit diesen zwingenden Festsetzungen gelten gemäß § 6 Abs. 15 LBauO M-V geringere Tiefen der Abstandsflächen.

Im Hinblick auf Belichtung und Besonnung ist die Unterschreitung der Abstandsflächen insgesamt als nicht erheblich beeinträchtigend einzuschätzen. So ergeben sich auf das Ozeaneum selbst keine negativen Auswirkungen, da hier ohnehin nur weitgehend fensterlose Fassaden vorgesehen sind. In der das Ozeaneum umgebenden Bebauung werden von den zu geringen Abstandsflächen keine Wohnungen, sondern vor allem Arbeitstätten wie Büros, Geschäfte, Lagerflächen oder zukünftige weitere kerngebietstypische Nutzungen wie z.B. Hotels etc. betroffen, bei denen die zu erwartende Einschränkung der Belichtung und Besonnung vertretbar erscheint:

- Gesunde Arbeitsbedingungen sind gewährleistet.
- In der Neuen Semlower Straße ist das bestehende Wohnhaus Am Fährkanal 1 nicht berührt.
- Bei dem in der Neuen Semlower Straße gegenüber der Auskrugung liegenden ehemaligen Mühlengebäude werden durch die Unterschreitung der Abstandsflächen die Belichtung und Besonnung nicht unzumutbar eingeschränkt. Das Gebäude steht gegenwärtig leer. Die durch seine ursprüngliche Zweckbestimmung gegebenen Gebäudemaße- und Eigenschaften kämen für die Nachnutzung bevorzugt Arbeitstätten, eventuell auch Beherbergungsbetriebe, in Frage. Die Stadt kann als Eigentümerin die Nachnutzung des Gebäudes steuern.
- Das Grundstück Neue Badenstraße 4 wird durch die Baulinie des Walhauses geschnitten. Dieses befindet sich, ebenso wie das Grundstück des künftigen Ozeaneums, in Eigentum der Hansestadt Stralsund. Somit kann die Hansestadt selbst sicherstellen, z.B. durch Grundstücksteilungen oder Eintragung von Baulasten, dass der festgesetzte Gebäudeteil auch ausgeführt werden kann.

7.4 Verkehrserschließung

Straßenverkehrsflächen

Die im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegenden Bestandteile öffentlich gewidmeter Straßen sind gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB als Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Dabei handelt es sich um Teile der Neuen Semlower Straße, der Hafenstraße, der Neuen Badenstraße und der Straße Am Semlower Kanal. Durch die genannten Straßen wird die unmittelbare Erschließung des Plangebietes gesichert.

Z.T. kragen Teile der Baukörper über die Straßenverkehrsfläche aus. Es ergeben sich folgende Lichtraumprofile über den Verkehrsflächen:

Auskragung Hafenstraße:	min. 3,2 m
Auskragung Neue Semlower Straße:	min. 4,5 m
Auskragung Am Semlower Kanal:	min. 4,5 m

Die Verkehrsfunktion der Neuen Semlower Straße und der Straße Am Semlower Kanal bleibt damit in vollem Umfang erhalten, in der Hafenstraße ergeben sich Einschränkungen, allerdings kann hier der erforderliche Kfz-Verkehr, begünstigt durch die gesamte Breite des tatsächlichen Verkehrsraumes (Hansakai), den Hindernissen ausweichen.

Erschließung und Ruhender Verkehr

Das geplante Ozeaneum wird einen erheblichen Publikumsverkehr hervorrufen. In diesem Zusammenhang sind aber auch Wechselwirkungen mit dem bestehenden Standort des Meeresmuseum im Katharinenkloster zu berücksichtigen, da ein Teil der Besucher beide Einrichtungen besuchen und überdies das Katharinenkloster Besucher (gegenwärtig ca. 450.000) an das Ozeaneum abgeben wird. Insofern wird auch der Parkarumbedarf des Katharinenkloster beeinflusst werden. Im Ergebnis einer Untersuchung² werden für beide Standorte folgende Besucherzahlen prognostiziert:

Ozeaneum:	ca. 376.000
Katharinenkloster:	ca. 137.000
„Kombibesucher“ beider Standorte:	ca. 171.000
Summe:	ca. 684.000

Es wird davon ausgegangen, dass die Besucher zu ca. 80% mit dem Pkw, zu 15 % mit Reisebussen und zu ca. 5 % mit dem ÖPNV, Taxi, Fahrrad etc. anreisen.

Der daraus resultierende Parkraumbedarf sowie die verkehrlichen Auswirkungen wurden in einem eigens erstellten Verkehrskonzept³ für das Ozeaneum ermittelt. Dabei erfolgt die Berechnung der Stellplätze und der zu erwartenden Verkehrsmengen für das Ozeaneum auf Basis der 376.000 Ozeaneum-Besucher, während die 137.000 Besucher des Katharinenklosters sowie die 171.000 „Kombibesucher“ wie bisher dem Parkraumbedarf der gesamten Altstadt zugerechnet werden.

Als Bemessungsgrundlage wird zum einen der Besucherdurchschnitt der 20 besten Besuchstage („Design-Tag“) zu Grunde gelegt, der für 98 % des Jahres ausreichend ist. Demnach ergibt sich ein Bedarf von ca. 560 Pkw-Stellplätzen (inkl. Angestellte und Reserve) und 4 bis 5 Kurzzeitparkplätzen zum Ein- und Aussteigen für Reisebusse. Zum anderen wird ein Stellplatzbedarf ermittelt, der auf die Monate mit durchschnittlichem Besucheraufkommen ausgerichtet ist und den Bedarf an 80% des Jahres deckt. Dieser liegt bei ca. 320 Pkw-Stellplätzen und 2 bis 3 temporären Busparkplätzen.

Für die öffentlichen Räume der nördlichen Hafeninself besteht das - bereits im Rahmenplan und im Managementplan Altstadt verankerte – Ziel, die Aufenthaltsqualität zu steigern und die Kaianlagen als urbane Freiräume mit maritimer Prägung und Blick auf den Sund zu entwickeln. Vor diesem Hintergrund ist die Unterbringung des für das Ozeaneum prognostizierten Park-

² Wirtschaftlichkeit, Marketingstrategie, Umsetzungsempfehlungen, Erweiterung Deutsches Meeresmuseum mit dem Neubau OZEANEUM, 12/2003, Wenzel Consulting Aktiengesellschaft, i. A. des Deutschen Meeresmuseums.

³ Verkehrskonzept Ozeaneum, Schnüll, Haller und Partner, 2004, i. A. der Hansestadt Stralsund

raumbedarfs auf der nördlichen Hafensinsel und das sich daraus ergebende Verkehrsaufkommen als unverträglich einzuschätzen. Zudem würden die übrigen Funktionen der Verkehrsflächen und Kaianlagen nachhaltig beeinträchtigt werden. Zu nennen sind hier der Lieferverkehr des Ozeaneums, das Anwohnerparken sowie die Andienung bestehender und künftiger baulicher Nutzungen, aber auch der Nutzungen an den Kaianlagen, wie z.B. die Liegeplätze der Flusskreuzschiffahrt, temporäre kulturelle und touristische Veranstaltungen etc.

Daher soll das Aufkommen durch den fließenden und den ruhenden Verkehr auf der nördlichen Hafensinsel soweit wie möglich minimiert werden. So sind hier – mit Ausnahme von Behindertenstellplätzen - auf dem Gelände des Ozeaneums - keine zusätzlichen Parkmöglichkeiten vorgesehen. Daher wird auch von der Errichtung einer Tiefgarage unterhalb des Ozeaneums abgesehen. Durch diese könnte zwar das vorhandene Parkraumangebot entlastet werden, allerdings wäre damit eine unerwünschte Zunahme des fließenden Verkehrs auf der nördlichen Hafensinsel verbunden. Zudem ist die Errichtung einer Tiefgarage nicht nur aus den Belangen des Hochwasserschutzes und des Bodendenkmalschutzes kritisch zu betrachten, sondern würde auch, aufgrund des problematischen Baugrundes, unverhältnismäßige technische und finanzielle Aufwendungen erfordern.

Aus den genannten Gründen werden auf der nördlichen Hafensinsel keine weiteren Stellplätze vorgesehen. Das Parkraumkonzept für das Ozeaneum basiert im wesentlichen darauf, die Stellplätze in Parkhäusern am Altstadtstrand vorzuhalten, die ca. 250 m bis 750 m vom Standort des Ozeaneums entfernt sind. Am Knieperwall befindet sich eine Tiefgarage mit 280 Stellplätzen in Bau. Zwei weitere Parkhäuser mit jeweils ca. 300 Stellplätzen sind in der Holzstraße auf der südlichen Hafensinsel sowie Am Fährwall vorgesehen. Letztere befindet sich bereits in Vorbereitung. Damit werden zusammen ca. 880 neue Stellplätze geschaffen, so dass rechnerisch der Parkraumbedarf des Ozeaneums von bis zu ca. 560 Stellplätzen gedeckt werden kann. Für den geringeren Stellplatzbedarf an 80 % des Jahres (ca. 320 STP) ist das geplante Parkhaus Holzstraße nahezu allein ausreichend.

Allerdings sollen die genannten Parkhäuser auch der Versorgung der Altstadt dienen und sind nicht ausschließlich den Gästen des Ozeaneums vorbehalten. So ist davon auszugehen, dass der ruhenden Verkehr des Ozeaneums z.T. auch Stellplätze in anderen Bereichen der Altstadt in Anspruch nehmen wird. Dies dürfte sich auch dadurch ergeben, dass die Besucher neben dem Ozeaneum auch andere Sehenswürdigkeiten zum Ziel haben. Das hier insgesamt verfügbare Parkraumangebot (inkl. der geplanten Parkhäuser) ist im Ergebnis des Verkehrskonzeptes Ozeaneum ausreichend, um den Bedarf der Altstadt und des Ozeaneums zu decken. Es ist beabsichtigt, ein Verkehrsleitsystem einzurichten, das die Besucher zu den verschiedenen Parkmöglichkeiten im Altstadtbereich lenkt.

Das zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen für die Altstadt ist mit Berücksichtigung des Besucherrückgangs im Katharinenkloster als wenig gravierend einzustufen, so dass keine negativen Auswirkungen für das Straßennetz der Altstadt zu erwarten sind. Die angemessene Besuchersteigerung von ca. 450.000 auf ca. 684.000 pro Jahr bedeutet, umgerechnet auf die tägliche Verkehrssituation in Relation zu den vorhandenen Verkehrsbelastungen, keine deutlich spürbare Steigerung. Zudem wird durch den Neubau des Rügendamms, die Ortsumgehungsstraße B195n sowie den Neubau der B194n bis zum Jahr 2007 nicht nur die Leistungsfähigkeit des Stralsunder Verkehrsnetzes insgesamt erhöht, sondern auch die Altstadt vom Durchgangsverkehr entlastet.

Darüber hinaus unterliegt die Erschließung des Ozeaneums folgende Zielstellungen:

- Die Haupteerschließung durch Lieferverkehr und Reisebusse erfolgt über die Semlower Brücke. Reisebusse können kurzzeitig zum Ein- und Aussteigen auf der nördlichen Hafeninsel parken; für längeres Parken ist die Nutzung der Fläche des gegenwärtigen Omnibusbahnhofs am Frankenwall vorgesehen, wenn dieser an die Bahnhofstraße verlagert wird. Als Standort für das Kurzzeitparken der Reisebusse ist der Hanskai vorgesehen. Alternativ kommt die in unmittelbarer Nähe auf der Altstadtseite befindliche Straße Am Fischmarkt in Betracht. Dadurch würde die Hafeninsel auch vom Reisebusverkehr entlastet werden. Eine Entscheidung hierzu ist noch zu treffen.
- Die Erreichbarkeit des Ozeaneums durch den öffentlichen Personennahverkehr soll zum einen durch die Erweiterung des bestehenden Linienbusnetzes im Hafenbereich gewährleistet werden, die durch den gültigen Nahverkehrsplan als Ziel vorgegeben ist. Hierzu sind zwei Haltestellen im Nahbereich des Ozeaneums vorgesehen. Darüber hinaus wird ergänzend eine Citybuslinie angestrebt, die eine direkte Verbindung zwischen Hauptbahnhof, Altstadt, Fährschiffhafen und Ozeaneum herstellen soll.
- Der Standort des geplanten Ozeaneums ist über das Straßennetz in das von der Bürgerschaft beschlossene Radwegkonzept eingebunden. Der Ostseefernradweg verläuft in diesem Abschnitt entlang der Straße Am Fischmarkt. Von dort kann das nur wenige Meter entfernt liegende Ozeaneum über die Semlower Brücke und die Badenbrücke erreicht werden.
- Das Verkehrskonzept Ozeaneum empfiehlt in Hinblick auf den künftigen Publikumsverkehr auch, die Kaianlagen vor dem Ozeaneum weitgehend verkehrsfrei zu halten und den Fußgängern vorzubehalten.

7.5 Technische Infrastruktur

Regenwasserableitung

Es ist davon auszugehen, dass mehrere Einleitstellen vom Grundstück in das vorhandene Leitungssystem erforderlich sein werden, da aufgrund von Pfahlgründungen und querenden Installationskanälen die Herstellung einer einzelnen Einleitstelle für das gesamte Grundstück schwierig ist.

Nach dem derzeitigen Planungsstand soll das Regenwasser an folgenden Anschlüssen des bestehenden Regenwassernetzes eingeleitet werden:

- Neue Semlower Straße DN 300,
- Am Semlower Kanal DN 250,
- Neue Badenstraße DN 200.

Von dort erfolgt die Einleitung in die Vorflut Semlower Kanal / Badkanal. Die Kapazität der vorhandenen Leitungen ist ausreichend, um das im Geltungsbereich anfallende Regenwasser aufzunehmen.

Schmutzwasserentsorgung

Für die Ableitung der Sanitärabwässer ist der Anschluss an das Abwassernetz an folgenden Abschnitten vorgesehen (jeweils Leitungen DN 200):

- Neue Semlower Straße,
- Am Semlower Kanal,

- Neue Badenstraße.

Das vorhandene Abwassersystem verfügt über ausreichende Kapazitäten zur Schmutzwasseraufnahme des Ozeaneums.

Ableitung von Nord- und Ostseewasser aus den Aquarien

Aus den Aquarien soll aufbereitetes Nord- und Ostseewasser abgeleitet werden. Das Aquarienwasser wird im Ozeaneum über Kreislaufanlagen aufbereitet, um den Frischwasserzusatz möglichst zu reduzieren. Feststoffe werden in einem Abschlammprozess getrennt und entsorgt. Die weiteren Aufbereitungsstufen für die Abwasserentsorgung entsprechen den allgemeinen Bestimmungen und dem Stand der Technik. Es ist eine Direkteinleitung in die umliegenden Gewässer 1. Ordnung vorgesehen. Die hierfür erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen sind durch den Bauherren im Vorfeld der Bauausführung einzuholen.

Trinkwasserbereitstellung

Die Trinkwasserversorgung wird über das bestehende öffentliche Trinkwassernetz gesichert.

Löschwasserbereitstellung

Für den Grundschutz besteht ein Löschwasserbedarf von 96 m³/h. Aus dem Trinkwassernetz können gesichert 48 m³/h zur Verfügung gestellt werden. Deshalb ist vorgesehen, den gesamten Löschwasserbedarf durch die Errichtung von Löschwasserentnahmestellen aus dem Strelasund bzw. aus dem Querkanal zu decken. Durch diese Maßnahme kann der Grundschutz gesichert werden.

Der Bau von Löschwasserentnahmestellen beinhaltet die Errichtung und Veränderung von baulichen Anlagen an der Küste. Dies bedarf gemäß § 86 des Wassergesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern der Genehmigung.

Stromversorgung

Das geplante Ozeaneum kann über das im Bereich Neue Semlower Straße bestehende Mittelspannungsnetz versorgt werden.

Gasversorgung

Die Gasversorgung ist durch vorhandene Leitungen gegeben. Bei entsprechendem Bedarf, steht einer Erweiterung der Gasversorgungsanlagen nichts entgegen.

Wärme- und Kälteversorgung

Die Wärme- und Kälteversorgung des Ozeaneums soll nach Aussagen des Deutschen Meeresmuseums über eine separate technische Anlage zur Medienversorgung erfolgen. Ein möglicher Standort für diese Anlage befindet sich im benachbarten Quartier 65, außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes.

Abfall- und Wertstoffentsorgung

Die Hausmüllentsorgung kann durch die Entsorgungs GmbH gesichert werden. Das Plangebiet ist für die Entsorgungsfahrzeuge (3-achsiges Müllfahrzeug) über die öffentlichen Straßen erreichbar. Die Wertstoffentsorgung erfolgt über den auf der Hafensinsel vorhandenen DSD- Standort.

7.6 Natur und Landschaft, Umweltverträglichkeit, Umweltbericht

Im Plangebiet besteht bereits Baurecht nach § 34 BauGB. Der Bebauungsplan ermöglicht keine Eingriffe, die über das bereits heute zulässige Maß hinausgehen. Zudem weist das Plangebiet infolge der baulichen Vorprägung keine nennenswerten Vegetationsbestände auf. Daher ist ein Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft gemäß § 8 Bundesnaturschutzgesetz sowie die Aufstellung eines Grünordnungsplanes nicht erforderlich.

Die Pflicht zur Durchführung der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles und einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVPG und UVPG M-V besteht nicht, da die zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO eine Größe von 20.000 m² unterschreitet.

Die Darlegung der Belange des Umweltschutzes in einem Umweltbericht gemäß § 2a BauGB ist gemäß § 233 BauGB nicht erforderlich, da der Bebauungsplan bereits vor dem Inkrafttreten des § 2a BauGB am 20.7.2004 förmlich eingeleitet worden ist.

7.7 Immissionsschutz

Das geplante Ozeaneum weist im Vergleich zu anderen Nutzungen – z.B. Wohnungen - eine geringere Schutzbedürftigkeit vor Schallimmissionen auf. So werden sich die Besucher hier i.d.R. nur einmalig und temporär aufhalten, die Nutzung ist überwiegend auf das Gebäudeinnere bezogen und Wohnungen sind nicht bzw. nur ausnahmsweise zugelassen oder sind als Gästewohnungen nicht dauerhaft bewohnt. Unter Zugrundelegung der DIN 18005 Schallschutz im Städtebau ist die Schutzbedürftigkeit des Ozeaneums mit der eines Kern- oder Gewerbegebietes gleichzusetzen. Unter dieser Maßgabe sind keine Immissionen erkennbar, die das Ozeaneum in unverträglicher Weise beeinträchtigen werden.

Jedoch wird durch den künftigen Museumsbetrieb selbst die Lärmbelastung des Umfeldes insbesondere durch den Kfz-Verkehr (Zulieferung, Reisebusse) zunehmen. In diesem Kontext ist jedoch zu berücksichtigen, dass die nördliche Hafeninsel zur Zeit eine geringe Nutzungsintensität aufweist. Maßstab für die Beurteilung der Schutzbedürftigkeit der benachbarten Nutzungen muss jedoch der zukünftige kerngebietstypische Ausbauzustand der nördlichen Hafeninsel und dem damit verbundenen höheren Schalleintrag sein. Durch das Ozeaneum sind keine Immissionen zu erwarten, die die mit einem Kerngebiet verbundene Erwartung auf angemessenen Schutz vor Lärmbelastungen überschreiten und sich in erheblicher Weise nachteilig auf die umliegenden Nutzungen auswirken.

7.8 Altlasten / Kampfmittel

Im Plangebiet wurden vereinzelt als gering einzuschätzende Belastungen mit Mineralölkohlenwasserstoffen und Schwermetallen sowie an einer Stelle eine signifikante Belastung mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) festgestellt, die bei der geplanten Nutzung durch das Meeresmuseum, einhergehend mit einer weitreichenden Überbauung und Versiegelung, keine Sanierung des Bodens erfordern. Allerdings stellt die Entsorgung des kontaminierten Bodens im Rahmen von Tiefbauarbeiten ein abfallrechtliches Problem dar. Der konkrete Entsorgungsweg ist mittels einer Deklarationsanalyse des Bodenaushubs zu klären. Die Standorte der belasteten Flächen bzw. der Verdachtsfläche sind in der Planzeichnung gekennzeichnet.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt in einem Gebiet, in dem u.U. mit Kampfmitteln gerechnet werden kann. Vor Beginn der Baumaßnahmen sind das Landesamt für Katastrophenschutz und Munitionsbergungsdienst einzubeziehen, um eventuelle Maßnahmen für eine Sondierung bzw. Bergung von Kampfmitteln abzustimmen. Der Bebauungsplan enthält einen entsprechenden Hinweis.

7.9 Denkmalschutz

Die Vorschriften des Denkmalschutz werden in Bezug auf die denkmalgeschützten Gebäude Neue Badenstraße 4, Hafenstraße 9/10 und Hafenstraße 8 nicht berührt. Um deren Baukörperausformung zu sichern, werden die Grundflächen durch Baulinien und die Gebäudehöhen durch die zulässigen Firsthöhen festgesetzt

Von Beeinträchtigungen der geschützten Stadtsilhouette ist nicht auszugehen (siehe auch Ausführungen zu den Gebäudehöhen in Kapitel 7.3). Zur Prüfung wurde eine computergestützte 3D-Visualisierung angefertigt, die aufzeigte, dass sich das Ozeaneum als weiterer Baustein verträglich in die Silhouette der Altstadt einfügt und nicht gegen die Dominanz der sie prägenden Gebäude konkurriert.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes befindet sich im Bereich des Bodendenkmals „Altstadt“. Für das Bauvorhaben ist daher eine Genehmigung gemäß § 7 DSchG M-V erforderlich. Das Einvernehmen zur Erteilung der Genehmigung durch das Landesamtes für Bodendenkmalpflege Mecklenburg-Vorpommern kann nur hergestellt werden, wenn vor Beginn jeglicher Erdarbeiten die fachgerechte Bergung und Dokumentation der betroffenen Teile des Bodendenkmals „Altstadt“ sichergestellt wird. Über die hierfür in Aussicht genommenen Maßnahmen ist das Landesamt für Bodendenkmalpflege rechtzeitig vor Beginn der Erdarbeiten zu unterrichten.

7.10 Hochwasserschutz

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist als „Fläche, bei deren Bebauung besondere bauliche Sicherungsmaßnahmen gegen Naturgewalten erforderlich sind: bei erhöhten Außenwasserständen überflutungsgefährdetes Gebiet“ gekennzeichnet. Diese Kennzeichnung hat eine Warnfunktion und stellt keine Planfestsetzung dar.

Am Standort sind keine Sturmflutschutzanlagen des Landes Mecklenburg Vorpommern vorhanden und auch nicht vorgesehen. Aus der Realisierung des Vorhabens können gegenüber dem Land Mecklenburg Vorpommern keine diesbezüglichen Ansprüche abgeleitet werden.

Das Plangebiet weist kaum Höhenunterschiede auf und liegt ca. 1,4 m bis 2,2 m über HN. Daher ist nicht davon auszugehen, dass bei erhöhten Außenwasserständen von 2,7 m ü. NN (entspricht ca. 2,6 m über HN) bei Hochwasser Gefahr für Leib und Leben von Menschen besteht. Das Hochwasser ist ein Ausnahmeereignis, das nicht plötzlich von der Ostsee über das gefährdete Gebiet hereinbricht, sondern infolge der Wetter- und Windverhältnisse frühzeitig erkennbar ist, so dass die Menschen die Gebäude verlassen bzw. sich in höher gelegene nicht hochwassergefährdete Räume innerhalb der Gebäude begeben können.

An den Gebäuden sind bauliche oder technische Vorkehrungen und Anlagen zur Abwehr möglicher Hochwasserschäden vorzusehen. Der Bebauungsplan setzt keine konkreten Maßnahmen fest; die

Bauherren müssen über geeignete Maßnahmen und den erforderlichen Kostenaufwand eigenverantwortlich entscheiden.

Die Lagerung von gewässergefährdenden Stoffen unterhalb des Bemessungshochwasserstandes von 2,6 m ü. HN ist nicht zulässig.

7.11 Örtliche Bauvorschriften / Gestaltungssatzung

Das Plangebiet befindet sich im Geltungsbereich der Gestaltungssatzung Altstadt der Hansestadt Stralsund, die als örtliche Bauvorschrift gemäß § 86 Abs. 1 Nr. 1 LBauO M-V von der Bürgerschaft beschlossen wurde und am 15.5.1994 in Kraft getreten ist. Durch sie soll erreicht werden, dass sich baulichen Maßnahmen und Neubauten in die typischen baulichen Gestaltungsmerkmale sowie die architektonisch-städtebauliche Eigenart der Altstadt einfügen.

Das geplante Ozeaneum weicht bereits aufgrund seiner Zweckbestimmung und der damit verbundenen Anforderungen an die Baukörper - wie z.B. Gebäudehöhe- und Volumen, Verzicht auf Fenster zum Ausschluss von Tageslicht, etc. - von den charakteristischen Eigenarten und Gestaltungsprinzipien der Bebauung in der Altstadt ab. Zudem ist im Ergebnis des Architektenwettbewerbes beabsichtigt, ein bauliches Ensemble mit eigenständiger Formsprache zu schaffen. Daher findet die Gestaltungssatzung für die geplanten Neubauten des Ozeaneums sowie die sie umgebenden privaten Freiflächen keine Anwendung. Im Hinblick auf die Ausführung von Webeanlagen wird seitens des Deutschen Meeresmuseums ein Gestaltkonzept erarbeitet und mit der Stadtverwaltung abgestimmt.

Die bestehenden Gebäude Neue Badenstraße 4, Hafenstraße 9/10 und Hafenstraße 8 unterliegen weiterhin den Bestimmungen der Gestaltungssatzung.

Um Störungen der Schifffahrt zu vermeiden, werden selbstleuchtende Werbeanlagen, die aufgrund ihrer Größe, Gestalt und Farbe zur Verwechslungen mit Schifffahrtszeichen führen können, ausgeschlossen.

7.12 Städtebauliche Vergleichswerte

Sondergebiet	7.435 m ²
Kerngebiete	933 m ²
<u>Verkehrsflächen</u>	<u>3.102 m²</u>
Geltungsbereich des B-Planes	11.470 m ²

8. Maßnahmen der Planrealisierung

Der Abbruch von Gebäuden sowie der Erwerb der Grundstücke durch die Hansestadt Stralsund ist bereits erfolgt.

Gemäß Bürgerschaftsbeschluss Nr. B 2004-IV-05-2002 hat die Stadt die für das Ozeaneum benötigten Grundstücke (Flurstücke 30/1 teilweise, 31, 32/1,

