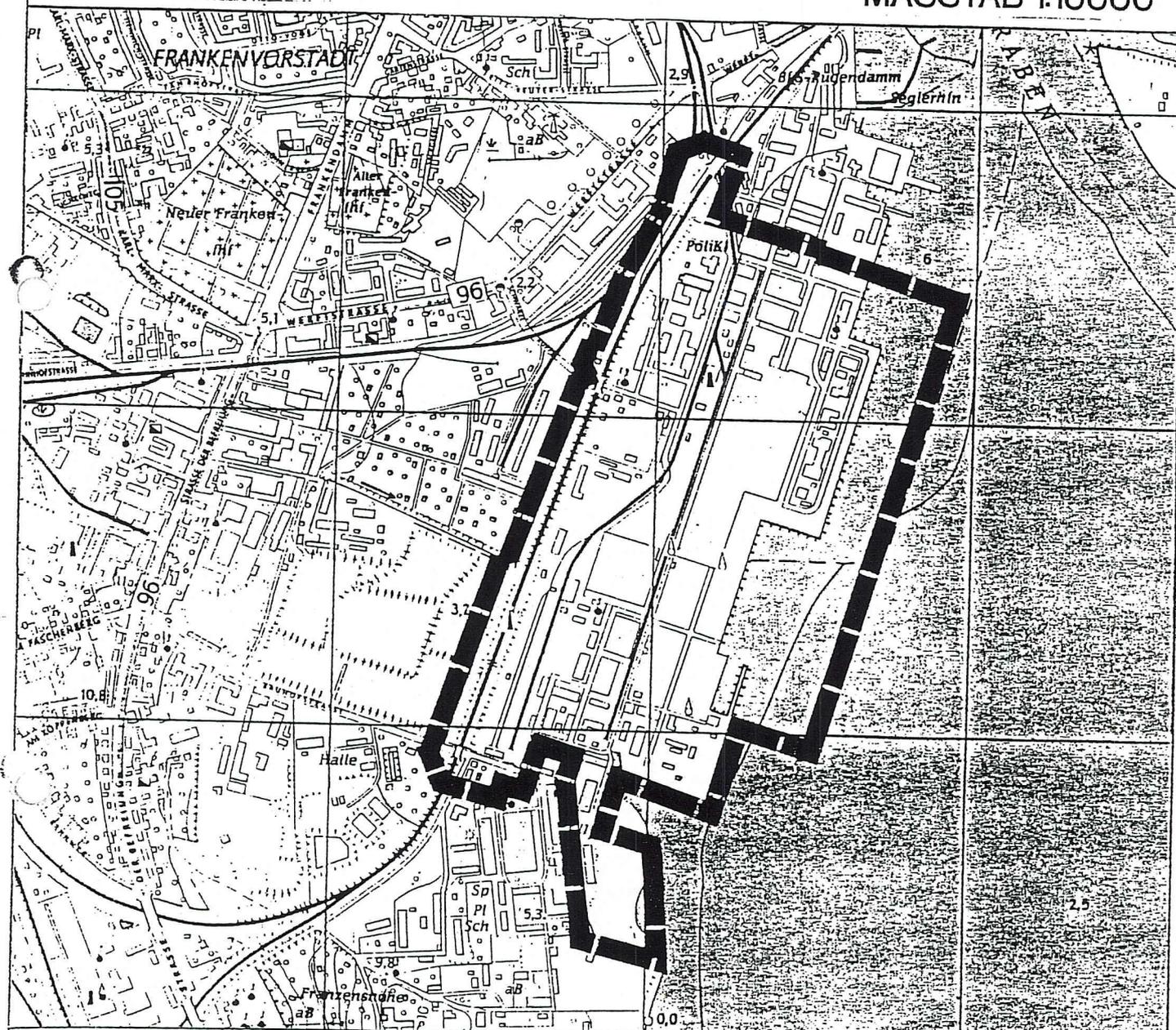


HANSESTADT STRALSUND

DER OBERBÜRGERMEISTER
BAUDEZERNAT STADTPLANUNGSAMT

ÜBERSICHTSPLAN

MASSTAB 1:10000



BEGRÜNDUNG

BEBAUUNGSPLAN NR. 30a

INDUSTRIEGEBIET IM EHEMALIGEN WERFTBEREICH

DER VOLKSWERFT

12. AUGUST 1994

1. Lageplan

(siehe Deckblatt)

2. Städtebauliche Vergleichswerte

Gesamtfläche	46,51 ha
Industriegebiet	38,69 ha
davon durch Aufschüttung erweiterte Fläche	8,46 ha ₂
private Grünflächen	2560 m ²
Flächen für Stellplätze	1,61 ha
öffentliche Bahnanlagen	5,29 ha
öffentlicher Straßenraum	2,27 ha

3. Anlaß und Ziele der Planung

Werften sind das industrielle Rückgrad des Landes Mecklenburg/Vorpommern. Um ihren Erhalt zu sichern und zu gewährleisten, daß sie auf dem internationalen Markt bestehen können, ist eine Ausstattung mit modernsten Anlagen und Technologien zwingend notwendig. Da die derzeit vorhandenen Gebäude und Anlagen der Volkswerft Stralsund GmbH den technologischen Stand von 1960 verkörpern und für einen flexiblen Schiffbau ungeeignet sind, ist eine Modernisierung der Volkswerft für die Erhaltung des Wertstandortes Stralsund unabdingbar.

Aufgrund der Modernisierung der Volkswerft ergibt sich eine wesentlich reduzierte Betriebsfläche. Dies wiederum ermöglicht eine Neustrukturierung des Gesamtbereiches zwischen Bahnstrecke, Strelasund und Justizvollzugsanstalt. Im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 30 wird im nördlichen Teilbereich ein Hafengebiet entstehen, das neben dem schon bestehenden Seglerhafen eine Erweiterung des Stralsunder Umschlaghafens beinhaltet. Dieser Erweiterungsstandort des Umschlaghafens wird durch eine direkte Anbindung an die sogenannte Ostansteuerung eine wesentliche Standortverbesserung des Stralsunder Hafens bedeuten. Südlich der Werft ergibt sich die Entwicklung eines neuen Gewerbegebietes, in dem die Justizvollzugsanstalt als Sondergebiet ihren Standort behalten wird.

Die beabsichtigte Entwicklung löste das Erfordernis nach einer öffentlichen Erschließung der genannten Bereiche und geplanten Nutzungen in straßenseitiger, stadttechnischer sowie bahnseitiger Hinsicht aus. Um diese Entwicklung städtebaulich zu ordnen, geplanten Vorhaben bei der Umgestaltung einen baurechtlichen Rahmen zu geben und die Trassenführung der "Neuen Werftstraße" zu untersuchen, wurde ein Bebauungsplan-Vorentwurf für den gesamten ehemaligen Bereich der Volkswerft erarbeitet. Ziel des vorliegenden Bebauungsplangentwurfes Nr. 30a, der einen ausgegliederten Teilbereich des Bebauungsplanes Nr. 30 darstellt, ist es, den Teil des Industriegebietes vorrangig und beschleunigt zu bearbeiten, um für die in diesem Bereich geplante Modernisierung der Volkswerft GmbH die rechtlichen Grundlagen zu schaffen und die Trassenführung der "Neuen Werftstraße" in diesem Teil des Gebietes (1. Bauabschnitt) festzulegen.

Die Erschließung des gesamten Plangebietes des Bebauungsplanes Nr. 30, die insbesondere durch den zum Teil schlechten Baugrund und durch die umfangreiche Neuordnung der Erschließung relativ hohe finanzielle Mittel erfordert, ist als Fördermaßnahme zur Einrichtung

eines Industrie- und Gewerbestandortes beim Wirtschaftsministerium des Landes Mecklenburg/Vorpommern angemeldet worden.

4. Rechtsgrundlagen

Das Plangebiet liegt (bis auf die geplanten seeseitigen Aufschüttungsflächen) innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortslage. Die Aufstellung eines einfachen Bebauungsplanes, der lediglich Festsetzungen über die Art und (teilweise) über das Maß der baulichen Nutzung sowie über die örtlichen Verkehrsflächen enthält, wird daher für ausreichend erachtet, um die geordnete städtebauliche Entwicklung in diesem Gebiet zu regeln. Planerische Kriterien, die nicht in dieser Bebauungsplansatzung festgesetzt sind, werden gemäß § 34 BauGB sowie nach der Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern geregelt.

Der Bebauungsplan ist aus dem in Aufstellung befindlichen Flächennutzungsplan der Hansestadt Stralsund entwickelt worden. Aufgrund der Dringlichkeit des Vorhabens soll der Bebauungsplan jedoch beschleunigt bearbeitet und beschlossen werden, so daß er ggf. der Genehmigung des Flächennutzungsplanes vorangestellt wird (vorzeitiger Bebauungsplan aufgrund § 246a BauGB und § 8 Abs. 4 BauGB).

Gesetzesgrundlagen: Baunutzungsverordnung (BauNVO) vom 23. Januar 1990, Baugesetzbuch (BauGB) vom 8. Dezember 1986, Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V) vom 26. April 1994, Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 22. April 1993, 1. Gesetz zum Naturschutz in Mecklenburg-Vorpommern vom 18.12.1991, Bundeswasserstraßengesetz (BWaStrG) vom 23.08.1990, BauGB-MaßnahmenG vom 28. April 1993

5. Lage des Baugebietes

Der Planbereich liegt in der Frankenvorstadt und wird begrenzt durch

- die künftige Kaikante am Strelasund im Osten,
- die Eisenbahnlinie der Deutschen Bahn AG im Westen,
- die Grenze zum künftigen Umschlaghafen im Norden,
- eine Grenze im Bereich der Bauhofstraße im Süden.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegen die Flurstücke 3 und (teilweise) 2 der Flur 37, die Flurstücke 2 bis 5, 7 und 8 sowie teilweise 1/1 der Flur 38, das Flurstück 3 der Flur 39 und die Flurstücke 116, 117, 118 sowie teilweise 119 der Flur 34.

6. Städtebauliche Ausgangssituation

Das Plangebiet umfaßt eine Fläche von insgesamt ca. 46,51 ha und wird derzeit durch die Volkswerft GmbH Stralsund genutzt. Diese hat jedoch zahlreiche der vorhandenen Gebäude an andere Gewerbebetriebe weitervermietet.

Verkehrstechnisch wird das Plangebiet momentan über eine Zufahrt von der Werftstraße im Bereich des Rügendamms (Untertunnelung, Kreuzung mit Anschlußbahn), die Schwarze Kuppe (Untertunnelung geringer Höhe, ungenügender Anschluß an die Werftstraße), die Bauhofstraße (Untertunnelung geringer Höhe) sowie die Franzenshöhe mit Anschluß an die Greifswalder Chaussee (geringe Straßenbreite, kein verkehrsgerechter Anschluß) erschlossen. Innerhalb des Planbereiches ist keine öffentlich-rechtliche Straßenverbindung gegeben.

Die innerhalb des Plangebietes vorhandenen Versorgungsleitungen sind lediglich für die Versorgung eines Betriebes ausgelegt. Bahnseitig wird das Gebiet durch ein Anschlußgleis parallel zur Gleisverbindung Rügen-Greifswald im Bereich der derzeitigen Stahlhalle erschlossen.

Ein großer Teil des Plangebietes liegt gemäß § 7 des 1. Gesetzes zum Naturschutz in Mecklenburg/Vorpommern im Gewässerschutzstreifen von 200 m. Eine Ausnahmegenehmigung für den Bau innerhalb dieses Gewässerschutzstreifens wurde jedoch bereits erteilt.

7. Inhalt des Planes

7.1 Baugebiete

Das Industriegebiet umfaßt den Bereich der künftigen Werft für den Schiffsneubau und die Schiffsreparatur sowie eine Fläche zur Ansiedlung eines Stahlhandels und anderer Industriebetriebe. Es wird durch die Festsetzung unterschiedlicher maximaler Firsthöhen von 26 m, 35 m bis hin zu 75 m im Bereich der künftigen Montagehalle gegliedert.

Die Abmessungen der Endmontagehalle werden durch die Hauptabmessungen des größten Schiffes des Bauprogrammes, den notwendigen Kranerfordernissen und der Stapellauftechnik bestimmt. Aus dem geplanten Absenksystem (kostenmäßiges und technologisches Optimum) ergeben sich die erforderlichen Höhen von 62 m bis Unterkante Dachbinder (resultierend aus der geplanten Fertigung von PANMAX-Containerschiffen mit der entsprechenden Höhe) sowie von 75 m bis Oberkante First (resultierend aus Kranbahn, Kran, Dachkonstruktion u.ä.).

Die festgesetzte Höhe von 26 m bzw. 35 m für den überwiegenden Teil des Industriegebietes ergibt sich aus vorhandenen bzw. geplanten Hallenkörpern. Das Hochhaus mit einer Höhe von ca. 47 m besitzt dabei Bestandsschutz. Der Haupteingang zur künftigen Werft liegt im Bereich der Schwarzen Kuppe. Hier sind ein neues Sozialgebäude, die Betriebsfeuerwehr sowie die erforderlichen Stellplätze vorgesehen. Gleichzeitig soll sich hier der zentrale Grünbereich entwickeln. Die zulässige Grundflächenzahl (bezogen auf das Gesamtindustriegebiet) wird entsprechend Baunutzungsverordnung mit 0,8 festgesetzt. Es bestehen aber keine Bedenken, im Einzelfall gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO von dieser Grenze abzusehen, wenn die Einhaltung der Grenzen zu einer wesentlichen Erschwerung der zweckentsprechenden Nutzung führen würde.

Aufgrund der für den modernen Werftbetrieb erforderlichen großen und hohen Baukörper kann von den gemäß Landesbauordnung in Industriegebieten sonst geforderten Abstandflächen bis zu einem Wert von 0,1 der Gebäudehöhe abgewichen werden, die Mindestabstandfläche von 3 m muß allerdings in jedem Fall gewahrt bleiben. Damit soll die für den Betriebsablauf notwendige Gebäudeanordnung ermöglicht werden, soweit Belange des Brandschutzes nicht entgegenstehen. In der festgesetzten abweichenden Bauweise dürfen die Baukörper eine Länge von 50 m überschreiten, ansonsten gelten die Vorschriften der offenen Bauweise.

Da das Plangebiet vorrangig der Unterbringung von Industriebetrieben dienen soll, erfolgte ein weitestgehender Ausschluß von Einzelhandelsansiedlungen (max. 100 m² Verkaufsfläche).

Der Festsetzung der Farbgebung der höheren Baukörper im Industriegebiet gingen umfangreiche farbgestalterische Betrachtungen voraus. Da die Größe der Montagehalle produk-

tionsbedingt ist, soll der Baukörper so gestaltet werden, daß das Stadt- und Landschaftsbild so gering wie möglich beeinträchtigt wird. Dabei wurden die Farbskala des Himmels (Hellgrau- bis Blautöne) einerseits und die Vorstellungen der Werft nach Durchsetzung des Blautones andererseits derart in Übereinklang gebracht, daß die Ausführung einer Fassade oberhalb von 35 m über Oberkante Kaimauer in ca. 10 verschiedenen, untereinander abgestuften Blau- bzw. Blaugrüntönen als Optimum zu betrachten ist.

Es ist vorgesehen, daß die Volkswerft GmbH die innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes liegende bisherige Wasserfläche (in der Planzeichnung als Fläche für Aufschüttung dargestellt) erwirbt. Vorschriften gemäß § 13 Abs. 3 WaStrG können damit außer Acht gelassen werden.

7.2 Verkehrserschließung

Die Grundlage für die Neuordnung der Erschließung bildet eine neue Sammelstraße ("Neue Werftstraße"), die von der Werftstraße (Bundesstraße 96) im Bereich des Bahnhofes Rügendamm auf der Ostseite am Fuß des Bahndammes bis zum Anschluß an die Bauhofstraße sowie an die Franzenshöhe verläuft. Von dort aus soll eine Anbindung an die Greifswalder Chaussee (Bundesstraße 96) über die Bauhofstraße erfolgen. Die Linienführung im Bereich der Bauhofstraße wird dabei so gewählt, daß auch eine später im Unterführungsbauwerk (Bahn) abgesenkte Bauhofstraße noch angebunden bleiben kann. Diese geringfügige Absenkung wird erforderlich, um eine Lkw-gerechte Durchfahrtshöhe zu sichern.

Im Zuge des Planverfahrens wurden Bedenken gegen eine Anbindung des Pangebietes über die Bauhofstraße geäußert. So befürchtete die REWA GmbH, daß durch die Querung der Kläranlage eine Störung bzw. Beeinträchtigung des Betriebsablaufes eintreten könnte, gleichzeitig würde der öffentliche Verkehr zur Werft behindert werden. Außerdem könne durch die geplante Absenkung der Straße eine Durchschneidung des vorhandenen Leitungsnetzes eintreten und die Nutzung der im Bau befindlichen bzw. bereits fertiggestellten Gebäude der Kläranlage in Frage gestellt werden.

Aufgrund dieser Bedenken und, um eventuelle Konflikte mit den Interessen der REWA GmbH auszuräumen, wurden eingehende Untersuchungen hinsichtlich einer möglichen alternativen Anbindung über die Franzenshöhe durchgeführt. Im Ergebnis dieser Untersuchung wurde festgestellt, daß eine Erschließung über die Franzenshöhe einen zusätzlichen Kreuzungspunkt im Bereich der ohnehin stark belasteten Bundesstraße 96 zur Folge hätte. Daher wird an der bisher vorgesehenen Anbindung über die Bauhofstraße festgehalten. Die Bedenken der REWA GmbH zur technischen Lösung konnten mittlerweile entkräftet werden, die geringfügige Absenkung der Bauhofstraße widerspricht nicht dem Konzept der Kläranlage.

Als Erschließungsgrundform ergibt sich ein Bügel, der sowohl im Zuge der Werftstraße als auch im Zuge der Greifswalder Chaussee an die Bundesstraße 96 verkehrsgünstig angeschlossen wird. In diese Erschließung eingebunden wird der ÖPNV (Busnetz) und das Radwegenetz, um das Plangebiet in die städtische Gesamterschließung zu integrieren und vor allem die Werft als wichtigen Arbeitsplatz-Schwerpunkt direkt anzubinden.

Der in den Straßenraum der "Neuen Werftstraße" integrierte Radweg ist Bestandteil des überregionalen Radwegenetzes. Im Bereich der Unterführung in der Bauhofstraße ist es nicht möglich, den Radweg parallel zur Fahrbahn durch den Tunnel zu führen. Daher verläuft er an dieser Stelle getrennt, außerhalb des öffentlichen Straßenraumes, als eigenständiger Tunnel auf der Fläche der Deutschen Bahn AG. Die Trasse wird über ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht entsprechend gesichert.

Die Straße "Schwarze Kuppe" wird nur in ihrem Bestand berücksichtigt und bildet keine wesentliche Grundlage für die künftige Erschließung des Plangebietes.

Die Anbindung an die Werftstraße (B 96) im Bereich des Bahnhofes Rügendamm soll in einer Stufenlösung verkehrsgerecht erweitert werden. Dabei erfolgt die Anbindung zunächst nur über die heutige Bahnunterführung, jedoch mit verbesserter Anbindung an die B 96 (unter Berücksichtigung der Anbindung der verlängerten geplanten Hafenstraße). Im zeitlichen Zusammenhang mit der steigenden Verkehrsentwicklung im gesamten Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 30 (u.a. Hafen) wird eine Erweiterung des Unterführungsbauwerkes und eine Trennung des Kfz-Verkehrs vom Schienenverkehr (Anbindungsgleis Hafen und Werft) notwendig. Hierzu wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 30 noch eine endgültige Lösung erarbeitet werden.

Die Erschließung des Plangebietes für den Schienengüterverkehr wird, wie heute bereits vorhanden, durch ein Anbindungsgleis aus/in Richtung Hafen erfolgen. Für die Werft und für den Hafen wird außerhalb des öffentlichen Verkehrsraumes auf den jeweiligen Betriebsgebieten die Schienenerschließung bedarfsgerecht angepaßt. Für das südlich der Werft angrenzende Gewerbegebiet ist grundsätzlich die Möglichkeit gegeben, sich im Bedarfsfall an dieses Schienensystem anzuschließen. Die Bestimmungen der Anordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen (BOA) vom 13.05.1982 sind einzuhalten.

Bei allen innerhalb des Geltungsbereiches des Plangebietes geplanten Kreuzungen von Straßen sind die Sichtdreiecke an den Einmündungen gemäß EAE 85 auszubilden.

7.3 Ver- und Entsorgung

Durch die Neugliederung des gesamten ehemaligen Geländes der Volkswerft wird auch die Neuordnung der Ver- und Entsorgungsleitungen notwendig. Der überwiegende Teil des Leitungsbestandes soll jedoch erhalten bleiben, entsprechende Schutzmaßnahmen und Umverlegungen werden daher erforderlich. Besonders konzentriert ist die Anzahl der Leitungen und Leitungssysteme im Bereich der Schwarzen Kuppe sowie im Bereich der Bauhofstraße mit Bahnunterführung.

Es muß berücksichtigt werden, daß die vorhandenen Entwässerungssysteme aufgrund des setzungsempfindlichen Baugrundes stark beschädigt sind. Im Zuge der Straßenbauarbeiten in der Bauhofstraße wird eine weitgreifende Umverlegung des vorhandenen Leitungssystems notwendig. Der sogenannte Zuckergraben, der als Teil des städtischen Grabensystems heute über das Werftgelände in Richtung Strelasund verläuft, wird vorerst in seinem Bestand gesichert, erfährt aber gleichzeitig die notwendige Neugestaltung (dringender Sanierungsbedarf). Im Bebauungsplan werden die Flächen im Verlauf des Grabens mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten des Versorgungsträgers belastet. Ziel ist jedoch letztlich eine Umverlegung des Zuckergrabens in die Trasse der "Neuen Werftstraße".

Die Trinkwasserversorgung der Volkswerft erfolgt derzeit von zwei Seiten, zum einen über die Werftstraße am alten Haupteingang und zum anderen über den Bergener Weg - Franzenshöhe. Einhergehend mit dem Bau der "Neuen Werftstraße" erfolgt durch die neu zu verlegende Leitung die Schließung des Systems zu einem Ring. Die im Bereich der Schwarzen Kuppe vorhandene Stahlrohrleitung ist zu erneuern, dabei sind vorhandene Grundstücksanschlüsse in die neue Leitung zu übernehmen.

Die Entwässerung des Plangebietes ist im Trennsystem durchzuführen. Als Vorflut für das anfallende Regenwasser dient dabei der Zuckergraben und dessen Verrohrung. Für den Bereich des südlichen Industriegebietes soll ein eigenes Regenwassersystem mit Vorflut in

den Strelasund geschaffen werden. Dabei ist einer Verschmutzung des Strelasundes durch verunreinigtes Oberflächenwasser durch Vorschalten einer Reinigungsanlage vor Einleitung in den Strelasund vorzubeugen. Hauptsammler für das anfallende Schmutzwasser ist das vorhandene System im nördlichen Teil des Plangebietes. Die Entwässerung erfolgt größtenteils im freien Gefälle, lediglich im südlichen Teil des Planbereiches ist eine Anhebung des Schmutzwasserstranges notwendig. Bei der Schaffung von neuen Entwässerungssystemen sind vorhandene Leitungen und Anschlußleitungen zu übernehmen. Desweiteren ist im Süden des Werftgeländes ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zur Absicherung der Kanaltrasse in Richtung Strelasund festgesetzt worden.

Die Versorgung mit Elektroenergie und Gas erfolgt durch die HEVAG bzw. die StrelaGas GmbH. Für die erforderlichen Versorgungsleitungen sind entsprechende Freiräume innerhalb des Straßenquerschnittes der "Neuen Werftstraße" vorgesehen. Im Planbereich sind Fernmeldeanlagen der Deutschen Bundespost/Telekom vorhanden. Bei Straßenbauarbeiten ist darauf zu achten, daß Beschädigungen vermieden werden. Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen sind dem Fernmeldeamt Rostock, Außenstelle Stralsund, mindestens 12 Monate vor Baubeginn schriftlich anzuzeigen.

Zur Gewährleistung einer effektiven Brandbekämpfung ist ein Löschwasserbedarf von 3200 l/min erforderlich. Das Löschwasser muß für eine Löschzeit von mindestens 2 Stunden zur Verfügung stehen (§ 3 LBauO M-V sowie technische Regeln W 405 Ziffer 4.4 und 4.5).

7.4 Immissionen, Umweltschutzmaßnahmen, Altlasten

Bei der Ansiedlung der einzelnen Unternehmen sind die Vorschriften der Immissionsschutz- bzw. Umweltgesetzgebung zu beachten. Aufgrund der Vorbelastung des Gebietes durch die ausgeübte Nutzung ist durch die Verwirklichung der Planung daher mit einer Verbesserung der heutigen Situation zu rechnen.

Die Werft besitzt unter den geplanten Nutzungen eindeutig das Primat, alle anderen, außerhalb des Bebauungsplanes 30a, aber innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 30 geplanten Nutzungen müssen sich "unterordnen". Die angrenzenden Gebiete werden in ihrer Schutzbedürftigkeit gegenüber Schallimmissionen des Industriegebietes wie folgt eingestuft:

- das geplante Sondergebiet "Umschlaghafen" wird in bezug auf die Schutzbedürftigkeit dem Charakter eines Industriegebietes gleichgestellt (kein Orientierungswert),
- das Sondergebiet mit der vorhandenen Justizvollzugsanstalt diesbezüglich dem Charakter eines Allgemeinen Wohngebietes (tags: 55 dB, nachts: 40 dB),
- für die vorhandene Kleingartenanlage und die direkt angrenzenden Gewerbegebiete gelten die Orientierungswerte entsprechend DIN 18005/1 (tags: 55 dB, nachts: 55 dB bzw. tags: 65 dB und nachts: 50 dB),
- der im Westen an das Plangebiet anschließende Bereich hat den Charakter eines Mischgebietes mit größtenteils gewerblicher Nutzung (tags: 60 dB, nachts: 45 dB).

Zur Beurteilung der auftretenden Schallimmissionen erfolgte eine Lärmprognose, die von der TÜV Nord GmbH auf der Grundlage von Angaben zur Schallausbreitung der Bauhülle der geplanten Hallenkomplexe der Werft, der Ermittlung der Hallenabstrahlung unter Berücksichtigung der Halleninnenpegel, der Immissionswerte der Außenquellen und der bekannten Vorbelastungen an den Immissionsorten erstellt wurde. Im Ergebnis dieser Prognose wird festgestellt, daß die geforderten Immissionsrichtwerte im gesamten Einwirkungsbereich eingehalten bzw. unterschritten werden. Angemerkt sei hierbei, daß ein Nachtbetrieb der Werft nicht vorgesehen ist.

Sämtliche Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Kabel müssen, sofern sie nicht mehr benötigt werden, entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen stillgelegt und beseitigt bzw. gesichert werden, daß keine nachteiligen Wirkungen von ihnen ausgehen können. Dies gilt auch in Bezug auf den Hochwasserschutz des Gebietes, so daß durch eventuelles Fluten Überschwemmungen oder Leitungsschäden ausgeschlossen werden können.

Innerhalb des Plangebietes befinden sich Altlastenstandorte und Verdachtsstandorte mit je nach der ehemaligen Nutzung unterschiedlich hohen Schadstoffbelastungen (besonders MINOL-Tanklager und ehemalige Dieselleitung). Im vorliegenden Bebauungsplan Nr. 30a sind diese Flächen entsprechend gekennzeichnet worden. Mit den bekannten Altlastenstandorten ist gemäß der Sanierungskonzeption der Fa. Baugrund GmbH Stralsund im Zusammenhang mit der wasserrechtlichen Verfügung der Unteren Wasserbehörde vom 14.01.1994 zu verfahren. Im Bereich des Haupttores, entlang der ehemaligen Dieselleitung sowie im Bereich des MINOL-Tanklagers sind vor Beginn geplanter Baumaßnahmen weitere Untersuchungen durchzuführen, um die kontaminierten Bereiche genau abzugrenzen, die Bereiche zu klassifizieren und entsprechende Maßnahmen zur Gefahrenabwehr einleiten zu können.

Unbelastete Bauabfälle dürfen nicht auf Hausmülldeponien gelagert werden. Die Entsorgung von mit Schadstoffen belasteten Flächen erfolgt entsprechend der Abfallsatzung der Hansestadt Stralsund.

7.5 Grünordnerische Maßnahmen

Aufgrund der Nutzung des Planbereiches als Industriegebiet und der damit verbundenen zweckentsprechenden Gestaltung und Bebauung sind grünordnerische Maßnahmen nur in sehr geringem Umfang möglich. Es soll jedoch durch die Begrünung der Parkplatz- und Stellflächen sowie der Straßen, insbesondere der "Neuen Werftstraße", versucht werden, durch die zu pflanzenden Bäume einen, wenn auch geringen, Ausgleich zu den geplanten Baumaßnahmen und Flächenversiegelungen zu schaffen. Nichtzuletzt soll durch die Bäume an der "Neuen Werftstraße" auch der dort entlang führende überregionale Radweg attraktiver gestaltet werden.

Entlang der südlichen Grenze des Geltungsbereiches soll ein 10 m, mindestens jedoch 5 m breiter Gehölzstreifen angelegt werden. Dieser Gehölzstreifen wird, den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 30 im Zusammenhang gesehen, dem Gebiet eine Grüngliederung geben. Desweiteren wurden innerhalb des Industriegebietes vereinzelt private Grünflächen festgesetzt (z.B. an der Ostseite des derzeitigen Bürogebäudes und an der nördlichen Plangrenze), die als solche bereits vorhanden sind und daher erhalten bleiben sollen.

Die innerhalb des Bebauungsplanes getroffenen Festsetzungen zur Grünordnung sind weitestgehend aus dem Grünordnungsplan übernommen worden. Dies bezieht sich jedoch nur auf den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 30a.

7.6 Sonstiges

Die Errichtung von Lichtern und Beleuchtungsanlagen, die die Schifffahrt stören, zur Verwechslung mit Schifffahrtszeichen Anlaß geben oder die Schiffsführer durch Blendwirkung oder Spiegelung irreführen, ist unzulässig. Geplante Beleuchtungsanlagen oder Leuchtreklamen, die von der Wasserstraße aus sichtbar sind, sind dem Wasser- und Schifffahrtsamt frühzeitig anzuzeigen (§ 34 Abs. 4 Bundeswasserstraßengesetz).

8. Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

Gemäß der §§ 8 und 8a-c des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) sind Eingriffe in Natur und Landschaft durch entsprechende Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen.

Da die seeseitigen Aufschüttungen des Strelasundes mit einer flächenmäßigen Ausdehnung von 8,46 ha einen erheblichen Eingriff im Sinne dieses Gesetzes darstellen, werden Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 30a stehen jedoch keine geeigneten Flächen für die Durchführung dieser Maßnahmen zur Verfügung, so daß der Ausgleich im südlich angrenzenden Uferbereich (Renaturierung und Sanierung) stattfinden soll. Die Regelung erfolgt über einen städtebaulichen Vertrag, der mit der Volkswerft GmbH Stralsund abgeschlossen wurde und mit Satzungsbeschluß der Bürgerschaft zum Bebauungsplan Nr. 30a in Kraft tritt. Im weiteren Verlauf des Planverfahrens zum Bebauungsplan Nr. 30 ist vorgesehen, den für den Ausgleich vorgesehenen Uferbereich in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 30 zu integrieren.

Da Festsetzungen in Text und Planzeichnung nur für Flächen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes zulässig sind, ist eine Beschreibung bzw. Festsetzung der geplanten Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 30a nicht möglich. Die detaillierte Darstellung und Beschreibung des Ausgleichs sowie die Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich mit der dazugehörigen Bilanzierung erfolgen daher innerhalb des Grünordnungsplanes, der den Gesamtbereich des Bebauungsplanes Nr. 30 umfaßt.

9. Maßnahmen zur Ordnung des Grund und Bodens

Für die künftig nicht mehr benötigten Grundstücksflächen der Volkswerft hat die Hansestadt Stralsund Antrag auf Rückführung gestellt. Bodenordnende Maßnahmen sind im Zuge der Zuordnung der einzelnen Nutzer zu der öffentlich-rechtlichen Erschließung notwendig.

10. Kosten und Finanzierung

Die Kosten zur Erarbeitung des Bebauungsplanes werden durch die Hansestadt Stralsund sowie über Fördermittel eingestellt. Die Erschließungskosten werden durch Fördermittel abgedeckt. Der nicht durch Fördermittel abgedeckte Restanteil wird von den zukünftigen Nutzern anteilig getragen. Hierzu wird ein Erschließungsvertrag i.S.v. § 124 Abs. 1 BauGB mit der Volkswerft GmbH Stralsund abgeschlossen. Der Hansestadt Stralsund entstehen keine Kosten.

11. Bisheriger Verfahrensablauf

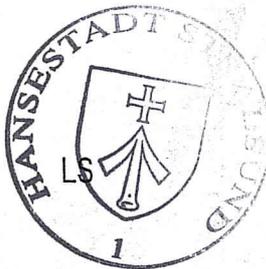
Aufstellungsbeschluß	21.10.1993
Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses	07.11.1993
Planungsanzeige	23.12.1993
Frühzeitige Bürgerbeteiligung (Anhörung)	13.12.1993
1. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	14.12.1993 - 06.01.1994
2. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	09.03.1994 - 11.04.1994
Entwurfs- und Auslegungsbeschluß	03.03.1994

Bekanntmachung des Entwurfs- und Auslegungs-
beschlusses
Öffentliche Auslegung des Planentwurfes

17.03.1994

16.03.1994 - 11.04.1994

Hansestadt Stralsund, den 1.12.1994



Zillich
Zillich, Amtsleiter Stadtplanungsamt

Blanck
Blanck, freischaffender Architekt und
Stadtplaner

Westbrook
Der Oberbürgermeister

Anlage:
Grünordnungsplan mit Textteil

Ergänzung der Begründung zum Pkt.7 Inhalt des Planes

Ergänzung der Begründung zum Pkt. 7. Inhalt des Planes

- 4. Maßgabe -

In dem festgesetzten Industriegebiet sind Einzelhandelseinrichtungen über 100 m² nicht zulässig. Die landesplanerische Stellungnahme des Wirtschaftsministeriums beinhaltet, daß Einzelhandelseinrichtungen im Plangebiet auszuschließen bzw. auf die reine Grundversorgung des Bereiches zu beschränken sind.

Entsprechend § 1 (4) BauGB ist der Bebauungsplan den Zielen der Landesplanung anzupassen. Dies ist mit der textlichen Festsetzung Nr. 1(1) erfolgt. Die allgemeine Zweckbestimmung bleibt gewahrt. Einzelhandelsbetriebe sind keine wesentlich charakterbestimmenden Einrichtungen im Industriegebiet.

Das Plangebiet ist ein in sich geschlossener Industriekomplex, der vorrangig der Ansiedlung des Schiffbaubetriebes und den damit unmittelbar verbundenen Zulieferbetrieben dienen soll. Eine Zulässigkeit von Einzelhandelseinrichtungen mit mehr als 100 m² verursacht größeren Individualverkehr, der sich störend auf den Betriebsablauf auswirkt. Die Sicherheit für die Kundschaft ist aufgrund der technologischen Nutzungen im gesamten Bereich nicht gegeben.

Zur Versorgung der Wohnbevölkerung im Stadtteil Franken sind ausreichende Ladenflächen vorhanden. Diese befinden sich am Frankendamm und für den südlichen Bereich in Andershof (Gustower Weg).

Die textliche Festsetzung Nr. 1(1) soll verhindern, daß nachteilige Auswirkungen auf bestehende Versorgungszentren im Stadtgebiet, in der Gesamtstadt insbesondere der Altstadt eintreten.

Die Verkaufsflächendichte Stralsund's liegt über dem Durchschnittswert westdeutscher Städte mit vergleichbaren Einwohnerzahlen. Demgegenüber steht eine geringe Kaufkraft. Die Verkaufsraumfläche im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist städtebaulich begründet zu begrenzen, um die Altstadt als historisches Stadtzentrum vor der Verödung zu schützen.

Die Altstadt ist in das Städtebauförderungsprogramm als Modellvorhaben für die Stadtsanierung aufgenommen worden. Die Sanierungsmaßnahmen zur Verbesserung der städtebaulichen Verhältnisse und zur Beseitigung von städtebaulichen Mißständen sollen zügig durchgeführt werden, da sonst mit weiteren Funktions- und Substanzverlust zu rechnen ist und die Altstadt ihre Aufgabe als lebendiges Zentrum der Stadt (Einzelhandelszentrum) und ihres Verflechtungsbereiches nicht mehr erfüllen kann.

Änderung gemäß Beitrittsbeschluß vom 10. Sep. 1998

Hansestadt Stralsund, den 08. Okt. 1998



[Handwritten signature]
Der Oberbürgermeister