

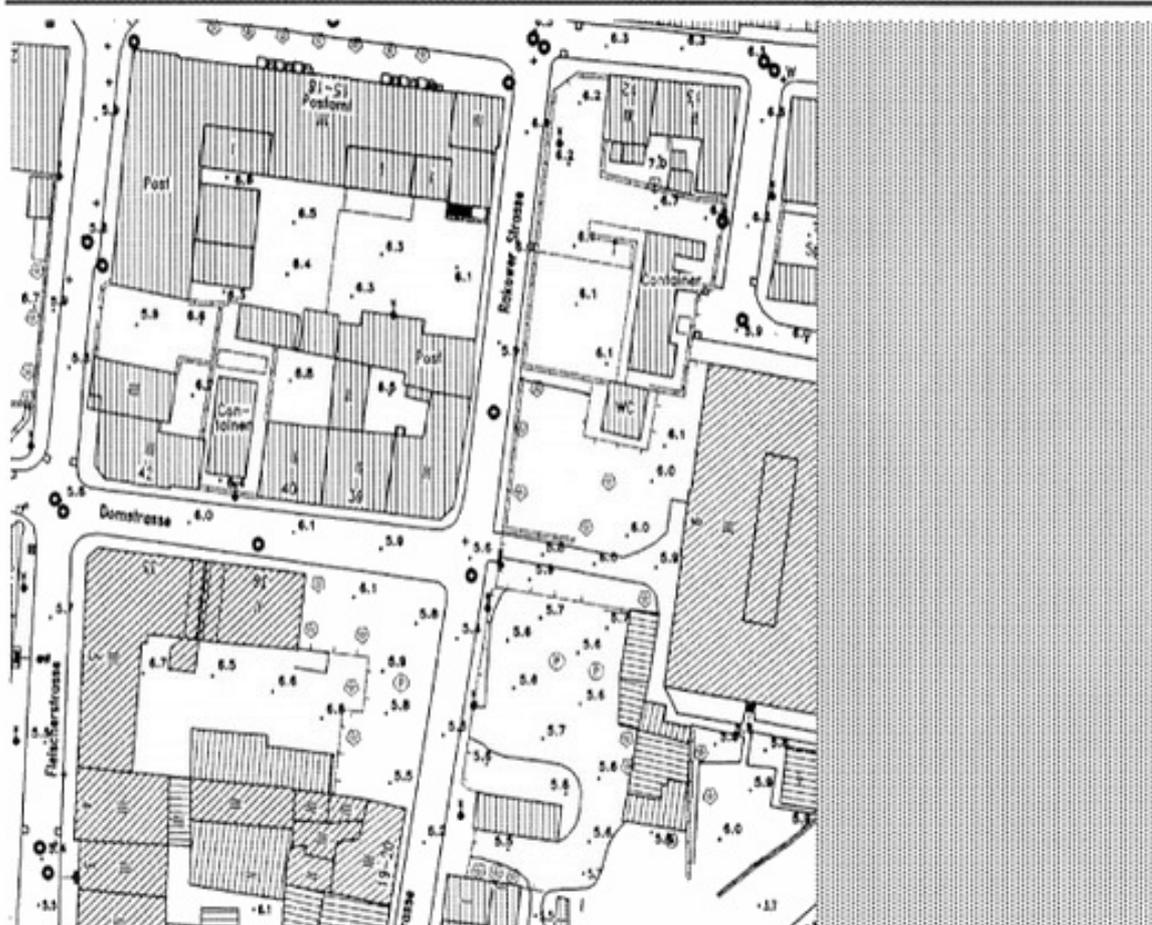
Hansestadt Greifswald



Bebauungsplan Nr. 48

- Rakower Strasse -

Begründung - Stand 08.12.1997



Als treuhänderischer Sanierungsträger der
Hansestadt Greifswald:
DI..... Deutsche BauBeCon AG
LANGE STR.1/3..... 17489 GREIFSWALD
TELEFON.....03834 / 7973-0
TELEFAX.....03834 / 797343

U · R · B · A · N

STADTRAND- UND DORFERNEUERUNGSGESAMTSCHAFTSPLANUNG
EIN PARTNER DER ARCHITEKTENPLANUNGSGRUPPE
Beauftragter Planer:
DÜNENSTR.12..... 17509 LUBMIN
TELEFON.....038354 / 2 29 06
TELEFAX.....038354 / 2 29 07

Anlage 4 zum Beschluß Nr. BB26-4/98 vom 24.03.1998

Begründung zur Planfassung Bebauungsplan Nr. 48 - Rakower Straße - Hansestadt Greifswald



Inhaltsverzeichnis

1	Abgrenzung und Geltungsbereich	3
2	Einleitung und Vorbemerkung	3
2.1	Zulässigkeit des Vorhabens	4
3	Grundlagen des Bebauungsplanes	4
3.1	Übergeordnete Planungen	4
3.2	Satzungsrecht	4
3.3	Begleitende Planungen und Gutachten	4
3.4	Situationsbeschreibung	5
3.5	Vorgaben aus denkmalpflegerisch-historischer Sicht	6
3.5.1	Historische Grundlagen	6
3.5.2	Stadträumliche Grundlagen	6
3.5.2.1	Die Architektur im Bereich der Mühlenstraße	6
3.5.2.2	Gebäudestruktur	7
3.5.2.3	Fluchtlinien Rakower Straße	7
3.5.2.4	Südliche Begrenzung der Bebauung an der Rakower Straße	8
3.5.2.5	Frühere Bau- und Grünstruktur	9
3.5.3	Anforderungen aus denkmalpflegerischer Sicht	9
4	Ziele der Planung	10
4.1	Gestaltung	10
4.1.1	Planungsabschnitt Nord	10
4.1.2	Planungsabschnitt Mitte	11
4.1.3	Planungsabschnitt Süd	11
4.2	Nutzung	11
4.2.1	Planungsabschnitt Nord	11
4.2.2	Planungsabschnitt Mitte	12
4.2.3	Planungsabschnitt Süd	12
4.3	Verkehr	13
4.3.1	Generelle Zielsetzung	13
4.3.2	fließender Verkehr	14
4.3.3	Ruhender Verkehr	14
4.4	Technische Erschließung	15
5	Auswirkungen der Planung	16
5.1	Gestaltung	16
5.2	Nutzung	16
5.3	Verkehr	17

5.4	Umwelt	18
6	Festlegungen des B-Planes	21
6.1	Textliche Festsetzungen	22
6.2	Sonstige Festsetzungen	23
6.3	Nachrichtliche Übernahmen und Darstellungen	24
7	Städtebauliche Kenndaten und Flächenbilanz	25

Anlagen:

Begründung zum Entwurf Bebauungsplan Nr. 48 - Rakower Straße - in Greifswald

1 Abgrenzung und Geltungsbereich

Das Plangebiet wird begrenzt durch die Mühlenstraße im Norden, die Westseite der Theodor-Pyl-Straße und das Graue Kloster im Osten, die Wallanlagen im Süden, die westseitige Bebauung der Rakower Straße im Nordwesten sowie die Einmündung Wallstraße/Fleischerstraße im Südwesten.

Es wurde gegenüber dem Vorentwurf nach Westen hin erweitert, um die für die verkehrliche Erschließung notwendigen Flächen und deren angrenzende und regelungsbedürftige Bauflächen der Wallstraße und der Rakower Straße in die Festsetzungen einbeziehen zu können.

Es umfaßt nunmehr bei einer Gesamtfläche von 0,803 ha die folgenden Flurstücke in der Gemarkung Greifswald, Flur 29:

63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79 und von Flur 31 die Flurstücke 22 und 124 (Verkehrsfläche).

2 Einleitung und Vorbemerkung

Ziel der Planung ist es, in dem Gebiet den Bau einer Tiefgarage zu ermöglichen, die Freiflächen vor dem Grauen Kloster als Eingangsbereich des künftigen Pommerschen Landesmuseums neu zu ordnen und die Ziele der städtebaulichen Sanierung sowie des Denkmalschutzes insbesondere bezüglich der Neuordnung des ruhenden Verkehrs planungsrechtlich zu sichern. Entsprechend dem Verkehrsentwicklungsplan sind im Bereich der Innenstadt zur Lösung des Parkplatzproblems und zur Attraktivierung des Einzelhandelsstandortes Innenstadt Parkierungseinrichtungen notwendig. In diesem zentralen Gebiet erscheint der Bau einer Tiefgarage sinnvoll, weil damit gleichzeitig eine wichtige Voraussetzung für die Ansiedlung des Vorpommerschen Landesmuseums durch verbesserte Erreichbarkeit erfüllt wird, das auf dem Gelände des angrenzenden Grauen Klosters und des jetzigen Stadtmuseums eingerichtet werden soll. Zudem ist eine kurze Anbindung von dem Innenstadtring über die Fleischerstraße und Wallstraße möglich.

Eine Basis für die Entwicklung des B-Planes ist das vom 15.04. bis zum 29.05.96 durchgeführte Gutachterverfahren für die Gestaltung der Ecke Rakower Straße/Mühlenstraße, aus dem heraus der Entwurf des Planungsbüros Prof. Hofstadt/Schneider, Düsseldorf zur Realisierung empfohlen wurde. Er bildet die entwurfliche Grundlage für die Festsetzungen des B-Planes im Nordteil des Plangebietes. Für den südlichen Planbereich wurde im Wettbewerbsverfahren zum Pommerschen Landesmuseum Übereinstimmung mit den Zielen des B-Planes erzielt. Fragen der Gestaltung des Eingangsvorbereiches und des Skulpturenparkes sowie der Zeitpunkt einer Bebauung des Erweiterungsabschnittes über der Tiefgarage sind allerdings derzeit noch nicht abschließend geklärt. Hier gibt der B-Plan lediglich den Rahmen für künftige Gestaltung vor.

Die kontrovers geführte öffentliche Diskussion um das Vorhaben des Baues einer Tiefgarage mit Frischemarkt im Untergeschoß an dieser Stelle hat zu einer Unterschriftenaktion vieler Bürger geführt, die einen Bürgerentscheid über die Realisierung des Vorhabens forderte. Dieser fand nach eingehender Prüfung der juristischen Zulässigkeit am 02.03.1997 statt. Die erforderliche Mehrheit für eine Ablehnung des Vorhabens fand sich insbesondere wegen nicht ausreichender Wahlbeteiligung nicht, so daß kein Handlungserfordernis auf Aussetzung des Planverfahrens besteht.

Das B-Plan Verfahren dient dazu, sämtliche durch das Vorhaben betroffenen Belange zusammenzutragen, neutral zu wichten und gerecht abzuwägen. In dieser Hinsicht trägt es eine weit

überdurchschnittliche Verantwortung für die Stadtentwicklung Greifswalds, deren sich Verwaltung, Sanierungsträger und die Planverfasser bewußt sind.

2.1 Zulässigkeit des Vorhabens

Da das geplante Vorhaben - Bau einer Tiefgarage für ca. 400 KFZ, eines Frischemarktes mit ca. 1.000 qm BGFI im Untergeschoß, Realisierung von weiteren 1.000 qm BGFI Ladenflächen im Erdgeschoß und insgesamt ca. 1.400 qm BGFI für Wohnen und Dienstleistungen in den Obergeschossen - in Verbindung mit der notwendigen Neuordnung der derzeit äußerst unbefriedigenden Freiflächenstruktur vor dem Grauen Kloster und der Realisierung neuer Erschließungsachsen für das künftige Pommersche Landesmuseum nach Art, Maß und Umfang des Eingriffes über die üblicherweise nach § 34 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) zu beurteilenden Vorhaben hinausgeht, soll ein Satzungsverfahren nach § 8 BauGB durchgeführt werden, um dem erhöhten Abwägungsbedarf aller Belange an diesem wichtigen Standort Genüge zu tun.

Da die betroffenen Baugrundstücke dennoch im Geltungsbereich im Zusammenhang bebauter Ortsteile gem. § 34 BauGB liegen und dementsprechend bewertet werden könnten, sind in diesem Verfahren die §§ 8 ff. des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatG) im Plangebiet nicht anwendbar.

3 Grundlagen des Bebauungsplanes

3.1 Übergeordnete Planungen

Die Inhalte des B-Planes lassen sich im wesentlichen aus den im folgenden dargestellten übergeordneten Planungen ableiten:

- Regionales Raumordnungsprogramm - Entwurf
- Entwurf zum Flächennutzungsplan Greifswald
- Landschaftsplan Greifswald
- Gesamtstädtischer Rahmenplan
- Sanierungssatzung Sanierungsgebiet Innenstadt

3.2 Satzungsrecht

Das B-Plan Gebiet liegt im Sanierungsgebiet - Innenstadt - der Hansestadt Greifswald und wird von der am 10.12.1992 (Beschl.-Nr. 748-33/92) beschlossenen Sanierungssatzung erfaßt. Es befindet sich weiterhin im Geltungsbereich der Erhaltungssatzung - Innenstadt -, die am 05.11.1992 (Beschl.-Nr. 708-32/92) von der Bürgerschaft beschlossen wurde.

3.3 Begleitende Planungen und Gutachten

Für die Inhalte des B-Planes werden weiterhin folgende informelle Planungen und Gutachten herangezogen:

- Vorbereitende Untersuchungen zur städtebaulichen Sanierung der Hansestadt Greifswald und Städtebauliche Rahmenplanung, Teil 3 - Innenstadt und Fleischervorstadt
ISA Consult GmbH; HH (Koordination)
- Stadtbildanalyse - Hansestadt Greifswald Altstadt,
Tangram Architektengemeinschaft, Greifswald
- Verkehrsentwicklungskonzept der Hansestadt Greifswald,
Hahn & Partner - Beratende Ingenieure, Osnabrück/Greifswald

- Verkehrskonzept Innenstadt,
Hansestadt Greifswald, Stadtplanungsamt - Abt. Verkehrsplanung
- Verkehrsuntersuchung Südöstl. Innenstadt / Bebauungsplan Rakower Straße
planen + beraten Hahm GmbH, Neubrandenburg
- Revitalisierung der Innenstadt Greifswald - Pilotprojekt der Landesplanung M-V
Interdisziplinäre Arbeitsgruppe unter Einbeziehung der Ergebnisse der Markt- und Strukturuntersuchungen der BBE- Unternehmensberatung Kiel
- Gutachterverfahren Gestaltung Ecke Rakower Straße/Mühlenstraße
- Städtebaulicher Wettbewerb „Greifswald Markt“
- Realisierungswettbewerb „Pommersches Landesmuseum“
- Gutachten über den Gehölzbestand im Gebiet des B-Planes 48 „Rakower Straße“
Dipl.-Ing. (FH) Gernot Hübner - Landschaftsarchitekt
- Schallimmissionsprognose für das Bebauungsgebiet „B-Plan 48 – Rakower Straße –“, in Greifswald
Goritzka Akustik, Engelsdorf
- Parkraumbewirtschaftungskonzept der Hansestadt Greifswald

3.4 Situationsbeschreibung

Wie schon in der Wettbewerbsaufgabe zum *Gutachterverfahren Gestaltung Ecke Rakower Straße/Mühlenstraße* eingangs festgestellt wurde, gehört der Planungsbereich zum ältesten Siedlungsbereich der Stadt Greifswald und beansprucht durch seine Lage in unmittelbarer Nähe zum Marktplatz die besondere Berücksichtigung der historischen Voraussetzungen.

Die vorgesehene Bebauung des Plangebietes mit einer 3-geschossigen Tiefgarage und aufgesetzten Bauten beeinflusst natürlich das heutige Erscheinungsbild des Standortes. Dies wird aber zur Zeit im nördlichen Teil durch eine diffuse Bebauung mit Schuppen und Containern geprägt, die Marktstand- und Imbissnutzungen aufweisen sowie einen Flachbau mit öffentlichem WC. Die Bebauung ist der historischen Bedeutung des angrenzenden Marktplatzes gänzlich unangemessen und bedarf dringend der Neuordnung durch Neubebauung und Lückenschluß.

Im mittleren Teil ist eine kleine gartenähnliche, jedoch wenig gepflegte Grünfläche dem Grauen Kloster vorgelagert, die von den Bewohnern des Altenheimes genutzt wird. Hier stehen 5 Linden, z. T. von hohem Wuchs und ca. 90 Jahre alt, die der Baumaßnahme weichen müssen und die deshalb einen wesentlichen Faktor in der öffentlichen Auseinandersetzung um den Standort Tiefgarage bilden.

Historisch betrachtet waren Stadtbäume im Straßenraum im Mittelalter bis in die Neuzeit hinein architektonische Elemente, d.h. sie wurden durch regelmäßigen Schnitt geformt, wie es auch die Stadtansichten zeitgenössischer Maler - z.B. jene von Caspar-David-Friedrich - zeigen. Die jetzige Größe insbesondere der Lindenbäume vor dem Grauen Kloster wirkt zwar sehr raumbildend, entspricht aber an dieser Stelle nicht unbedingt dem mittelalterlich-historischen Stadtbild, was an dieser Stelle eine Bauflicht auswies. Der Bau einer Tiefgarage und der teilweise bedenkliche Zustand der Bäume machen eine Abnahme der Linden erforderlich.

Der Südteil wird von einem unbefestigten Parkplatz geprägt und weiteren schuppenartigen Bauten bis hin zu den Resten der Stadtmauer, die das Plangebiet nach Süden begrenzt. Auch hier wird - wie im Nordteil - die Neubebauung unbedingt einen positiven Einfluß auf das Stadtbild haben.

Die derzeitige verkehrliche Erschließung des Plangebietes erfolgt über das Hauptstraßennetz im Einrichtungsverkehr über Fleischerstraße, Rakower Straße, Marktplatz zurück zur Fleischerstraße. Verkehrsmäßig ist der Marktbereich also charakterisiert durch einen starken Parksuchverkehr im gesamten Straßennetz, der durch die Parkplätze auf dem Marktplatz, die Parkmöglichkeiten im

Plangebiet und auf den gegenüberliegenden Bruchgrundstücken sowie den städtischen Parkplatz am Wall in der Wallstraße durch die Rakower Straße geführt wird. Zudem quert die heutige Verkehrsführung die Zuwegungen zur Innenstadt bzw. den Boulevard in Nord-Süd-Richtung am Fischmarkt und in West-Ost-Richtung über die Domstraße. Verkehrszählungen von 10/94 bis 01/95 ergaben für die Rakower Straße eine Belastung von ca. 2.000 KFZ/Tag, in der Fleischerstraße von 3.400 KFZ/Tag.

3.5 Vorgaben aus denkmalpflegerisch-historischer Sicht

Nach der Denkmalkarte der Hansestadt Greifswald vom 16.09.96 sind vom Plangebiet erfaßt die Einzeldenkmale Mühlenstraße 12 und 13. Einen denkmalgeschützten Straßenverlauf weisen Rakower Straße und Mühlenstraße auf, das Gebäude der Fleischerstraße 1 liegt im Bereich einer denkmalgeschützten Straße.

Neben diesen konkreten Vorgaben formulieren sich die denkmalpflegerischen Belange für das Plangebiet und sein Umfeld aber ausführlicher wie folgt:

3.5.1 Historische Grundlagen

Alle historisch bedingten Faktoren wie die Lage zur Ostsee, die ehemalige Stadtbefestigung, die Entwicklung des Wirtschaftslebens, die Architektur, die Stadtgestalt, die Stadtsilhouette usw. weisen Greifswald als Typ der hanseatischen Ostseestadt aus. Diesem Typus ist es zutiefst zu eigen, den Marktplatz als Hort und Symbol bürgerlicher Selbstverwaltung über Architektur und Städtebau besonders zu betonen und mit dem stärksten Bedeutungsgehalt zu versehen. Deshalb ist es nicht verwunderlich und auch nicht zufällig, wenn auf alten Stichen von Greifswald festzustellen ist, daß der ehemalige Turm des Rathauses fast genau die Mitte der Stadtsilhouette markierte, während die Kirchtürme stärker an die Peripherie gedrängt wurden und wenn die Kirchen mit ihren Kirchhöfen auf jeweils ein Stadtquartier beschränkt blieben, während das Rathaus mit Marktplatz zwei Quartiersflächen in Anspruch nehmen konnte.

Daß auch der Gestaltung und damit der Nobilitierung der den Marktplatz begrenzenden Bauten zumindest in der Hansezeit die höchste Bedeutung zugemessen wurde, ist nach dem oben Dargestellten fast selbstverständlich.

3.5.2 Stadträumliche Grundlagen

3.5.2.1 Die Architektur im Bereich der Mühlenstraße

Die noch vorhandenen Gebäude Mühlenstraße 12 und 13 wie auch das abgebrochene Eckgebäude Mühlenstraße 11 haben zu keiner Zeit architektonische Ansprüche erhoben wie z. B. die Gebäude an der Ostseite des Marktplatzes. Bedeutend bescheidener gestaltet, standen sie vielmehr und stehen heute noch durch

- Maßstab
- Materialwahl (Putz)
- Fassadenausbildung (Lochfassaden mit stehenden Fensterformaten und Horizontalgliederungen) und
- Dachformen (traufenständige Satteldächer mit Tonpfanneneindeckung)

mit der zugehörigen Straße und ihrer Bebauung in einem genau abgewogenen, sich einordnenden Verhältnis. Folgerichtig zählte auch das ehemalige Eckgebäude nicht zur Marktbebauung, sondern nach Hausnummer und Architekturanspruch zu der Mühlenstraße. Es gehört zu den wesentlichen Merkmalen der Greifswalder Markttrandbebauung und damit zu einem wesentlichen Bestandteil der bauhistorischen Urkunde Marktplatz, daß ausschließlich die Gebäude mit einer vollständig zum Markt ausgerichteten Fassade diesem zugerechnet wurden. Die in der Diagonalen stehenden Eckgebäude (z.B. Ecke Lange Straße/Knopfstraße) waren dem Repräsentationsbe-

dürfnis und dem Repräsentationsdruck der Marktplatzrandbebauung entzogen und haben eine der Marktrandbebauung bewußt untergeordnete Architektur erhalten.

3.5.2.2 Gebäudestruktur

Die westliche Platzwand des Marktes wurde um 1900 durch die Errichtung des Postgebäudes gravierend verändert. Mit dem Abriß der ursprünglich kleinstrukturierten Bebauung und mit dem Bau des fast die gesamte Blockkante zwischen Rakower Straße und Fleischerstraße einnehmenden Postgebäudes wurde die monumentale Einzelstellung des Rathauses auf dem Marktplatz gemindert und die gestalterische Ausrichtung und Konzentration der Gesamtgestaltung des Marktgebietes auf das Rathaus hin geschwächt. Da aber das Postgebäude in völliger Breite allein auf den Marktplatz ausgerichtet ist, wurde die städtebauliche Grundlage der Stadt Greifswald, daß nämlich die gesamtstädtischen Strukturen seit jeher auf den Marktplatz und das Rathaus als städtischen Ort größter Bedeutung orientiert sind, in ihren Grundzügen nicht beeinträchtigt.

Die östlich jenseits der Rakower Straße anschließende kleinstrukturierte "normale" Bebauung (Mühlenstraße 11-13) beschränkte das Postgebäude in seiner städtebaulichen Wirkung allein auf den Markt. Zugleich sorgte diese Bebauung für eine Ausgrenzung des monumentalen Schulgebäudes Mühlenstraße 15 und verhinderte auf diese Weise eine der Stadtstruktur und -Geschichte völlig widersprechende Reihung von Monumentalgebäuden, die in dieser Abfolge die Geschlossenheit des Marktplatzes aufgelöst und den "Schwerpunkt" Markt in Frage gestellt hätte.

3.5.2.3 Fluchtlinien Rakower Straße

Der Marktplatz mit Rathaus und Randbebauung wurde über Jahrhunderte hin seiner Bedeutung gemäß gestalterisch behandelt. Wie wichtig den früheren Generationen und insbesondere den Gründern der Stadt dieser anspruchsvollste Platz war, dokumentieren beispielhaft städtebauliche



Einzelheiten wie die Anordnung der Fluchtlinien im Bereich der Straßeneinmündungen auf den Marktplatz - so auch an der Rakower Straße.

Mit einer Einschnürung oder Verengung der Rakower Straße von der Gebäudemitte Nr. 10 an wurde die durch die Straßeneinmündung entstehende, als störend empfundene Lücke im "Rahmen" des Marktplatzes möglichst klein gehalten - die ehemaligen Gebäude Rakower Straße 10-12 und das Gebäude Mühlenstraße 11 erhielten Fluchtlinien, so daß ihre Baukörper

Bild 165 2/2 - Blick von der Domstraße auf das Graue Kloster (Zustand bis 1982)

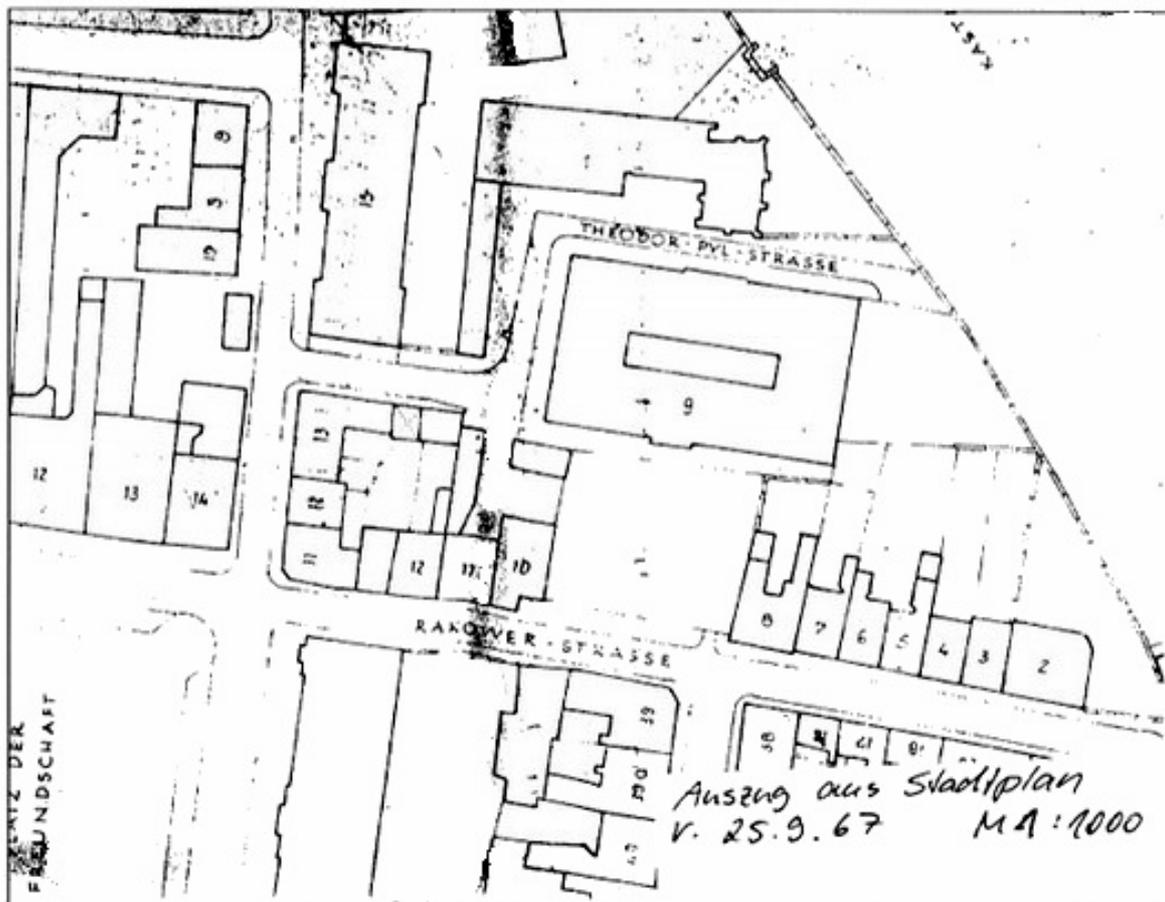
per soweit als möglich in die Rakower Straße vorsprangen und auf diese Weise die durch die Straßeneinmündungen auf den Marktplatz zwangsläufig entstehenden Unterbrechungen der Platzwand des Marktes verminderten.

3.5.2.4 Südliche Begrenzung der Bebauung an der Rakower Straße

1879 sind aus der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts stammende historisch besonders bedeutende Gebäude an der Rakower Straße abgebrochen worden. Die dadurch entstandene räumliche Situation wurde damals dazu genutzt, dem sogenannten Grauen Kloster einen parkartigen Vorplatz zuzuordnen. Wenn auch der Abbruch dieser Bausubstanz aus heutiger Sicht als äußerst bedauerlich erscheint, so muß doch diese bis 1982 bestehende stadträumlich neue Lösung als eine in sich geschlossene städtebauliche Maßnahme angesehen werden, die historischen Charakter erlangt hat.

Urkundlich erwähnt und auch z.T. trotz des Abbruches 1879 noch durch bauliche Strukturen nachvollziehbar sind in diesem Bereich mindestens zwei Häuser eines Beginenkonventes. Des weiteren ist mit Wirtschafts- und Wohngebäuden des Franziskanerklosters zu rechnen, zu dem auch ein Friedhof gehörte. Die meisten der o.a. Befunde sind heute nur noch als Bodendenkmale erhalten, so daß im Vorfeld der Baumaßnahmen intensive archäologische Untersuchungen durchgeführt werden müssen.

Die nachstehende Stadtkarte von 1967 zeigt den Zustand im Stadtgrundriß, dem sich die heutige Bebauung zumindest in der Ausweisung ihrer Raumkanten wieder nähern soll.



3.5.2.5 Frühere Bau- und Grünstruktur



Bild 165 4/1 - Blick nach Südosten in der Rakower Straße (Zustand bis 1982)

Zur umstrittenen Frage des historischen Zustandes des Vorplatzes vor dem grauen Kloster in grünordnender Hinsicht wurde bereits durch den Landschaftsarchitekten Hübner, Greifswald ein Gutachten erstellt. Hierbei wurden die Bäume vor dem Grauen Kloster untersucht und u.a. festgestellt, daß es sich ursprünglich um beschnittene Bäume handelte. Entsprechende Photos, die diesen Zustand belegen, gibt es im Stadtarchiv der Hansestadt. Ziel der Planung soll es also sein, den Vorplatz vor dem künftigen Pommerischen Landesmuseum im Sinne dieses historischen Zustandes

auch im Hinblick auf den Besatz mit raumbildendem Grün zu gestalten.

3.5.3 Anforderungen aus denkmalpflegerischer Sicht

1. Der Planungsbereich besitzt einen vom Marktplatz zu unterscheidenden Charakter und darf diesem nicht zugeordnet werden.
2. Die Architektur des Planungsbereiches (auch der zu errichtenden Neubauten) muß sich dem Maßstab nach der an der Mühlenstraße vorhandenen Architektur zu- und einordnen, wobei dem Schulgebäude Mühlenstraße 15 und dem Grauen Kloster eine Solitärstellung zukommt.
3. Das Eckgebäude hat die Dominanz der Marktplatzgebäude nie in Frage gestellt; der Neubau Rakower Straße/Mühlenstraße darf das Erscheinungsbild der Marktplatzgebäude nicht in Frage stellen. Vielmehr muß sich der Neubau in die das Stadtbild prägende Marktbebauung und die übrige Umgebungsbebauung einordnen. Insbesondere darf der Neubau kein das Umfeld dominierendes Erscheinungsbild erhalten. Dies gilt insbesondere für die Höhe des Neubaus.
4. Die Mühlenstraßenbebauung 11 - 13 muß kleinstrukturiert und ohne jede monumentale Wirkung ausgebildet werden. In keinem Fall darf eine Reihung von Monumentalgebäuden entstehen zwischen dem Postgebäude, dem Baublock zwischen Rakower Straße und Theodor-Pyl-Straße und dem Schulgebäude Mühlenstraße 15.
5. Die historischen Fluchtlinien sind nicht nur an der Mühlenstraße, sondern auch an der Rakower Straße wieder aufzunehmen.
6. Die Eckbebauung Rakower Straße/Mühlenstraße kann sich an der Rakower Straße nach Süden hin nur bis an die Stelle der ehemaligen Fluchtlinienverengung auf dem Grundstück Rakower Straße 10 erstrecken.

7. Der südlich angrenzende Bereich ist Bestandteil eines eigenständigen Wettbewerbs zu Errichtung des Pommerschen Landesmuseums.

4 Ziele der Planung

Grundsätzliches Ziel der Planung ist die Neuordnung des sich derzeit inhomogen und desolat präsentierenden Plangebietes in stadtgestalterischer und nutzungsmäßiger Hinsicht. Der Bau einer Tiefgarage ist somit Auslöser dieser notwendigen Neuordnung, nicht aber eigentlicher Grund. Der großen Bedeutung des Standortes gemäß werden daher im B-Plan nicht nur Vorgaben zu Art und Maß der Nutzung sondern insbesondere auch in gestalterischer Hinsicht gemacht.

4.1 Gestaltung

Für den Planungsabschnitt Nord formuliert der Erläuterungsbericht zum *Gutachterverfahren - Gestaltung Ecke Rakower Straße/Mühlenstraße* - des zur Realisierung empfohlenen Büros Prof. Hofstadt/Schneider die Planungsziele, die mit dem Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert werden sollen. Sie sind im entsprechenden Kapitel 4.1.1 dargelegt.

Der Planungsabschnitt Mitte umfaßt den Vorbereich des Grauen Klosters. Auf der heutigen kleinen Grünfläche und dem angrenzenden Parkplatz entsteht oberirdisch als wichtiger Freibereich und Entree des Pommerschen Landesmuseums der Skulpturengarten. Unterirdisch ist er von der Tiefgarage unterlagert, die in diesem Bereich einen der drei Ausgänge erhalten soll.

Der Südteil des Plangebietes zu den Wallanlagen hin wird unterirdisch durch die Tiefgarage mitgenutzt, die in diesem Bereich auch ihre Zu- und Abfahrt hat. Er soll aber über der Erde Platz für eine künftige bauliche Erweiterung des Pommerschen Landesmuseums bieten. Die bauliche Struktur soll sich in Bauhöhe und Volumen in etwa spiegelbildlich zur Eckbebauung Rakower Straße/Mühlenstraße verhalten, wobei der Mittelrisalit des Grauen Klosters den Achsbezug darstellt. Dementsprechend sind Baugrenzen und Geschossigkeiten im B-Plan ausgewiesen.

4.1.1 Planungsabschnitt Nord

Das Grundstück Rakower Straße/Mühlenstraße liegt im historischen Kern der Stadt Greifswald. Das Spannungsfeld von Marktplatz, als historisch-städtebaulicher Dominante, und den angrenzenden Quartieren bestimmt in gleicher Weise wie die unmittelbare Nähe zum Pommerschen Landesmuseum (Graues Kloster, ehemalige Schule) den Planbereich. Greifswald weist in Architektur und Stadtgestalt die typischen Merkmale der hanseatischen Ostseestadt auf. Der Marktplatz und die Ausrichtung aller städtischen Strukturen auf diesen hin stellen die Grundlage der Stadtanlage dar. Das Rathaus, Symbol bürgerlicher Selbstverwaltung, ist geographischer und sozialer Mittelpunkt der Hansestadt. Die an den Platzkanten liegenden Gebäude folgen diesem Repräsentationsbedürfnis. Eckbauten, die den Platz nur im Schnittpunkt der Raumkanten berühren, ordnen sich städtebaulich deutlich unter und sind historisch nicht Bestandteil des Marktplatzes, sondern der Quartiere.

Der Planbereich ist somit historisch eindeutig dem Quartier zugeordnet. Um die städtebauliche Dominanz des Marktplatzes nicht zu stören, ist die vorliegende Planung aus der quartierstypischen Bebauung heraus entwickelt worden. Kleinstrukturierung, Übernahme von Fluchtlinien, Interpretation historischer Spuren sowie Bescheidenheit in Form und Material sind das Gerüst der Planung. Ein weiteres Aufweichen des Stadtgrundrisses, wie es durch das Freistellen des Grauen Klosters (Abriß der Häuser an der Rakower Straße) und den Bau des Schulgebäudes an der Mühlenstraße entstanden ist, wird so vermieden.

Die verschiedenen Baukörper differenzieren sich in Vorderhäuser und Seitenflügel. Im Schnittpunkt der beiden ist jeweils die Erschließung angeordnet. An der Rakower Straße bewirkt dies eine weitere Gliederung der Baumassen. Im Inneren der Anlage entsteht ein Hof. Die Zugänglichkeit des Innenhofes von allen vier Seiten schafft die Vernetzung mit dem Umfeld und bietet zum Marktplatz und zum im Vorbereich des Grauen Klosters angedachten Skulpturenpark eine

dritte alternative Aufenthaltsqualität. Satteldächer in Tonziegeldeckung formen die Dachlandschaft entlang der Straßenfluchten.

Eine Ausnahme stellt der Baukörper an der Südflanke der Anlage dar. Er definiert eine weiche Raumkante. Formal orientiert an einem Seitenflügel, präsentiert er sich transparent und durchlässig in Wand und Dach. Auf besondere Eckbetonungen wird verzichtet.

Im Falle der Ecke Mühlenstraße/Rakower Straße wird die Traufkante um die Giebelseite geführt. Dadurch wird die räumliche Einmündung der Rakower Straße zum Marktplatz hin optisch klein gehalten und einer präventiven Ecke entgegengewirkt.

Dem Planungsgrundsatz entsprechend baut die Konzeption auf schlichte Zurückhaltung. Die Fassadengliederungen folgen der Konstruktion und der Nutzungsstruktur. Putzfassaden in differenzierter Verwendung von feinen und gröberen Strukturen mit farbigen Holzfensterkonstruktionen sowie klare Ziegeldächer bestimmen das Straßenbild der Gebäude. Im Innenhof werden darüber hinaus Holzverkleidungen sowie filigrane Stahlteile für Geländer und Laubengangüberdachungen verwandt.

4.1.2 Planungsabschnitt Mitte

Der Vorbereich des Grauen Klosters soll insgesamt gestalterisch gegenüber dem heutigen Zustand aufgewertet werden. Dazu gehört die Entfernung der Kioske und Schuppen, und die Verlegung des bestehenden, wenig strukturierten Parkplatzes in die Tiefgarage.

Der Entfall der räumlich wirksamen Großbäume auf der kleinen Parkfläche vor dem Grauen Kloster bedingt durch den Bau dieser Tiefgarage soll gestalterisch kompensiert werden durch die Vergrößerung des begrünteren Bereiches auf der Tiefgarage, die dafür eine Bodenüberdeckung von ca. 1,30 m erhält, und der Neuanpflanzung mit hainartiger Baumstruktur.

Der Eingriff soll kompensiert werden durch die Anpflanzung von mindestens 15 Jungbäumen, die entsprechend einem vorläufigen, der Begründung als Anlage beigefügten Gestaltungsvorschlag der Freifläche vor dem Museum raumbildend eingesetzt werden sollen und einer entsprechend der Baumschutzsatzung festzusetzenden Anzahl weiterer Pflanzungen zur Wiederherstellung der Allee im Abschnitt des Kastanienwalls auf dem Stadtwall. Die heute nutzbare Grünfläche als solche soll aber durch die entsprechenden Festsetzungen als Skulpturenpark des künftigen Pommerschen Landesmuseums aufgewertet und sogar noch wesentlich erweitert werden.

Diese Bäume sollen zur Wahrung des freien Blickes von der Domstraße auf die Achse des Grauen Klosters kleinkronig gewählt werden. Das ist auch im Sinne einer in Kapitel 3.4 historisch begründeten und architektonisch motivierten Gestaltung des Vorplatzes und Eingangsbereiches wünschenswert.

4.1.3 Planungsabschnitt Süd

Die Südseite des Plangebietes soll sich gestalterisch der gegenüberliegenden Achse Ecke Mühlenstraße/Rakower Straße anpassen, wobei auch für die Gestaltung in der Überarbeitung des Wettbewerbsverfahrens zum Pommerschen Landesmuseum Leitlinien und Randbedingungen formuliert werden sollen.

Im Bereich der Wallstraße zielen die Ausweisungen auf eine Schließung der Blockrandbebauung bei gleichzeitiger Gewährleistung einer gefahrlosen Erschließung der Gebäude angesichts des reduzierten Gehweges an der Nordseite der Wallstraße bei einer maximal 3-geschossigen Bebauung.

4.2 Nutzung

4.2.1 Planungsabschnitt Nord

Die Gesamtplanung muß nicht nur Bezug auf historische Entwicklung und Bedeutung des Ortes Rücksicht nehmen, sondern auch die Problematik der Tiefgarage unter der neuen Struktur bewäl-

tigen. Die Einrichtung eines Frischemarktes im 1. Untergeschoß und die Erreichbarkeit des Parkdecks im 2. Untergeschoß machen eine Neuordnung der Erschließung notwendig. Die Hauptschließung der Tiefgarage und des Frischemarktes erfolgt über ein großzügiges Treppenfoyer im Süden der Anlage. Dieses ist sowohl über den Innenhof als auch direkt von außen her zugänglich.

Vorteile sind vor allem kurze Verkehrswege in den Untergeschossen, bewußtes Führen der Parkhausbenutzer durch den Innenhof (Mitnahmeeffekt, Attraktivitätssteigerung der Ladenzonen) und direkter Blickbezug zum Grauen Kloster für Museumsbesucher, die aus der Tiefgarage kommen. Der Frischemarkt im 1. Untergeschoß erhält auf diese Weise eine kompakte, wirtschaftliche Größe, und der Verlust von Stellplätzen ist minimiert.

Ver- und Entsorgung des Frischemarktes erfolgen über einen Lastenaufzug an der Rakower Straße im Anschluß an das Haupttreppenhaus. Im Erdgeschoß gruppieren sich um den Innenhof Ladenzonen mit flexibler Aufteilungsmöglichkeit. Passagen und Durchgänge vernetzen den Innenhof mit den angrenzenden Stadträumen und steigern durch diese Bezüge seine Attraktivität und Lebendigkeit.

Das Obergeschoß des ruhiger gelegenen Gebäudewinkels wird von der Theodor-Pyl-Straße erschlossen. Über Laubengänge mit vorgelagerten Dachterrassen werden die Maisonettewohnungen (OG/DG) erreicht. In den Obergeschossen an der Rakower Straße bietet sich eine Büronutzung an. Aufgrund seiner besonderen Lage wäre im Südriegel eine Nutzung mit Serviceeinrichtungen für Bürger und Besucher der Stadt wünschenswert.

Zur vereinfachten Bauausführung und zum Schutz des bestehenden Gebäudes Mühlenstrasse 12, für das auf diese Weise keine aufwendigen Unterfangungen vorgesehen werden müssen, wird die Nordwand der Tiefgarage südlich von der Randbebauung Mühlenstrasse angeordnet und nicht, wie noch im Gutachterverfahren dargestellt, um den Baukörper herumgezogen. Das damit verbundene Zurückweichen auch des Frischemarktes erfordert allerdings bei Erhaltung der für die Wirtschaftlichkeit der Tiefgarage erforderlichen Stellplatzanzahl ihren 3-geschossigen Ausbau.

4.2.2 Planungsabschnitt Mitte

Unterirdisch befinden sich in diesem Abschnitt die Parkdecks der Tiefgarage. Ein auch als Fluchtweg dienender Zugang mit Zu- und Abluftöffnung muß oberirdisch in die Vorplatzgestaltung integriert werden. Dieser Vorplatz vor dem Grauen Kloster ist im Gutachterverfahren als Skulpturengarten ausgewiesen. Er erhält aber zusätzlich die Funktion des Besucherzuges zum künftigen Landesmuseum von der für Busse befahrbaren Rakower Straße. Da eine endgültige Konzeption gemäß den Empfehlungen des Wettbewerbsverfahrens zum Pommerschen Landesmuseums noch aussteht, beschränken sich die Festsetzungen des B-Planes derzeit auf die Ausweisung als Freifläche zur Gestaltung des Skulpturengartens und Eingangsbereiches mit einem generellen Pflanzgebot.

4.2.3 Planungsabschnitt Süd

Die Funktion des südlichen Baukörpers wird unterirdisch bestimmt durch die am Rand zur Stadtmauer liegende Zu- und Abfahrt der Tiefgarage und entsprechende Zugänge. Die Stromversorgung durch eine Trafo-Station am Südostrand des Plangebietes und die Anforderungen aus dem Raumprogramm des Pommerschen Landesmuseums bestimmen die Funktionen der überirdischen Baustrukturen. Da eine Präzisierung des Raumprogrammes bzw. eine gültige architektonische Gestaltung der Baukörper noch nicht vorgenommen wurden, werden im B-Plan neben den allgemeinen Festsetzungen zur Gestaltung nur Art und Maß der Nutzung vorgeschrieben.

Die Bebauung auf der Nordseite der Wallstraße wird als Kerngebiet (MK 4 und MK 5) ausgewiesen, mit zulässiger 3-geschossiger Bebauung und einer max. GFZ von 3,0 (2,4). Die Ausweisung als MK erfolgt nicht nur wegen der sonst kaum so hoch ausfallenden Grundstücksausnutzung, die im MK 4 Gebiet allerdings schon durch den Bestand vorgegeben ist, sondern insbesondere im Hinblick auf die Nutzungsempfindlichkeit gegenüber möglicher Verkehrsemissionen, wobei die vorgesehene Nutzung der neuen Gebäude als Verwaltung des Diakonischen Werkes bereits Kon-

flikte minimiert, die bei einer Ausweisung von Wohnungen (in den unteren Geschossen) möglicherweise auftreten könnten (siehe auch 5.4).

4.3 Verkehr

Die Verkehrsführung im Plangebiet und den angrenzenden Straßen, aber insbesondere auch die Ansiedlung einer Tiefgarage an diesem Standort entspricht den Zielen des fortgeschriebenen Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) der Hansestadt Greifswald. Beim Verkehrsentwicklungsplan handelt es nicht um ein statisches, unveränderbares Planungsinstrument, so daß bei einer Fortschreibung des VEP die verschiedenen Belange sorgfältig und gewissenhaft gegeneinander abzuwägen sind. So ist zu erklären, daß in früheren Fassungen des VEP der Standort Rakower Straße bzw. die Ausweisung von Stellplatzanlagen innerhalb des Altstadtringes negativ beurteilt wurden.

Zu den Abwägungsbelangen, die zu einer Überarbeitung des VEP führten, zählt neben verkehrlichen Belangen aber auch die Beachtung der wirtschaftlichen Realitäten, die zusammen mit den Instrumenten der Städtebauförderung die Grundlage für die Sanierung und Revitalisierung der Altstadt bilden. Die Standortnachteile der Einzelhandels- und Dienstleistungsunternehmen in der Altstadt gegenüber der "Grünen Wiese" (Marktkauf/Neuenkirchen, Elisenpark/B 109) liegen auf der Hand.

Neben durchschnittlich zwei- bis dreifach höheren Baukosten bei der Erstellung von Gewerberaum in der Stadt (u.a. durch notwendige bodenarchäologische Aufwendungen) besteht für die Gewerbetreibenden der Altstadt ein weiterer entscheidender Standortnachteil, nämlich daß ihre Handels- und Dienstleistungseinrichtungen mit dem Pkw nicht oder nur schwer erreichbar sind. Diese Situation kann durch eine vernünftige Parkraumbewirtschaftung und eine Tiefgarage an der Rakower Straße erheblich verbessert werden.

4.3.1 Generelle Zielsetzung

Ziel des VEP und des präzisierenden *Verkehrskonzeptes Innenstadt* ist es, den gebietsfremden Parkverkehr aus den sensiblen Bereichen der historischen Altstadt soweit wie möglich zu entfernen. Dazu gehört insbesondere die Verlagerung der allgemein unerwünschten Parkplätze und des Park-Suchverkehrs aus dem Bereich des historischen Marktplatzes. In diesem Sinne ist die Tiefgarage an der Rakower Straße, verbunden mit einer Parkraumbewirtschaftung und einem Parkleitsystem, eine Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes, aber kein Widerspruch zu der angestrebten Verkehrsberuhigung in den sensiblen Bereichen der Altstadt. Die Tiefgarage ermöglicht, den Bereich um den historischen Marktplatz zur weitgehend autofreien Zone zu erklären.

Durch die vorgesehene Schleifenerschließung der Tiefgarage mit Zu- und Abfahrt über die Fleischerstraße/Wallstraße/Rakower Straße würde der Kfz-Verkehr vom Marktplatz weg an den südlichen Rand der Altstadt mit relativ unsensiblen Nutzungen gezogen. Der intensiv von Fußgängern genutzte und von Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben geprägte eigentliche Kernbereich der Altstadt würde vom Tiefgaragenverkehr nicht betroffen.

Das mit der Tiefgarage verbundene "dynamische" Parkleitsystem, das die Fahrzeuge getrennt nach Nutzergruppen (Kurzparker, Langzeit- und Dauerparker) auf jeweils kürzestem Weg zu freien Stellplätzen leitet, würde ein "Überlaufen" der für Altstadtbesucher besonders attraktiven Tiefgarage und unerwünschten Parksuchverkehr verhindern.

Auch die Belange der übrigen Bewohner der Altstadt, der Radfahrer und Fußgänger werden nicht beeinträchtigt, sondern verbessert, wenn der Fahrzeugverkehr aus den sensiblen Bereichen herausgenommen und an weniger sensiblen Standorten konzentriert wird.

So bildet die Tiefgarage Rakower Straße bei den Parkieranlagen die Süderschließung der Altstadt (bedeutsam für den Verkehr aus Richtung B 96 bis zum Bau der Bahnparallele), während die derzeit in Bau befindliche private Tiefgarage im Rotgerber/Weißgerberviertel die Norderschließung darstellt. Beide sind zur kurzfristigen Umsetzung des Parkraumbewirtschaftungskon-

zeptes notwendig, da sich der geplante Oststandort im Bereich der A-Quartiere mangels Verfügbarkeit der Flächen erst um einiges später realisieren lassen wird. Der Standort West - am Bahnhof - kann erst mit der Erstellung der Bahnparallele und der dazugehörigen Unterführung entwickelt werden, was sicher noch einige Zeit mehr in Anspruch nehmen wird.

4.3.2 fließender Verkehr

Die äußere Erschließung des Plangebietes erfolgt über die Fleischerstraße und die Wallstraße zur Rakower Straße. In Verlängerung der Wallstraße nach Osten ist die Zu- und Abfahrt der Tiefgarage angeordnet, die durch den Zweirichtungsverkehr in der Wallstraße den Parkierungsverkehr auch wieder zum Innenstadtring auf kurzem Wege zurückführt. Die Wallstraße wird dafür insbesondere in ihrem Kreuzungsbereich mit der Fleischerstraße entsprechend ausgebaut.

Die Rakower Straße kann dadurch als Einbahnstraße in Richtung Markt mit Linksabbiegemöglichkeit in die Domstraße ausgestaltet werden, was nördlich dieser Abzweigung die Anordnung einer Haltespur für Busse im Bereich des Grauen Klosters und für Anliefer-LKW vor den Geschäften des Blockes Mühlenstraße/Rakower Straße ermöglicht, ohne den sonstigen Anlieger- und Zulieferverkehr, der nach dem innerstädtischen Verkehrskonzept einspurig längs der Marktsüdseite weitergeführt wird, zu behindern. So wird der intensiv von Fußgängern genutzte und durch starken Geschäftsbesatz mit Einzelhandel und Dienstleistungsbetrieben geprägte eigentliche Kernbereich der Altstadt weitestgehend von den Immissionen dieses zusätzlichen Verkehrs verschont.

Die sichere Verkehrsführung für Fußgänger in der Wallstraße wird durch die Einhaltung der Mindestbreite von 1,50 m (z.B. für Rollstühle, Kinderwagen) gewährleistet. Dieser Weg dient allerdings nur der Anliegererschließung. Zur Vermeidung von Einengungen durch Beschilderungen, Straßenbeleuchtung etc. werden diese entweder auf dem südlich angrenzenden Grünstreifen oder an Hausfassaden befestigt. Die Hauptfuß- und -radwegebeziehung verläuft über die Querung Wall / Fleischerstraße und weiter über den jetzigen Parkplatz am Wall, der in öffentlichem Besitz ist, so daß die Anbindung kurzfristig realisiert werden kann. Die Einfahrt der Tiefgarage wird in einem Bereich gequert wo die Autofahrer zu höchster Aufmerksamkeit gezwungen sind, so daß hier eine gefahrlose Querung ermöglicht wird, die weitere Führung zum Marktplatz ist für Fahrräder und Fußgänger gleichermaßen innerhalb der gesamten zur verkehrsberuhigten Zone ausgebauten Rakower Straße möglich, wobei ein autofreier Streifen von 2,50 m zum Grauen Kloster hin und min. 1,35 m auf Seiten der Post erhalten bleibt. Die Hauptradwegebeziehung Fleischer-vorstadt / Marktplatz erfolgt in der Fleischerstraße auf eigener Fahrspur entgegen der Einbahnstraßenrichtung. Der Radweg soll seinen Beginn ab der Ampelkreuzung auf der Ostseite der Fleischerstraße nehmen. Somit wird die Rakower Straße nicht als Hauptradwegebeziehung benötigt, so daß die gewählten Querschnitte ausreichen.

Das Plangebiet ist weiterhin über die Buslinien 32 und 43 mit Haltestellen am Rathaus und in der Fleischerstraße an das öffentliche Personennahverkehrsnetz angebunden. Die Buslinien tangieren das Plangebiet somit nur, eine zusätzliche Belastung der Wallstraße/Rakower Straße ist dadurch nicht gegeben.

4.3.3 Ruhender Verkehr

Die geplante Tiefgarage umfaßt nebenstehende Anzahl Stellplätze in insgesamt 3 Tiefgeschossen, die mit einer Rampenanlage am Südrand des Plangebietes über die Wallstraße/Ecke Rakower Straße erschlossen werden (Die in Klammern angegebenen Zahlen spiegeln eine Variante bei anderer Anordnung der Stellplätze in den Parkdecks wieder):

1.UG	103
2.UG	157 (152)
3.UG	153 (144)
Summe	413 (399)

Gegengerechnet muß bei dieser Bilanz der Entfall von sich im Plangebiet und in den umliegenden Straßen befindlichen Stellplätzen. Entfallen werden 34 ESIPl. vor dem Grauen Kloster, 18 ESIPl. auf der gegenüberliegenden Seite, 35 ESIPl. auf dem Parkplatz am Wall, 10 ESIPl. vor dem Rathaus am Fischmarkt, 7 ESIPl. an der Marktsüdseite (bei ca. 15 verbleibenden Kurzparkern und Behindertenparkplätzen), 39 ESIPl. auf dem Marktplatz selbst. Bei

der Gegenrechnung von 11 verbleibenden ausweisungspflichtigen Anwohnerparkplätzen in der Domstraße ergibt sich ein Verlust von 150 oberirdischen ESTPl. gegenüber dem heutigen Bestand, so daß ein Plus von ca. 250 Stellplätzen entsteht.

Abzurechnen ist gem. Stellplatznachweis i.S. der LBauO M-V der Bedarf der privaten und öffentlichen Stellplätze (ESTPl.) aus dem Gebäudekomplex Mühlenstraße/Ecke Rakower Straße, der für die integrierten Wohnungen etwa 7 -10 ESTPl. beträgt, für die Büros und Dienstleistungen etwa 10 - 15 ESTPl. und für die Verkaufsstätten etwa 40 ESTPl. Weiterhin sollen für das Museum Stellplätze vorgehalten werden (Bedarf ca. 40 - 50 ESTPl., so daß für den öffentlichen Bedarf noch etwa 140 ESTPl. verbleiben.

Mit diesen Stellplätzen soll insbesondere die Attraktivität des Einzelhandelsstandortes Innenstadt nachdrücklich gestärkt werden, um insbesondere an die Einkaufszentren der Peripherie verlorengegangene Kunden aus dem Umland wieder stärker der Hansestadt zuzuführen.

Abschließend sei auf die Bedeutung des geplanten Parkleit- und Parkraumbewirtschaftungssystems hingewiesen. Die Mischung von dezentral außerhalb und zentral innerhalb der Altstadt angeordneten Großparkierungsanlagen bedingt prinzipiell von Anfang an die Installation eines sog. "dynamischen" Parkleitsystems, das die Fahrzeuge getrennt nach Nutzergruppen (Kurzparkler, Langzeit- und Dauerparker) auf jeweils kürzestem Wege zu momentan freien Parkständen bzw. Stellplätzen leitet. Ohne ein derartiges dynamisches Parkleitsystem - bei lediglich statischer Parkwegweisungsbeschilderung - könnte ansonsten ein 'Überlaufen' der innerhalb der Altstadt gelegenen und daher besonders attraktiven Parkierungsanlage Rakower Straße und somit zunehmender Parksuchverkehr entstehen. Denn auch durch eine entsprechende Gebührenstaffelung ist die Auslastungssteuerung zwischen den Parkierungsanlagen innerhalb und außerhalb der Altstadt nur bedingt und auch nur mittelfristig beeinflussbar.

Es ist daher fester Wille und erklärte Absicht der Stadt, eine Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft zu gründen, an der u.a. der Sanierungsträger beteiligt werden soll. Diese wird die vorbeschriebenen Maßnahmen parallel zur Erstellung der Tiefgarage umsetzen.

4.4 Technische Erschließung

Das Plangebiet ist dank seiner zentralen Lage durch das Ver- und Entsorgungsnetz sehr gut erschlossen. Am bzw. im Plangebiet liegen folgende Anschlüsse an:

- Trinkwasserversorgungsleitungen (Rakower Straße - DN 100; Wallstraße - DN 100; Mühlenstraße - DN 100; Theodor-Pyl-Straße - DN 100)
- Erdgas (NW 100 - Rakower Straße Ostseite und Wallstraße, NW 300 - Rakower Straße Westseite, NW 150 - Domstraße)
- Elektrizität (0,4 kV in Rakower- und Mühlenstraße)
- Fernwärme (- NW 250 in der Rakower Straße, Ostseite; - NW 125 in Verlängerung der Domstraße als Zuführung zum Grauen Kloster; - NW 50 in der Th.Pyl-Straße ab Graues Kloster)
- Schmutzwasser (in Rakower-, Wall- und Mühlenstraße)
- Regenwasser (in Rakower-, Wall- und Mühlenstraße)

Hinzu kommen noch Einrichtungen der Telekommunikation.

Die Wärmeneuverversorgung des gesamten Plangebietes soll nach Aussagen des Investors bei Vorliegen eines Wirtschaftlichkeitsnachweises über Fernwärme erfolgen.

Zur elektrischen Versorgung des Plangebietes dient eine vorhandene Trafo-Station am Ostrand des Plangebietes zwischen Grauem Kloster und den Wallanlagen, deren Transformatoren ggf. erneuert werden müssen. Sie wird durch eine 20 kV Leitung durch den Wall hindurch versorgt.

Die Abfallentsorgung des Nordabschnittes soll durch eine zentrale Sammelstelle, die von den Müllfahrzeugen über die Rakower Straße angefahren werden kann, entsorgt werden. Bei der baulichen Anordnung dieser insbesondere auch für die Entsorgung des Frischemarktes wichtigen Sammelstellen ist in der Feinplanung ein Standort zu wählen, der weder die fußläufige Erschließung des Komplexes mit der Durchwegung zum künftigen Landesmuseum beeinträchtigt noch dessen Nachbarschaft selbst. Das Pommersche Landesmuseum kann derzeit noch keine Aussagen über einen solchen Standort machen, da dieser im Bereich der Anlieferung liegen muß und auch der durchgeführte Wettbewerb noch keine eindeutigen Aussagen über diesen Standort gebracht hat.

Eine Wertstoffsammelstelle ist im Plangebiet selbst nicht vorgesehen.

Planunterlagen der einzelnen Versorgungsträger mit Angabe der Leistungsfähigkeit der Netze liegen bereits vor, eine Zustimmung wurde im Rahmen der TÖB-Beteiligung erteilt.

Durch den Bau der Tiefgarage wird die Verlegung der Fernwärmeversorgungsstrasse des Grauen Klosters (VL 125, RL 125) sowie eines Teils der Elektroversorgung, die das Plangebiet von der Domstraße kommend queren, notwendig. Eine Anbindung über die Mühlenstraße bzw. die Trafostation ist aber nach Voraussagen der Erschließungsplaner problemlos möglich.

Für das Gebiet ist ein Löschwasserbedarf von 96 cbm/h erforderlich. Der Löschbereich beträgt 300 m, Löschwasserentnahmestellen (Hydranten) müssen untereinander und zur geplanten Bebauung einen Abstand von max. 100 m aufweisen. Die Löschwasserversorgung muß mindestens über einen Zeitraum von 2 h gewährleistet sein, die vorhandenen Löschwasserentnahmestellen werden daher hinsichtlich ihrer Ergiebigkeit überprüft.

5 Auswirkungen der Planung

5.1 Gestaltung

Die Realisierung der baulichen Anlagen im Plangebiet bewirkt folgende, im wesentlichen positiven Veränderungen auf das Stadtbild:

- Die derzeitige desolote räumliche und gestalterische Situation im Vorbereich des Grauen Klosters wird durch eine Neuordnung grundlegend verbessert;
- Die Lücke in der Platzwand an der Südseite des Marktes wird den historischen Intentionen entsprechend geschlossen;
- Das Pommersche Landesmuseum im Grauen Kloster erhält einen auf seine Architektur ausgerichteten Eingangsvorplatz, der zusätzlich gestalterisch aufgewertet wird durch die Anlage eines Skulpturengartens in einer zwar städtisch ausgeprägten aber dennoch großflächigen Grünanlage;
- Der historisch gewachsene Blockrand der Wallstraße und der Rakower Straße wird baulich geschlossen;

5.2 Nutzung

Die Ausweisungen des Bebauungsplanes bewirken im Hinblick auf die künftigen Nutzungen folgende Veränderungen zum heutigen Stand:

- Die Innenstadt als qualifizierter und spezialisierter Einzelhandelsstandort wird durch die Ausweisung von ca. 1.000 qm BGFI für Verkaufsflächen im Erdgeschoßbereich im Komplex Rakower Straße/Mühlenstraße gestärkt;
- Die Nahversorgung der Wohnbevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfes in der Innenstadt wird durch die Ausweisung eines Frischemarktes mit ca. 1.000 qm BGFI im Untergeschoß verbessert;

- Arbeitsplätze werden durch die Ansiedlung von Dienstleistungsbetrieben und die Verlagerung der Verwaltung des Diakonischen Werkes verkehrsmindernd, weil zentral gelegen, ÖPNV-gerecht und auf kurzen Wegen erreichbar, konzentriert bzw. auch neu geschaffen;
- Die Attraktivität des teiligen Oberzentrums Greifswald wird durch die kulturell äußerst wichtige Ansiedlung des Pommerschen Landesmuseums wesentlich gesteigert, durch den zu erwartenden Besucherzuwachs ist auch eine Attraktivitäts- und Umsatzsteigerung in touristischer Hinsicht zu erwarten;
- Die geplante Tiefgarage entlastet durch die damit mögliche Auflösung großer Teile der oberirdischen Parkplätze die Straßen der Innenstadt von Parksuchverkehr, hilft damit die Erreichbarkeit des Einzelhandelsstandortes Innenstadt und auch das Stadtbild verbessern und ermöglicht ein übergreifendes Parkraumbewirtschaftungskonzept;
- Die Ausweisung von Wohnflächenanteilen stärkt den Wohnstandort Innenstadt und wirkt damit ihrer abendlichen Verödung entgegen;

5.3 Verkehr

Der Bau einer Tiefgarage in unmittelbarer Nähe des Marktplatzes löst die derzeitigen Parkplätze auf dem Markt (bis auf 6 Kurzparker vor der Post und einen Behinderten- und Taxenstandplatz vor dem Rathaus), in der Rakower Straße/Ecke Domstraße und am Wall sowie sämtliche Parkplätze im Straßenraum (außer ausweispflichtiges Anwohnerparken in der Domstraße) ab. Weiterhin hilft er als Positivum, den ebenfalls bereits angedachten Bau einer unter dem Marktplatz liegenden Garage zu vermeiden.

Da die Anbindung zum Innenstadtring auf der anderen Wallseite nur sehr kurz ist und durch die Überplanung der Tiefgarage seit dem Gutachterverfahren auch die Verkehrsbelastung auf die Benutzung von Fleischerstraße und Wallstraße begrenzt werden kann, ohne die Rakower Straße und die Domstraße benutzen zu müssen, sind wesentliche Kritikpunkte der bisherigen Diskussion erheblich entschärft, was das Hineinziehen des Kfz-Verkehrs in die Altstadt betrifft.

Durch die Einbahnstraßenregelung in der Rakower Straße wird das Verkehrskonzept Innenstadt unterstützt, das diese im wesentlichen auf die Nutzung für den Anlieferverkehr für die Post und den Bereich der Mühlenstraße beschränken will, mit der Fortführung als Linksabbieger entlang der Marktsüdseite und zurück über die Fleischerstraße. Hiermit werden die Querungen für KFZ am Fischmarkt und in der Domstraße unterbunden. Marktsüdseite, nördliche Fleischer- und Baderstraße werden verkehrsberuhigter Bereich, neben Fußgängern und Radfahrern zulässig für Anwohner- und Lieferverkehr, Linienbusse und Taxen).

Die Wallstraße erhält einen Ausbauquerschnitt 1,30 bis 1,50 m Fußweg auf der Südseite vor dem Zollamt, zwei Fahrstreifen von je 2,75 m Breite und einem 0,50 m Abstandstreifen an der Nordseite vor dem Haus Fleischerstraße 1. Der jetzige Zugang des Gebäudes wird an den früheren Standort auf der Ecke verlegt, so daß eine Gefährdung der Bewohner/Besucher ausgeschlossen werden kann.

Die Hauptfuß-/radwegebeziehung zum Markt wird über den Wall und eine Zuwegung über die Fläche des jetzigen Parkplatzes am Wall geführt, so daß der Engpaß der Wallstraße umgangen werden kann. Dies erscheint insbesondere unter dem Aspekt der intensiven Nutzung des Weges auf der Wallanlage sinnvoll.

Die Rakower Straße wird ab der Ein-/Ausfahrt Tiefgarage zum verkehrsberuhigten Bereich ausgestaltet mit abgesenkten Borden von 3 bis 5 cm Höhe. Sie erhält einen Querschnitt von 1,30 m Gehweg auf Seite der Post, 5,25 bis 5,50 m Fahrbahnbreite (2,5 m Haltespur und 2,75 bis 3,00 m Fahrbahn) zwischen den Bordsteinen, was einem Lichtraumprofil von 6,25 m entspricht und einer Mindestbreite des Fußweges auf der Ostseite bzw. unter der Arkade von 2,50 m. Bei Beibehaltung der bisherigen zwei Spuren in der Rakower Straße ergibt sich nun die Möglichkeit, eine Haltespur am rechten Fahrbahnrand einzurichten, die im mittleren Bereich als Bushaltestelle für Besucherbusse des Pommerschen Landesmuseums dienen kann, im nördlichen Bereich aber den

Anlieferverkehr für die dortigen Läden aufnimmt. Dadurch kann auf eine öffentliche Anlieferung über die Theodor-Pyl-Straße, die den zweiten wichtigen Museumszugang darstellt, und das damit verbundene Hineinziehen des Lieferverkehrs in die Mühlenstraße verzichtet werden.

Für die Einschätzung der zu prognostizierenden zusätzlichen Verkehrsbelastungen durch die Tiefgarage wurde ein Gutachten durch das Büro planen + beraten Hahn GmbH, Neubrandenburg erstellt. Basierend auf den Annahmen zur Nutzung der Tiefgarage seitens der Ing. Ges. Heimann, Hannover kommt es bei einer angenommenen mittleren Stellplatzwechselrate von 3,5 Pkw/EP*d (PKW/Einstellplatz * Tag) und einer Größe der Parkieranlage von 400 EP bei ca. 1.400 Zufahrten und entsprechenden Ausfahrten pro Tag auf eine tiefgaragenbezogene Verkehrsbelastung von insgesamt 2.800 Kfz/d (pro Tag).

Im Zusammenhang mit den anderen bereits beschriebenen Verkehrslenkungsmaßnahmen kommt das Gutachten zum Ergebnis, daß als Resultat dieser Planungsmaßnahmen trotz der unterstellten Annahme des ungünstigsten Falles des Verkehrsverhaltens des Zielverkehrs südöstliche Innenstadt eine deutliche Reduktion der KFZ-Verkehrsbelastungen in sämtlichen Erschließungsstraßen des Untersuchungsgebietes feststellbar ist. Ausnahmen bleiben nur die Sammelstraßen südliche Fleischerstraße, östliche Wallstraße und ggf. der Straßenabschnitt südlich des Marktes.

Auch die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Bahnhofstraße - Goethestraße/Fleischerstraße - Gützkower Straße (Knotenpunkt 5 der Untersuchung) wird in Bezug auf die Verkehrsmengenzuwächse als ausreichend eingeschätzt, wobei allerdings Verkehrsverlagerungen in die Bahnhofstraße durch den späteren Bau der Bahnparallele noch nicht berücksichtigt werden konnten.

Als Anlage beigefügt sind Skizzen über die Leistungsfähigkeit der Einmündungen Fleischerstraße/Wallstraße sowie Rakower Straße/ Mühlenstraße, die belegen, daß auch das Befahren mit Sattelzügen zur Anlieferung der betroffenen Geschäfte über die im B-Plan ausgewiesenen jeweiligen Verkehrsflächen durchaus möglich ist.

Das Gutachten kommt zu folgendem Schluß:

„Als Resümee der Untersuchung ist festzustellen, daß bei Zugrundelegung empirisch abgesicherter Verkehrsbelastungswerte der geplanten Tiefgarage und vorsichtiger Abschätzung der möglichen Entlastungseffekte durch die flächenhafte Verkehrsberuhigung und Parkraumbeschränkung im öffentlichen Straßenraum die geplanten Maßnahmenbündel insgesamt zu einer nachhaltigen Verkehrsentlastung sowohl vom fließenden als auch vom ruhenden Kfz-Verkehr im Untersuchungsgebiet führen. Insbesondere die Straßen mit künftig überwiegender oder ausschließlicher Erschließungsfunktion werden nachhaltig verkehrlich entlastet.

Zusätzliche Belastungen infolge der Verkehrszu- und -abflüsse zur / von der Tiefgarage Rakower Straße beschränken sich dagegen auf diejenigen Abschnitte der Fleischerstraße und Wallstraße, die hinsichtlich ihrer verkehrlichen Belastbarkeit aufgrund ihrer geringen Randbebauung, Umfeldnutzung und sonstigen Straßenraumnutzung als relativ unempfindlich einzustufen sind.

Die verkehrstechnische Leistungsfähigkeit des stärksten belasteten Knotenpunktes *Bahnhofstraße - Goethestraße / Fleischerstraße - Gützkower Straße* ist unter alleiniger Zugrundelegung der prognostizierten, aus allgemeinen Verkehrsmengenzuwächsen und den Veränderungen im südöstlichen Innenstadtbereich resultierenden, Verkehrsbelastung zum Planungshorizont Jahr 2010 gewährleistet.

Unter diesen Aspekten kann der Bau der Tiefgarage Rakower Straße bei konsequenter Durchführung der zugrundegelegten flankierenden (verkehrsberuhigenden und verkehrslenkenden) Maßnahmen befürwortet werden.“

5.4 Umwelt

Über die historische Dimension der Eingriffe in den Naturhaushalt durch Abnahme der Großbäume auf der Freifläche vor dem Grauen Kloster ist bereits unter Kapitel 3.5.2.5 gesprochen worden. Die Anpflanzung von ca. 15-16 Bäumen und die planungsrechtliche Sicherung von ca.

1.600 qm Grünflächen im gesamten Plangebiet, von denen immerhin ca. 480 qm außerhalb des Bereiches der Tiefgarage liegen, sowie die Dachbegrünungspflicht stellen hingegen ein für diese Innenstadtlage nicht unerhebliches Ausgleichspotential dar.

5.4.1 Baumkataster

Betroffen von den Auswirkungen der Bebauung des Plangebietes sind nach dem vom Umweltamt der Hansestadt aufgestellten Baumkataster (gegliedert nach Katasterkartenbereichen) folgende 7 Bäume und Großsträucher, die die Kriterien des § 7 Abs. 2 der Baumschutzsatzung der Hansestadt Greifswald erfüllen. Die kursiv gedruckten Pflanzen haben eine besondere Bedeutung dank ihrer Größe oder Art und sind deshalb bei den Ersatzpflanzungen gesondert zu beachten.

Kartennummer Katasterplan 1618 K:

lfd. Nr.	botanischer Name:	Alter:	Stammumfang in cm:	Höhe in m:	Kronendurchmesser in m:
24	<i>Tilia Cordata</i> (Winterlinde)	Ca. 150 J.	230	16	9
25	<i>Tilia platyphyllos</i> (Sommerlinde)	Ca. 150 J.	160	15	6
26	<i>Tilia Cordata</i> (Winterlinde)	Ca. 150 J.	235	17	9

Kartennummer Katasterplan 1619 F:

lfd. Nr.	botanischer Name:	Alter:	Stammumfang in cm:	Höhe in m:	Kronendurchmesser in m:
15	<i>Prunus arium</i> (Vogelkirsche)	Ca. 90 Jahre	90	7	5
16	<i>Cornus mas</i> (Hartriegel-Kornelkirsche)	Ca. 90 Jahre	40	4	2
17	<i>Acer pseudoplat.</i> (Bergahorn)	ca. 25 J.	<i>Stamm-busch</i>	8	7
21	<i>Pinus nigra</i> (Schwarzkiefer)	Ca. 25 Jahre	28	4	2,5
22	<i>Picea omorica</i> (Serbische Fichte)	Ca. 25 Jahre	23	5	2
23	<i>Tilia Cordata</i> (Winterlinde)	Ca. 90 J.	248	20	8
24	<i>Tilia platyphyllos</i> (Sommerlinde)	Ca. 90 J.	231	16	9

Der Entfall dieser Bäume ist auf jeden Fall gemäß Anlage - Richtlinien zur Ersatzpflanzung - zum § 7 Abs. 2 der Baumschutzsatzung auszugleichen. Der Ausgleich erfolgt z.T. im Plangebiet durch die Anpflanzung von ca. 15 - 16 Bäumen mittleren Ausmaßes gemäß der untenstehenden Pflanzliste bzw. durch weitere Ersatzpflanzungen im Bereich der Wallanlagen. Insbesondere soll damit die Wiederherstellung der Allee im Abschnitt des Kastanienwalls ermöglicht werden.

Die Position der neu zu pflanzenden Bäume kann nach derzeitigem Planungsstand noch nicht bestimmt werden, da für den Vorplatz des Museums eine geänderte Freianlagenplanung gegenüber den bisher vorliegenden und auch dem Vorentwurf zum B-Plan zugrunde liegenden Planungen zu erwarten ist. Bäume, die innerhalb des Planbereiches insbesondere auf der Decke der Tiefgarage gepflanzt werden können sind in der in der Satzung dokumentierten Pflanzliste aufgeführt, wobei zu beachten ist, daß die benannten Großbäume regelmäßig beschnitten werden müßten.

Gemäß einer Empfehlung des BUND werden in dieses Pflanzgebot auch Obstbäume aufgenommen, da eine Klostergartengestaltung mit alten Obstgehözen eine durchaus ortstypische Variante darstellen könnte.

Die vorgesehene Überdeckung mit 1,3 m Substrat reicht für eine Bepflanzung mit Bäumen bis zu einer Höhe von 10 m aus. Hierbei ergibt sich eine zusätzliche Flächenlast für die Garagendecke von ca. 60 kg/qm. Der Aufbau besteht dabei von unten nach oben aus der Dachabdichtung plus Trenn-/Schutzlage, Durchwurzelungsschutz und Schutzlage, einer 12 cm Dränschicht, einer Filtermatte, einer mindestens 16 cm starken schweren Substratschicht sowie der darüberliegenden leichten Substratschicht, auf der die Pflanzungen vorgenommen werden.

5.4.2 Klima

Das städtische Kleinklima als durch die Maßnahme betroffenes Schutzgut kann mittelfristig durch die Anpflanzung der neuen Bäume und Sträucher, sowie die Dachbegrünungen insbesondere im Hinblick auf Temperatenausgleich und CO₂-Haushalt in etwa ausgeglichen werden. Ein gesonderter Nachweis ist aber durch den erklärten Verzicht der betroffenen TÖB auf einen Grünordnungsplan (GOP) nicht notwendig.

5.4.3 Boden

Für das Schutzgut Boden ergeben sich durch die Bebauung kaum höhere Belastungen, da auch heute bereits von einem sehr hohen Versiegelungsanteil ausgegangen werden muß und die in der Erde liegenden baulichen Reste eine Verbindung des dünnen Oberflächenbodens mit darunterliegenden gewachsenen Schichten verhindern.

5.4.4 Grundwasser

Einflüsse auf das Schutzgut Grundwasser sind in Bezug auf die Einleitung von Schadstoffen unwahrscheinlich, da das gesamte Tiefgaragenbauwerk nach Fertigstellung im Grundwasser steht und durch seine Ausbildung in Form einer „weißen Wanne“ auch von innen nach außen dicht ist.

Auf der Grundlage von durchgeführten Bohrungen (Fa. Bauconsult Greifswald) hat das ELH Erdbaulabor Hannover GmbH eine Expertise über die Gründung der Tiefgarage und Auswirkungen auf den Grundwasserstand erarbeitet. Auf dem Grundstück Rakower Straße stehen danach unter einem relativ dicken Geschiebemergelhorizont wasserführende Feinsande und Sande an. Die Feinsandschicht unterhalb des Geschiebemergels ist wasserführend und daher ist hier leider eine Bauerstellung ohne Wasserhaltung während der Bauzeit nicht möglich.

Eine lokale Grundwasserabsenkung - nicht eine generelle Grundwasserabsenkung des gesamten Marktgebietes, die ggf. Schäden an Fundamenten umliegender Häuser zeitigen könnte - erfolgt mit Hilfe von Tiefbrunnen, die mit Vakuum beaufschlagt werden. Durch die notwendige dichte Umschließung der Baugrube und die im Stadtgebiet nach den bekannten Bohraufschlüssen durchgängig vorhandene Geschiebemergelschicht wird der obere Grundwasserhorizont durch die Grundwasserabsenkung kaum beeinflusst. Es sind daher bei Anwendung der Grundwasserabsenkung auch keine schädlichen Beeinflussungen von Gebäuden oder Bäumen zu befürchten. Im Zuge der Bauarbeiten werden jedoch die Grundwasserstände beobachtet, so daß jederzeit die Möglichkeit besteht, über Schluckbrunnen dem oberen Grundwasserhorizont wieder Wasser zuzuführen. Die Bäume werden im Fall größerer Trockenheit zusätzlich bewässert.

Das abgepumpte Grundwasser soll in den Wallgraben geleitet werden, ggf. durch Unterdükerung der Stadtmauer. Eine generelle Einleitungsanfrage durch die untere Wasserbehörde liegt bereits vor, ein entsprechender Entwässerungsantrag wird im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens gestellt.

5.4.5 Lärmemissionen

In Bezug auf die Lärmimmissionen definiert das Beiblatt 1 zur DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau - für Kerngebiete einen Orientierungswert der zulässigen Flächenschalleistungspegel

von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts. Die DIN 18005 ist die Grundlage möglicher Festsetzungen des B-Planes zur Begrenzung von Lärmimmissionen.

Zur Überprüfung der Vereinbarkeit dieser Richtwerte mit der zu erwartenden Realität wurde eine Schallimmissionsprognose durch das Ing. Büro Goritzka Akustik, Engelsdorf, durchgeführt. Vom Gutachter wurden zur Beurteilung dieser prognostisch sich ergebenden Geräuschsituation verschiedene Emissionsmodelle ausgewählt und bewertet. Das Gutachten kommt danach zu dem Schluß:

„Die Ergebnisse der Schallausbreitungsberechnungen auf Grund der unterschiedlichen gewählten Emissionssituationen weisen aus, daß im Vergleich mit den Beurteilungswerten (Immissionsgrenzwerte der 16. B1mSchV; Immissionsrichtwerte der VDI 2058; Orientierungswerte der DIN 18005) keine Pegelüberschreitungen, hervorgerufen durch die Emissionen der Tiefgarage, auftreten. Lediglich am IP 4 (Immissionsmeßpunkt 4 im Eckgebäude Fleischerstraße/Wallstraße), 2. OG, besteht eine geringfügige Überschreitung des Orientierungswertes nachts nach DIN 18005. An Hand von anteiligen Beurteilungspegeln wurde nachgewiesen, daß diese Überschreitung dem sich prognostisch im Planfall 2010 ausgewiesenen Straßenverkehr geschuldet ist.

Emissionssituation	Benennung	Beurteilung nach	Bild	Ergebnis
A	Wallstraße, allein	16. SimSchV	BILD 2 A	Beurteilungswerte eingehalten
B1	Tiefgarage, allein	16. B1mSchV		Beurteilungswerte eingehalten
B2	Tiefgarage, allein	VD12058	BILD 2 B	Beurteilungswerte eingehalten
D	Verkehrslärm Planfall 2010	DIN 18005	BILD 3	Gerinfügige Überschreitung am gewählten IP 4, 2.OG

Beim Bau der Tiefgarage ist an der Be- und Entlüftungsöffnung je ein maximaler PSP (Punktschalleistungspegel) von 70 dB(A) zu realisieren, um an der nächstgelegenen schutzbedürftigen Bebauung die Beurteilungswerte einzuhalten.“

6 Festlegungen des B-Planes

Neben den in der BauNVO beschriebenen Nutzungsfestsetzungen innerhalb des Plangebietes sind der zu entfernende bzw. umzulegende Teil der Ver- und Entsorgungstrassen in die Planzeichnung aufgenommen worden, sowie die Verkehrsflächenwidmungen im Bereich Rakower Straße und Mühlenstrasse. Die Ausweisung der von Tiefgarage und Museum gemeinsam genutzten Flächen hätte sowohl als Gemeinschaftsanlagen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 22 BauGB) als auch als Verkehrsflächen (gem § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB) erfolgen können. Die besonderen städtebaulichen Gründe der Sicherung öffentlicher Funktionen (Eingang und Vorbereich Pommerisches Landesmuseum) auf privatem Grund und Boden (Eigentümer Tiefgarage) und die genaue Beschreibung dieser Funktion machte allerdings die Ausweisung der oberirdischen Planbereiche als Fläche mit besonderem Nutzungszweck gem. § 9 Abs. 1 Nr. 9 BauGB ratsam (siehe auch: *Berliner Kommentar zum BauGB /Schlichter, Stich, Seite 516/517*).

Das Grün, welches das Graue Kloster umgibt und sich längs der Stadtmauer hinzieht, war im Entwurf zum B-Plan als öffentliches Grün ausgewiesen, da sie eine öffentliche Charakteristik auf-

wiesen. Die Eigentumslage ist aber eher als privat zu definieren (Landesmuseum, Eigentümer Tiefgarage), so daß die Bezeichnung in private Grünfläche geändert wird.

Die Planung des Gutachterverfahrens sowie die aktuelle Planung der Tiefgarage sind sowohl in ihren oberirdischen als auch in ihren unterirdischen Ausmaßen gestrichelt als Nachrichtliche Darstellungen in der Planzeichnung dargestellt.

Baulinien sind im nördlichen Bereich entlang der Mühlenstraße und im der Post gegenüberliegenden Abschnitt der Rakower Straße festgesetzt worden. Sie beruhen auf den historischen Fluchtlinien und erfordern im Bereich der Rakower Straße eine Ausbildung des Baukörpers als Arkade bzw. Erker. Ein zweiter Einsatzbereich umschreibt den raumbildenden Baublock „Museum 1“, der als städtebauliches Pendant zur Eckbebauung Rakower Straße/Mühlenstraße auf die Mittelachse des Grauen Klosters bezogen ebenfalls als Straßenrandbebauung festgeschrieben werden soll. Zur Erzielung des achsialen Charakters der Begleitbebauung beiderseits des Grauen Klosters wurde auch die Baukante dieser Museumserweiterung im Süden zur Rakower Straße hin als Baulinie ausgewiesen.

Alle anderen Begrenzungen der Baufelder sind als Baugrenzen gekennzeichnet.

6.1 Textliche Festsetzungen

Die textlichen Festsetzungen flächenbezogener Art richten sich nach den Festlegungsmöglichkeiten in einem B-Plan, wie sie im Baugesetzbuch (BauGB) insbesondere in § 9 im Absatz 1 unter den Nummern 1. bis 26. beschrieben sind. Sie sind teilweise in der Baunutzungsverordnung (BauNVO) im Hinblick auf zulässige Maßnahmen weiter präzisiert.

§§ 1 +2 textl. Festsetz. Da fast das gesamte Grundstück mit der Tiefgarage unterbaut ist, die insgesamt drei Geschosse umfaßt, würde eine Anrechnung der unterirdischen Flächen bei der Ermittlung von Grundflächenzahl (GRZ) und Geschosßflächenzahl (GFZ) gem. §§ 19 bzw. 21 a BauNVO fast zu einem Ausschluß oberirdischer Baumaßnahmen führen. Da diese aber städtebaulich dringend zur Schließung von Baulücken im unmittelbaren Einflußbereich des Marktplatzes erwünscht sind, soll die GRZ für oberirdische und für unterirdische Bauten getrennt festgesetzt werden (§ 19 Abs. 3 bzw. 4 BauNVO). Bei der Ermittlung der zulässigen GFZ bleiben entsprechend den Ausnahmeregelungen in § 21a Abs. 4 Satz 3 der BauNVO die Stellplätze bzw. Garagenplätze in der Tiefgarage unberücksichtigt.

Um den Ausbau der Dachgeschosse im Zuge der Wohnraumnutzung zu fördern, werden die entsprechenden Flächen gemäß § 20 Abs. 3 Satz 2 der BauNVO von der Anrechnungspflicht auf die GFZ befreit.

§ 3 textl. Festsetz. Zur Sicherung eines Wohnanteils in der Innenstadt Greifswalds, wie er auch Ziel der städtebaulichen Sanierung ist und Inhalt des Gutachterverfahrens war, wird ein Anteil der realisierbaren Bruttogeschosßflächen für Wohnungen reserviert.

Um die ansonsten in Kerngebieten grundsätzlich zulässige Ansiedlung insbesondere von Spielhallen und großflächigen Vergnügungsstätten wie z.B. Diskotheken aus städtebaulichen Gründen in diesem historisch-kulturellen Umfeld zu vermeiden, wurde eine Eingrenzung gemäß § 4a Abs. 3 Satz 2 der BauNVO auf 50 qm Nutzfläche festgesetzt.

Die Einrichtung des geplanten Frischemarktes im 1. Tiefgeschoß (-1 Ebene) wird mit der Festsetzung innerhalb der MK 1 - 3 Gebiete planungsrechtlich gesichert.

§ 4 textl. Festsetz. Der Deckel der Tiefgarage im Vorbereich des Grauen Klosters soll so gestaltet werden, daß er einen attraktiven Eingang für das künftige

- Pommersche Landesmuseum bildet und daß der Skulpturenpark planungsrechtlich gesichert werden kann. Die Ausweisung als Fläche besonderer Zweckbestimmung bzw. als Tiefgarage (TGa) beruht auf der Sicherung öffentlicher Interessen bei privater Eigentümerschaft des Grundstückes.
- § 5 textl. Festsetz. Hier werden neben der Nutzung als Tiefgarage die oberirdischen baulichen Anlagen der künftigen Museumserweiterung baurechtlich beschrieben, für die neben der musealen Nutzung auch Wohnungen für Museumsangehörige zum Ziel einer besseren Nutzungsmischung im Quartier zugelassen werden sollen. Die eigentumsrechtliche Grundlage erfordert auch hier eine Ausweisung als Fläche besonderer Zweckbestimmung.
- § 6 textl. Festsetz. Durch die Aufnahme der Nutzungsbezeichnung „TGa“ (Tiefgarage) in die Ausweisung der jeweiligen Baufelder wird die Unterbauung mit einer bis zu 3-geschossigen Tiefgarage planungsrechtlich gesichert. Die äußere Umgrenzung der Tiefgarage ist in der Planzeichnung mit einer dicken gestrichelten Linie dargestellt. Zur Vermeidung von Immissionskonflikten wird der maximale Punktschalleistungspegel (PSP) an den Austrittsöffnungen der Tiefgaragenentlüftungen auf 70 dB(A) begrenzt.
- § 7 textl. Festsetz. Zur baulichen Durchsetzung der städtebaulich -denkmalpflegerischen Zielsetzung der Schließung der südlichen Platzwand des Marktplatzes wird im MK 1-Gebiet eine Auskragung der Obergeschosse bis zur angegebenen Baulinie gefordert. Um die erforderliche Fußwegbreite im Erdgeschoß zu sichern, wurde die Festsetzung als Gehrecht im Zusammenhang mit abweichender Bauweise gemäß § 22 Abs. 4 BauNVO getroffen.
- § 8 textl. Festsetz. Da beim derzeitigen Stand der Erschließungsplanung Standorte für Ver- und Entsorgungseinrichtungen wie z.B. Abwasserpumpwerke, Umspannstationen etc. noch nicht flächenmäßig fixiert werden können, wird mit dieser Festsetzung die Flexibilität der Planung bis zur Ausführungsreife erhalten.

6.2 Sonstige Festsetzungen

Die sonstigen Festsetzungen umfassen alle Regelungen in einem B-Plan, die gemäß den Regelungsmöglichkeiten im Rahmen der Länderbauordnungen, in diesem Fall der Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V), getroffen werden können. Hierzu zählen insbesondere die örtlichen Bauvorschriften über Gestaltung, die in der LBauO im § 86 im Absatz 1, in den Nummern 1. bis 6. geregelt werden.

- Zeichnerische Festsetz. Entlang der Mühlenstraße und dem Nordende der Rakower Straße ist die neue Bebauungskante durch Baulinien fest fixiert, um die Wiederherstellung der historischen Blockränder baurechtlich zu sichern. Auch das Zurückweichen im Arkadenbereich ist durch die Festsetzung abweichender Bauweise und eines Geh- Fahr- und Leitungsrechtes innerhalb der Baulinie geregelt. Sollten sich aus diesen Festsetzungen Unterschreitungen der in § 6 (4) LBauO M-V geregelten Abstandsflächen ergeben, so sind sie bauleitplanerisch gewollt und städtebaulich begründet.
- § 9 textl. Festsetz. Zur planungsrechtlichen Sicherung der eingangs als denkmalpflegerische Zielstellungen formulierten Maßgaben wie auch zur Einbindung der Baumaßnahme in das bauliche Erscheinungsbild des Marktbereiches der Hansestadt werden die Festsetzungen zur Baukörpergliederung, Fassadengestaltung, Fensterformaten, Dachneigung und -

deckung, Dachbegrünung und Baukörperausrichtung in den B-Plan aufgenommen.

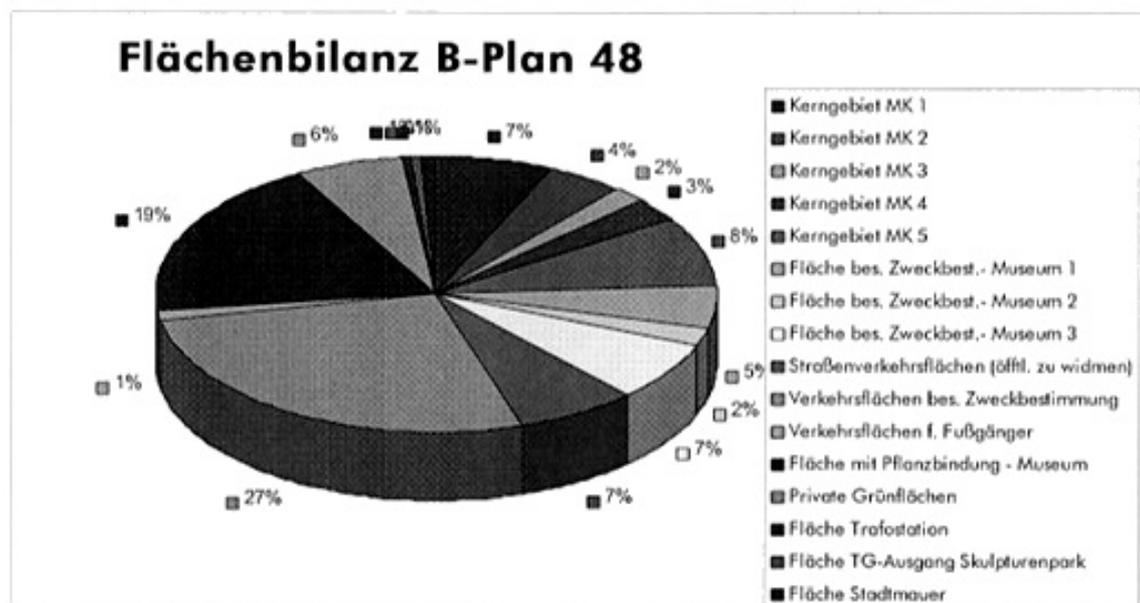
- § 10 textl. Festsetz. Bei dem Mangel an Grünflächen im Plangebiet wird besonderer Wert auf die Qualität der entstehenden Flächen gelegt, da ja auch ein gewisser Anteil an Grünflächen durch die Unterbauung verloren geht. Hierfür werden die uneingeschränkten Pflanzgebote erlassen.
- § 11 textl. Festsetz. Im sogenannten Skulpturenpark sind im Gutachterverfahren Flächen beplant worden, die teilweise mit Bäumen begrünt, teilweise aber auch nur bodendeckend bepflanzt werden sollen, damit die Sicht auf die platzierten Kunstwerke nicht beeinträchtigt wird. Da eine Bepflanzung durch Bäume eine gewisse Erdüberdeckung einer Tiefgarage fordert, wird hier die Dicke der Erdüberdeckung bei gleichzeitiger Begrenzung der Baumgröße festgeschrieben. Um jedoch hohe Pflanzbeete zu vermeiden, wird eine maximale Höhe von 0,5 m über dem Bodenniveau vor der Mittelachse des Grauen Klosters festgesetzt, die ca. 5,60 m ü. HN beträgt. So wird bei baumbestandenen Pflanzbeeten z.B. noch ein Sitzen auf dem Rand ermöglicht.
- § 12 textl. Festsetz. Zur gestalterischen Sicherung der Ansichtsflächen von Flachdächern aus höheren Etagen innerhalb der engen Blockbebauung und zur Verbesserung des städtischen Kleinklimas sowie zur zeitlichen Streckung der Abgabe von Regenwasser in die Kanalisation (Retardereffekt) wird eine Dachbegrünungspflicht satzungsrechtlich gefordert, wobei Ausnahmen insbesondere bei wirtschaftlichen Nachteilen zugelassen sind. Insbesondere sichert diese Festsetzung in ihrem zweiten Abschnitt, daß auch die Decke der Tiefgarage, sofern eine Bebauung mit den Gebäuden der Museumserweiterung zeitnah nicht realisiert werden kann, nachhaltig begrünt werden muß.

6.3 Nachrichtliche Übernahmen und Darstellungen

- § 13 textl. Festsetz. Den Forderungen der Denkmalpflege und Bodendenkmalpflege im TÖB-Beteiligungsverfahren entsprechend wird hier der Hinweis auf die gesetzlichen Grundlagen und Meldepflichten sowie auf konkrete Abstimmungserfordernisse aufgeführt, da diese Stelle der Altstadt von besonderer Bedeutung für die Denkmalpflege ist.

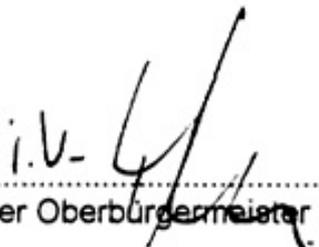
7 Städtebauliche Kenndaten und Flächenbilanz

Flächenbilanz B-Plan 48:	Fläche in ha:	Gesamt in ha:	Anteil in %:	Gesamt in %:
Kerngebiet MK 1	0,0533 ha		6,6%	
Kerngebiet MK 2	0,0360 ha		4,5%	
Kerngebiet MK 3	0,0159 ha		2,0%	
Kerngebiet MK 4	0,0209 ha		2,6%	
Kerngebiet MK 5	0,0657 ha	0,1918 ha	8,2%	23,9%
Fläche bes. Zweckbest.- Museum 1	0,0394 ha		4,9%	
Fläche bes. Zweckbest.- Museum 2	0,0196 ha		2,4%	
Fläche bes. Zweckbest.- Museum 3	0,0546 ha	0,1136 ha	6,8%	14,1%
Straßenverkehrsflächen (öfftl. zu widmen)	0,0549 ha		6,8%	
Verkehrsflächen bes. Zweckbestimmung	0,2181 ha		27,2%	
Verkehrsflächen f. Fußgänger	0,0079 ha	0,2810 ha	1,0%	35,0%
Fläche mit Pflanzbindung - Museum	0,1526 ha		19,0%	
Private Grünflächen	0,0482 ha	0,2009 ha	6,0%	25,0%
Fläche Trafostation	0,0054 ha		0,7%	
Fläche TG-Ausgang Skulpturenpark	0,0033 ha		0,4%	
Fläche Stadtmauer	0,0070 ha	0,0157 ha	0,9%	2,0%
Plangebiet	0,8030 ha		100,0%	



Diese Begründung einschließlich der Anlagen hat der Bürgerschaft der Hansestadt Greifswald zusammen mit der Satzung in ihrer Sitzung am 24.6.1997 beim Satzungsbeschuß vorgelegen.

Greifswald, den 24.6.1997

i.V. 
.....
Der Oberbürgermeister



„I“ = Änderung der Begründung

Greifswald, den ~~24.03.1998~~

i.V. 
Der Oberbürgermeister

