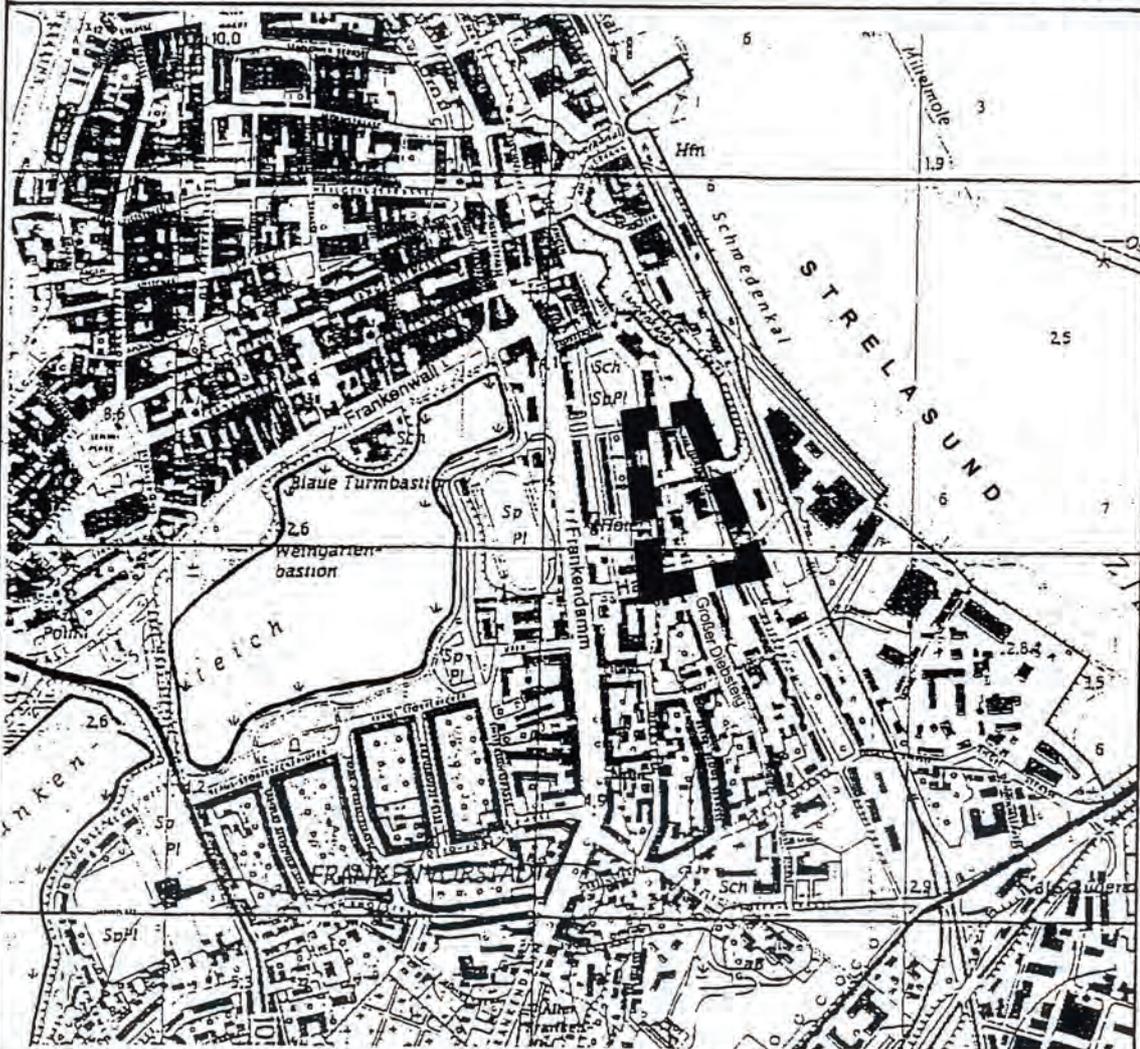


# HANSESTADT STRALSUND

Der Oberbürgermeister  
Bauamt  
Abtlg. Planung und Denkmalpflege

Übersichtsplan

M 1:10.000



Stand: 15.03.2000

BEGRÜNDUNG ZUM BEBAUUNGSPLAN NR. 43  
„AM FLOTTHAFEN“

URBAN Planungsgemeinschaft \* Dünenstrasse 12 \* 17509 Seebad Lubmin \* 038354/22 906

# BEGRÜNDUNG ZUM BEBAUUNGSPLAN NR. 43 "AM FLOTTHAFEN"

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>ANLAß UND ZIEL DER PLANUNG .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>LAGE DES PLANGEBIETES .....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>PLANUNGSVORGABEN .....</b>	<b>3</b>
3.1	ZIELE DER RAUMORDNUNG UND LANDESPLANUNG .....	3
3.2	FLÄCHENNUTZUNGSPLAN.....	3
<b>4</b>	<b>HISTORISCHE ENTWICKLUNG UND BESTAND .....</b>	<b>4</b>
4.1	HISTORISCHE ENTWICKLUNG .....	4
4.2	NUTZUNGEN IM PLANGEBIET UND DER UMGEBUNG .....	4
4.3	FREIRAUMVERSORGUNG.....	5
4.4	VERKEHR.....	5
4.5	TECHNISCHE INFRASTRUKTUR .....	5
4.6	NATUR UND LANDSCHAFT, GEWÄSSERSCHUTZ.....	6
4.7	IMMISSIONEN.....	6
4.8	ALTLASTEN .....	9
<b>5</b>	<b>PLANUNGSINHALT .....</b>	<b>11</b>
5.1	STÄDTEBAULICHES UND FREIRAUMPLANERISCHES KONZEPT .....	11
5.2	STÄDTEBAULICHE VERGLEICHSWERTE .....	11
5.3	ART DER BAULICHEN NUTZUNG .....	12
5.4	MAß DER BAULICHEN NUTZUNG.....	12
5.5	BAUWEISE, BAUGRENZEN UND BAULINIEN .....	13
5.6	NEBENANLAGEN UND STELLPLÄTZE SOWIE ZUFAHRTEN .....	13
5.7	ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN .....	13
5.8	FREIRAUMVERSORGUNG.....	14
5.9	KULTURELLE, SOZIALE UND MEDIZINISCHE INFRASTRUKTUR, NAHVERSORGUNG UND VERKEHR.....	15
5.10	TECHNISCHE INFRASTRUKTUR .....	15
5.11	DENKMALE.....	16
5.12	NATUR UND LANDSCHAFT, GEWÄSSERSCHUTZ.....	16
5.13	IMMISSIONEN.....	16
5.14	ALTLASTEN .....	18
<b>6</b>	<b>RECHTSGRUNDLAGEN .....</b>	<b>19</b>
<b>7</b>	<b>MAßNAHMEN UND KOSTEN.....</b>	<b>19</b>
<b>8</b>	<b>VERFAHRENSABLAUF.....</b>	<b>19</b>
<b>9</b>	<b>ANLAGEN .....</b>	<b>20</b>
9.1	FLÄCHENERMITTLUNG B-PLAN NR. 43 .....	20

# BEGRÜNDUNG ZUM BEBAUUNGSPLAN NR. 43 "AM FLOTTHAFEN"

## 1 Anlaß und Ziel der Planung

Das Plangebiet zwischen Frankenhof und Flotthafen in der Frankenvorstadt Stralsunds stellt sich zur Zeit als heterogen bebaut, ehemals intensiv gewerblich genutztes Areal mit hohem baulichen Leerstand dar. Diese sogenannte Industriebrache ist als gravierender städtebaulicher Mißstand zu bezeichnen, welcher durch die angestrebte Neubebauung und Grundstücksoptimierung durch das Deutsche Rote Kreuz (DRK), Kreisverband Stralsund e. V. behoben werden soll.

Die besondere und durchaus attraktive Lage am Wasser, die Altstadtnähe und der geplante Neubau der Hafenstraße und der damit verbundenen Entlastung vom Lkw- Verkehr rechtfertigen trotz vorhandener Verkehrslärmbelastung die im Flächennutzungsplan vorgegebene Entwicklung eines Wohngebietes an dieser Stelle unter Berücksichtigung notwendiger Lärmschutzmaßnahmen.

Das DRK Stralsund möchte auf großen Teilen des Geländes einen Seniorenwohnkomplex mit 112 Wohneinheiten (WE) als Betreutes Wohnen errichten, der die Innenstadtnähe mit dem Erlebnischarakter (Blick auf die Hafenanlagen) positiv verbindet.

Das Betreute Wohnen ist eine sinnvolle Alternative zum Altenheim. Altengerechte Wohnungen und individuelle Betreuung können oft die Unterbringung in Altenheimen entbehrlich machen. Normale Wohnungen sind in Bezug auf Größe, Ausstattung und Zuwegung (Treppen) überwiegend nicht seniorengerecht. Unzureichende Infrastruktur am Wohnort erschwert die Versorgung für das tägliche Leben, der soziale Kontakt ist auf ein Minimum reduziert. Hier setzt das Nutzungskonzept an, das neben den Wohnungen auch Einrichtungen der sozialen und medizinischen Betreuung, wie auch Versorgungs- und Gastronomieeinrichtungen vorsieht.

Zur Erreichung dieses Zieles soll ein Bebauungsplan (B-Plan) aufgestellt werden, der die Einbindung des Vorhabens in das baulich-räumliche Umfeld regelt, was durch umliegende Wohnbebauung, Schule und zunehmenden Verkehr auf Hafenstraße und Reiferbahn geprägt ist, evtl. Lärmemissionen des nahen Hafens zu bewerten hat und auch zukünftig das Wohnen nichtstörende gewerbliche Nutzungen (SEV- Gelände) beinhaltet.

## 2 Lage des Plangebietes

Das Bebauungsplangebiet liegt im Stadtgebiet Franken, Stadtteil Frankenvorstadt zwischen den Straßenzügen Frankenhof im Norden und Westen, Hafenstraße im Süden und dem Flotthafen bzw. einer Behindertenwerkstatt im Osten.

Es umfasst mit einer Gesamtfläche von 1,414 ha die Flurstücke 126/10, 157/1, 157/3, 158/1, 159/1, 160/1, 160/2, 161/1, 161/2, 162 (Hafenstr. 23) und 163 (Hafenstr. 24) der Flur 31 in der Gemarkung Stralsund.

Die Grundstücke sind im Besitz des Deutschen Roten Kreuzes (DRK), der Stralsunder Elektrizitätsversorgung GmbH (SEV) und der Stadt. Die Wohnhäuser, Hafenstrasse Nr.23 und Nr.24 haben private Eigentümer. Die Eigentumsverhältnisse stehen nicht im Widerspruch zum Bebauungsplan. Ein Bodenordnungsverfahren (Umliegung) ist nicht erforderlich.

Der Umfang des Geltungsbereiches hat sich gegenüber dem Aufstellungsbeschluss geändert. Die Teilflächen der städtischen Grundstücke 126/7 und 126/9 sind aus dem Bereich herausgenommen worden. Aufgrund der Anregungen des Anglervereins als Pächter der Flächen ist der dort langfristig vorgesehene Fuß-/Radweg nicht mehr Planungsziel dieses Bebauungsplanes.

### **3 Planungsvorgaben**

Die Inhalte des Bebauungsplanes lassen sich im Wesentlichen aus den im folgenden dargestellten übergeordneten Planungen ableiten:

- Regionales Raumordnungsprogramm Vorpommern
- Flächennutzungsplan und Landschaftsplan der Hansestadt Stralsund
- Bebauungsplan Nr. 31 "Verkehrsanbindung Seehafen nördlich der Werftstraße", Arbeitsstand Vorentwurf, z.Z: wird der Entwurf erarbeitet

#### **3.1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung**

Die Hansestadt Stralsund ist zusammen mit der Hansestadt Greifswald als teiliges Oberzentrum mit den entsprechenden infrastrukturellen Anforderungen ausgewiesen. Sie bildet dadurch einen besonderen Siedlungsschwerpunkt.

Die Realisierung des Planinhaltes auf ehemals bereits genutzten Flächen in Innenstadtnähe entspricht somit insbesondere den in Kapitel 5.1.6 (Umnutzung vorhandener Baugebiete), 5.1.7 (Siedlungsentwicklung in Bereichen guter Personennahverkehrsanbindung) und 5.1.9 (Sparsamer Umgang mit Grund und Boden) beschriebenen Vorgaben. Die Landesplanung hat die geplante Nutzung befürwortet (Schreiben vom 2.9.1998).

#### **3.2 Flächennutzungsplan**

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Hansestadt Stralsund (vorliegender Stand 11/96) trifft in seinen Kapiteln folgende zentrale Aussagen für die Siedlungscharakteristik, Stadtgestalt und Entwicklung im Bereich des Plangebietes:

##### **3.2.1 Die Stadtgestalt (FNP - Kap. 3.1)**

Die Stadtgestalt soll insgesamt in ihrer besonderen Prägung und Vielfalt erhalten bleiben. Für das Plangebiet liegt die Leitvorstellung "Stralsund als Handels-, Hafen- und Werftstadt" der weiteren Gestaltung zu Grunde. Neben den eindrucksvollen sakralen und profanen Bauten der Altstadt wird Stralsund besonders durch die Speicher- und Werftgebäude an der Wasserfront geprägt, so daß diese sichtbaren Zeichen einer Handels-, Hafen- und Werftstadt in zeitgemäßer Form weiterentwickelt werden sollen.

Die Fassadenfront in Richtung Wasser ist auch von See aus zu sehen und damit besonderen gestalterischen Anforderungen unterworfen.

##### **3.2.2 Das Stadtgebiet Franken (F-Plan - Kap. 4.4)**

Das Stadtgebiet Franken hat rund 8.000 Einwohner und befindet sich südlich der Altstadt. Die Frankenvorstadt weist sowohl größere Wohngebiete als auch Misch- und Gewerbegebiete, letztere besonders im Werft- und Hafenbereich, auf. Die Wohnstandorte werden gesichert und arrondiert. Die Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind als Wohnbauflächen dargestellt. Durch die Kompaktierung der Werft und mit dem Ausbau des Seehafens für tiefergehende Schiffe findet im Stadtteil Franken Mitte eine beträchtliche Neuordnung gewerblicher Flächen statt.

##### **3.2.3 Umweltschutz (FNP - Kap. 4.8)**

Die direkte Nachbarschaft gewerblicher Bauflächen zu Wohnbauflächen konnte aufgrund der eng bemessenen Stadtfläche bzw. aufgrund der gewachsenen Nutzungsstrukturen nicht immer vermieden werden, so daß schutzwürdige Nutzungen gegenüber Immissionen aus den gewerblichen Bauflächen vordringlich durch die weitere Planung abzusichern sind bzw. für die weitere Entwicklung solcher Bestandssituationen der Gesichtspunkt der gegenseitigen Rücksichtnahme beachtlich ist. Beispielhaft für die Notwendigkeit zur Konfliktlösung wird hier in unmittelbarer Nachbarschaft zum Plangebiet für den Bestand z. B. das Wohnen in der Frankenvorstadt neben gewerblicher Baufläche nördlich der Rügenanbindung (ehemals Reparaturwerft) genannt.

### 3.2.4 Verkehrsstraßennetz (FNP - Kap. 6 c)

Die Trasse für die künftige gemeinsame Führung der B 105n/B 96n zwischen dem Verteilerknoten "Umspannwerk" und dem Ziegelgraben wird aus Kostengründen über eine Brücke die Bahnfläche überqueren und die Bereiche Feldstraße, Ölspaltanlage, Greifswalder Chaussee, Kläranlage und Werftstraße in Form einer Hochstraße durchqueren. Die Prüfung dieses Eingriffes und die Bewertung der positiven verkehrlichen Wirkungen weisen diese Verkehrsführung, als inzwischen festgestellte Trasse für den Anschluß des Hafens und der Insel Rügen an die Bundesstraßen aus.

### 3.2.5 Schifffahrt (FNP - Kap. 6 e)

Die Bedeutung des Hafens soll sowohl bezüglich des Personenverkehrs wie des Güterumschlages gefördert und erweitert werden. Hierzu sind umfangreiche Neuordnungs- und Sanierungsmaßnahmen mit Hilfe von Fördermitteln im Gange und weiterhin geplant. Die Personenschifffahrt (Fähr- und Linienbetrieb) sowie die Freizeitschifffahrt soll über das Angebot von Marinas aufgewertet und räumlich ausgedehnt werden.

Für den Seehafen und den Güterumschlag besteht die Zielsetzung, durch einen zusätzlichen Standort südlich des Rügendamms das Flächenangebot zu erweitern und durch die unmittelbare Anfahrbarkeit über die sogenannte Ostansteuerung die Anlaufqualität zu verbessern. Beide Hafengebiete erhalten direkte (neue) Straßenanbindungen an die B 96 und werden durch Schienengleise erschlossen.

Das Plangebiet ist im seit 12.08.99 rechtswirksamen Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche ausgewiesen, der Flotthafen im Osten als Wasserfläche mit der Zweckbestimmung Hafen und das nebenliegende Gelände der Behindertenwerkstatt als Sonderbaufläche. Die im Bebauungsplan vorgesehene Art der Nutzung stimmt mit den Aussagen des Flächennutzungsplanes überein, der Plan ist somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

Das benachbarte Plangebiet (B-Plan Nr. 31) welches den südlichen Teil des Stralsunder Stadthafens umfaßt, hat Auswirkungen auf dieses Gebiet (B-Plan Nr. 43 „Am Flotthafen“). Die Hafennutzung soll durch das geplante, heranrückende Wohnen nicht eingeschränkt werden.

## **4 Historische Entwicklung und Bestand**

### **4.1 Historische Entwicklung**

Das Gebiet zwischen Frankendamm und Flotthafen wurde im letzten Jahrhundert als Kasernengelände aufgesiedelt. Im Bereich der Goetheschule befand sich der Exerzierplatz, auf dem Gelände des 1953 erbauten Hotel Baltic eine große Kaserne mit weiteren Bauten, die bis zum Plangebiet reichten. An der Hafenstraße befand sich schon zu Beginn dieses Jahrhunderts eine Elektrizitätszentrale.

Die Wasserfläche des Flotthafens war noch bis in die 30er Jahre hinein wesentlich größer und umfasste die nördlichen Plangebietsteile, die erst später verfüllt wurden, wie auch die im Vorfeld des Verfahrens durchgeführten Bodenuntersuchungen belegen. Die große Halle im Kern des Plangebietes diente von 1900 bis 1966 als Straßenbahndepot, danach wurde sie für die Unterbringung der Busse genutzt.

### **4.2 Nutzungen im Plangebiet und der Umgebung**

Das Plangebiet selbst ist von leerstehenden Gewerbebauten und dem Gelände des ehemaligen Bus- und Straßenbahndepots mit Werkstattbauten und Bürogebäuden geprägt. Das Heizhaus sowie größere leerstehende Lager- und Werkstatthallen sind inzwischen beräumt worden.

Ein Teil der HEVAG bzw. SEV Gebäude (Stromversorgung) belegen davon seit dem letzten Jahrhundert die Flurstücke 160/1, 160/2 und 161/1, 161/2 mit Werkstattbauten und Trafostation. Die Flurstücke 160/2 161/1 und 161/2 sind von der HEVAG an die SEV übergeben worden.

Das Gebäude auf dem städtischen Flurstück 160/1 wird z. Zt. als Technikzentrum Frankenhof genutzt. Im Südwesten des Plangebietes befinden sich zwei 3- bzw. 4-geschossige Wohnge-

bäude der Jahrhundertwende mit intensiv genutzten Gärten, zwischen denen eine Zufahrt zum SEV-Gelände liegt.

Nördlich angrenzend an den Frankenhof liegt das Schulgelände der Goetheschule.

Im Osten folgen zunächst der Angel- und Jollenhafen des Flotthafens mit Vereinsgelände. Nach Süden hin schließt das Werkstattgebäude einer Behindertenwerkstatt und die ehemalige Einfahrt des Busdepots an.

Im Süden des Plangebietes sind ebenso wie im Westen jenseits der Straßenzüge Frankenhof und Hafenstraße umfangreiche Wohnbebauungen im Zeilengeschosswohnungsbau (3 - 4-geschossig) aus den 30er bzw. 50er Jahren zu finden. Das Pflegeheim "Rosa Luxemburg" an der Hafenstraße bildet hier den baulichen Anschluß nach Westen zum großen Hotelkomplex am Frankendamm gegenüber dem Stadion.

### 4.3 Freiraumversorgung

Im Nahbereich bildet der Schulhof der Goetheschule mit Freisportflächen einen Frei- und Grünraum, das ebenfalls grüne Gelände des Flotthafens ist zwar optisch präsent, aber **ebenfalls** im allgemeinen nicht zugänglich, so dass sich für die künftige Wohnanlage das Erfordernis eigener Grünflächen mit Aufenthaltscharakteristik ergibt. Naherholungscharakteristik weisen die nur wenige 100 Meter entfernten Flächen um den Frankenteich bzw. am Stadthafen auf.

### 4.4 Verkehr

Das Plangebiet wird weiträumig verkehrlich über den Frankendamm und die Hafenstraße an das übergeordnete Verkehrsnetz und das ÖPNV-Netz angebunden. Über die Hafenstraße läuft z.Z. der gesamte Verkehr zum südlichen Teil des Stadthafens. Der Anteil des LKW- Verkehrs ist relativ hoch, der Straßenbelag ist sanierungsbedürftig. Im Zuge der künftigen Realisierung des geplanten Verkehrsstraßennetzes Stralsunds soll der Straßenzug Reiferbahn – Hafenstraße entlastet werden und die Hafenseln direkt über die neue Hafenstraße an die Trasse der neuen B 96 in Richtung Rügen angebunden werden (siehe 3.2.4). Trotz der Entlastung bezüglich des Schwerlastverkehrs behält die Hafenstraße den Sammelstraßencharakter. Die heutige Belastung in der Hafenstraße liegt bei ca. 1.500 Kfz/ Tag.

### 4.5 Technische Infrastruktur

Das Gebiet ist bedingt durch seine frühere Nutzung als grundsätzlich technisch erschlossen zu betrachten. Dies gilt u.a. für die Stromversorgung, da sich bereits ein Schalthaus (wichtiger Knotenpunkt im Mittelspannungsnetz) im Plangebiet befindet. Die Zuwegung zum Schalthaus muß weiterhin mit Dienstfahrzeugen möglich bleiben. Bei Veränderungen im Abwassersystem soll das Schalthaus neu eingebunden werden. Die vorhandenen Kabeltrassen sollten möglichst freigehalten werden. Die für die Versorgung notwendige Trafoleistung ist vorhanden, das Niederspannungsnetz muß überarbeitet werden.

Zum Bebauungsplan sind die weiteren, folgenden Informationen und Hinweise der Versorgungs- und Entsorgungsunternehmen eingegangen:

#### 4.5.1 Wasserversorgung und Entwässerung

Für das Bauvorhaben des DRK (Seniorenwohnkomplex) ist die Trinkwasserversorgung sowie die Schmutzwasserentsorgung durch die vorhandenen Leitungen gesichert. Die vorhandene Leitung DN 1000 B ( Frankenhof und entlang des Flotthafengeländes Richtung Reiferbahn) wurde in die Planzeichnung aufgenommen. Regenwasser darf jedoch nicht in diese vorhandenen Schmutzwasserleitungen eingeleitet werden.

#### 4.5.2 Wasserstraßen-Fernmeldenetz

Im Plangebiet (an der Hafenstraße) befindet sich laut Auskunft des Wasser- und Schiffsverkehrsamtes Stralsund ein Kabel des Wasserstraßen-Fernmeldenetzes (FE-Kabel 200 +30 DA, Abschnitt Frankendamm-Dänholm). Das Kabel darf nicht beeinträchtigt werden. Es wurde nachrichtlich in die Planzeichnung aufgenommen.

#### 4.5.3 Fernmeldeanlagen

Im Plangebiet liegen Fernmeldeanlagen der Deutschen Telekom AG, die ggf. von Straßenbaumaßnahmen berührt werden und infolgedessen möglicherweise verändert oder verlegt werden müssen.

#### 4.5.4 Verkehrsflächen

Gehbahnen an der Hafenstraße und am Frankenhof sind in Teilbereichen verschlissen (Grundstückszufahrten zum ehem. Kraftverkehr) und müssen im Zuge der Neubebauung (DRK) saniert werden.

### 4.6 Natur und Landschaft, Gewässerschutz

Das Gelände stellt sich heute zu etwa 90 % als versiegelt dar, teils durch Gebäude (ca. 40 %), teils durch befestigte Freiflächen. Die geplante Umnutzung des Plangebietes wird durch Flächenabriss alter Bausubstanz und Entsiegelungen also eine Verbesserung des heutigen Zustandes und somit keinen Eingriff gem. § 1 a BauGB erbringen.

Zu erhalten sind die raumbildenden Bäume und sonstiges Großgrün am Rand aber überwiegend ausserhalb des Plangebietes, besonders am Frankenhof wie auch an der Grenze zum Flurstück 126/8 (Behindertenwerkstatt).

Gemäß Baumschutzverordnung der Hansestadt Stralsund vom 15.12.97 besteht bezüglich des Großbaumbestandes ein notwendiger Schutz, der einen Mindestabstand der Baugrenzen von den zu erhaltenden Bäumen von der Kronentraufe zuzüglich 1,50 m nach allen Seiten fordert (DIN 18920).

Das Plangebiet liegt im hochwassergefährdeten Bereich des Strelasundes, für den auf der Grundlage des „Jahrhunderthochwassers“ ein Bemessungshochwasserstand von 2,60 m ü. HN angegeben ist.

### 4.7 Immissionen

Das Gebiet gilt heute als vorbelasteter innerstädtischer Bereich. Dies betrifft den Straßenverkehrslärm wie auch Gewerbe- u. sonstigen Nachtbarschaftslärm.

#### 4.7.1 Straßenverkehr

Z. Z. ist die südlich an das Plangebiet angrenzende Hafenstraße die Haupteinfahrt für den gesamten Stadthafen. Der westlich u. nördlich angrenzende Frankenhof ist eine Anliegerstraße zur Erschließung der vorhandenen Wohnbebauung und der Goetheschule. Die Belastung aus der Verkehrsemission wurde im Lärmgutachten zum B- Plan Nr. 31/ B- Plan Nr. 43 bewertet (Ingenieurbüro Bonk-Maire-Hoppmann vom 27.04.95 mit 3. Nachtrag vom 31.05.99).

Ausgangsdaten Straßenverkehr (Tabelle 1) aus dem "Schalltechnischen Gutachten Nr.94294 vom 06.02. 1995", mit Nachtrag vom 31.05.99:

Straße/ Strassenabschnitt	DTV-Werte und LkW-Anteile			
	1994		2005	
	Kfz	Lkw	Kfz	Lkw
	pro 24 h	%	pro 24 h	%
Reiferbahn	1700 ...2100	5 ... 6	1200	5
<b>Hafenstraße Richtung Langenkanal</b>	1500	25	3200	25
<b>Hafenstraße, bis</b>	1500	25	4000...4500	5

<b>Reiferbahn</b>				
Hafenstraße, Neubau bis Ziegelstraße	-	-	6900	12
Hafenstraße, Neubau bis B 96	-	-	8000	12

Diese Werte sind die Grundlagen für die Berechnung der Schallemissionspegel. Die Lkw-Anteile wurden für den Tag- und Nachtzeitraum angesetzt; damit ist im allgemeinen für den Nachtzeitraum die ungünstigste Situation erfaßt. Für das Plangebiet des B-Planes Nr. 43 ist insbesondere der Abschnitt Hafenstraße Richtung Langenkanal und Hafenstraße bis Reiferbahn wichtig.

Schallemissionspegel  $L_{m,E}$  Straßenverkehr (Tabelle 2) aus "Schalltechnisches Gutachten Nr.94294 vom 06.02. 1995", 3. Nachtrag 31.05.95:

Straßen/Straßen-Abschnitt	$L_{m,E}$ in dB (A)			
	1994		2005	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Reiferbahn	56,9	49,6	54,5	47,1
<b>Hafenstraße, Richtung Langenkanal</b>	60,4	53,0	63,7	56,3
<b>Hafenstraße bis Reiferbahn</b>	60,4	53,0	60,0	52,6
Hafenstraße, Neubau bis Ziegelstraße	-	-	62,5	55,1
Hafenstraße Neubau bis B 96	-	-	63,1	55,8

Ausgehend von den in der Tabelle aufgeführten Lärmemissionen, ermittelte das Gutachten flächenhaft die durch den Verkehr verursachte Lärmbelastung (Immissionen) und stellt sie in Form von Lärmkarten dar. Bei der Berechnung wurde eine max. Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h unterstellt sowie der mangelhafte Straßenzustand (auch der Hafenstraße) berücksichtigt.

Aus der Lärmkarte ergibt sich für die Hafenstraße bis Reiferbahn eine Ist-Belastung von:

60 bis 65 dB(A) tagsüber

50 bis 55 dB (A) nachts

Zur Beurteilung der Schallimmissionen in der Bauleitplanung gilt das Beiblatt der DIN 18005 „Schallschutz Städtebau“ als Grundlage. Die Orientierungswerte der DIN sind für allgemeine Wohngebiete:

55 dB(A) tagsüber

45 dB(A) nachts

Die Orientierungswerte werden an der Hafenstraße bereits um 5 dB(A) überschritten. Die Flächen im Plangebiet werden durch den heutigen Verkehr auf der Hafenstraße erheblich belastet. Für die geplante Wohnnutzung sind Lärmschutzmaßnahmen planungsrechtlich festzusetzen.

#### 4.7.2 Schienenverkehr

Im benachbarten B-Plangebiet Nr. 31 befinden sich Gleisanlagen der Hafenbahn, die eine schienengebundene Erschließung der Unternehmen im Hafen ermöglichen. Die Instandhaltungs- und Umbaumaßnahmen an diesen Anlagen sind im Wesentlichen abgeschlossen. Das Lärmgutachten weist für die Hafenbahn (von der Werftstraße zum Stadthafen) folgende Werte aus:

- nördlicher Anschlußbereich (bis Garten-/Ziegeleistraße) 10 bis 20 Züge (im Mittel: 15) mit 30 bis 40 Waggons je Tag (06.00 bis 22.00 Uhr); entsprechend 2,5 Waggons pro Zug-, durchschnittliche Zuglänge einschließlich Lok: 70 m;
- südlicher Anschlußbereich 15 bis 25 Züge (im Mittel: 20) mit 40 bis 50 Waggons je Tag (06.00 bis 22.00 Uhr); entsprechend ca. 2,5 Waggons pro Zug, durchschnittliche Zuglänge: ebenfalls 70 m.

Es ergeben sich folgende Schallemissionspegel

- nördlicher Anschlußbereich: 47,1 dB(A),
- südlicher Anschlußbereich: 48,4 dB(A), jeweils tagsüber, nachts finden keine Zugfahrten statt.

Ein Vergleich mit den Angaben aus Tabelle 2 (Straßenverkehr) zeigt, daß die Schallemissionspegel des Straßenverkehrs erheblich höher sind. Der Schienenverkehr beeinflusst nur in geringem Umfang den Gesamtpegel des Verkehrslärms. Die Gleisanlagen sind in voller Nutzung. Deshalb wird zukünftig auch keine erhebliche Zunahme erwartet. D.h. für die Prognose wird die gleiche Belastung angesetzt.

#### 4.7.3 Gewerbe- und sonstiger Nachbarschaftslärm

In unmittelbarer Nachbarschaft zum Plangebiet befindet sich das Goethe-Gymnasium mit Schulhof und Sportplatz. Im Geltungsbereich ist das z.Z. noch genutzte Polytechnische Zentrum (Technikunterricht der G.-Hauptmann Schule). Von beiden Einrichtungen gehen tagsüber pausen-/ bzw. unterrichtsbedingte Geräusche aus. Diese Einrichtungen für soziale und sportliche Zwecke sind im allgemeinen Wohngebieten zulässig. Der „Grundgeräuschpegel“ tagsüber wird durch o.g. Einrichtungen unwesentlich beeinflusst.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befinden sich keine gewerblichen Nutzungen (SEV bzw. HEWAG Grundstücke) durch welche die Orientierungswerte der DIN 18005 von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts überschritten werden.

Nördlich vom Plangebiet liegt am Flotthafen der Betrieb - Bootsbau und Reparatur - Thomzik. Östlich grenzt das Gelände des Anglervereins „Flotthafen“ sowie die Behindertenwerkstatt an. Ebenfalls östlich hinter dem Flotthafen liegt in ca 100 m Entfernung der Stadthafen. Die Hafentflächen sind im B-Plan Nr. 31 als Sondergebiet Handels- und Umschlaghafen (SO I) ausgewiesen. Die gegenwärtige Nutzung entspricht dieser Ausweisung. Der überwiegende Teil der Betriebe ist bereits mehrere Jahre hier ansässig (Kühlhaus, Getreide AG) und genießen Bestandschutz im Rahmen des Standes der Technik. In der Regel dauert die Betriebszeit von 7.00 bis 18.00 Uhr. Nachtarbeit bildet die Ausnahme und beschränkt sich überwiegend auf die Nachtstunde von 22.00 bis 23.00 Uhr. Bisher sind Konflikte nur im Einzelfall aufgetreten. Z.B. der saisonbedingte Nachtbetrieb des stationären Lüfters der Getreidehalle ( bei Getreide Einlagerung). Der Gewerbelärm vom SO I ist unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Nutzung untersucht und bewertet worden (Schalltechnisches Gutachten zum B-Plan Nr. 31, 4. Nachtrag vom 16.11.99). Das Gutachten basiert auf aktuellen Angaben der Betreiber.

Das Sondergebiet (SO I) wird zum Sund durch den Neuen Schwedenkai (Liegeplatz 13, 14 und 15) begrenzt.

LP 13: Universalumschlag, Dünger, Baustoffe, Metalle

LP 14: insbesondere Getreideumschlag, Baustoffe, Kühlgüter

LP 15: Baustoffe und Dünger

Der An- und Abtransport der Schiffgüter erfolgt zum größten Teil per LKW. Die Abfertigungszeiten der Schiffe sind sehr unterschiedlich, jedoch beschränkt sich eine Abfertigung über mehrere Tage auf Einzelfälle. Die Entfernung zwischen den Umschlagplätzen und dem Plangebiet des B-Planes Nr. 43 beträgt 130 bis 180 m. Neben dem gewerbeinduzierten Verkehr bestimmen die gegenwärtige Immissionsituation maßgeblich: der Schüttgut- und Schrotturnschlag des Hafens und die mobilen automatischen Lüfter an der Außenfassade der Getreidehalle.

#### 4.7.4 Zusammenfassung zum Lärm

Das Plangebiet hat eine für solche innerstädtische Standorte typische Grundbelastung. Ausschlaggebend ist die Belastung durch den Straßenverkehr. Bei der Planung ist der resultierende Außenlärmpegel für Gewerbe und Straßenverkehr zu berücksichtigen. Betriebseinschränkungen im Hafen sollen durch die heranrückende Wohnbebauung nicht erzeugt werden.

Trotz der anzutreffenden Lärmsituation eignet sich das Gebiet grundsätzlich als Wohnstandort, weil sich die vorhandene Belastung im Rahmen der Zumutbarkeit bewegt. Im Bebauungsplangebiet selbst müssen erhöhte Anforderungen an den baulichen Schallschutz gestellt werden, um Immissionskonflikte mit den besonders schützenswerten Nutzungen des Altenwohnens zu vermeiden. Generell sind die vorgesehenen Nutzungen an dieser Stelle aber vertretbar, wenn Maßnahmen zum passiven Immissionsschutz an den Gebäuden vorgenommen werden. Die Orientierungswerte für Wohngebiete der DIN 18005 werden auf den Freiflächen vor den Gebäuden nicht eingehalten.

### 4.8 Altlasten

Aufgrund seiner früheren Nutzung des Geländes als Straßenbahn- bzw. Busdepot waren eventuelle Kontaminationen des Bodens zu beachten. So wurde bereits frühzeitig durch das DRK eine Baugrunduntersuchung Nr. 203-98 vom Dezember 1998 bei dem Ingenieurbüro für Baugrunduntersuchungen Dipl.-Ing. Wolfgang Mamat, Stralsund in Auftrag gegeben. Das Fachgutachten mit den Detailuntersuchungen zur Altlastbewertung vom 4.12.98 wurde durch das Industrie- und Umweltlaboratorium Vorpommern GmbH aus Greifswald erstellt.

#### 4.8.1 Bewertung der Baugrundsituation

Das Gelände ist ursprünglich durch Aufschüttung (Sande u. Geschiebemergel, Bauschutt, Torf und Schlamm) gewonnen worden. Lediglich die 6 m tiefen Sondierungen durchteufen diese Aufschüttung. Es wurden Aufschüttungsmächtigkeiten von 2,3 bis 5,7 m festgestellt. Grundwasser ist bei 1 bis 3,5 m unter Gelände anzutreffen. Unterhalb der Aufschüttung steht Geschiebemergel unterschiedlicher Konsistenz an, der teilweise von Decksanden überlagert wird. Die Aufschüttung ist als nicht bis wenig tragfähig einzuschätzen. Flachgründungen sind nur unter hohem technologischem Aufwand (Bodenaustausch im Schutze einer aufwendigen Wasserhaltung) möglich. Tiefgründungen sind erschütterungsarm (Sonderpfahlsysteme oder Bohrpfähle) auszuführen.

#### 4.8.2 Bewertung der Bodenkontamination

Für die Erkundung wurden 12 Rammkernsondierungen (RKS) mit Endteufen von 1,0 bis 6,0 m unter Geländeoberkante (GOK) niedergebracht. Es sind vorrangig Bereiche erfaßt worden, die einen Kontaminationsverdacht begründen (ehem. Tankbereich, Öl- und Kohlelagerplatz u. Abstellplatz Taxen, Montagegruben u. ä.). Die entnommenen Bodenproben wurden im Labor spezifiziert und klassifiziert. Das Industrie- und Umweltlaboratorium Vorpommern GmbH Greifswald hat etliche Proben auf Altlasten insbesondere Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) untersucht. Ferner wurden Wasserproben entnommen und vom gleichen Labor untersucht.

Bei den Bodenproben (RKS) kristallisierten sich fünf belastete Bereiche heraus: ehem. Eingangsbereich an der Hafenstraße (mit erhöhter Bleibelastung), ehem. Tankstelle am Frankenhof, ehem. Öllager an der Grenze zur Behindertenwerkstatt, ehem. Kohlelagerplatz und der ehem. Abstellplatz für Taxen an der Grenze zum Flotthafen:

**Ehem. Eingangsbereich an der Hafestraße**

Im oberflächennahen Bereich bis 30 cm unter der Geländeoberfläche wurden erhöhte Schadstoffkonzentrationen analysiert, die im Zuge der Baumaßnahmen durch Bodenabtrag beseitigt werden können.

**Ehem. Tankstelle (RKS 1 bis 5)**

Es wurde ein oberflächennaher Kontaminationsbereich (0 bis 2m u. GOK) mit hohem MKW- und Bleigehalt, der vermutlich durch Tank- oder Füllverluste verursacht ist, festgestellt. Der Boden ist zu entsorgen und fachgerecht zu sanieren. Der darunter in 3 bis 6 m Tiefe liegende Kontaminationsbereich kann nach dem Gutachten im Boden verbleiben. Mit Bezug auf die geplante Nutzung als Stellplatzanlage, wird die Verfüllung der unterirdischen Behälter empfohlen.

**Ehem. Öllager (RKS 6 bis 10, B 3)**

Im Bereich des Öllagers unter dem sich im Untergrund vermutlich noch ein Altölbehälter befindet, wurden hohe MKW-, Blei- und Schwermetallkonzentrationen festgestellt. In 2 bis 3 m Tiefe ist die Konzentration am höchsten. Der belastete Boden ist bis zu einer Tiefe von 6 m auszukoffern. Im Nahbereich ist ebenso ein erhöhter MKW- Gehalt festgestellt worden. Die Ausbreitung war zum Zeitpunkt des Gutachtens noch nicht abschließend geklärt.

**Umfeld des ehem. Kohlelagerplatzes (RKS 11 und 12, B 1)**

Die oberflächennahen Bodenverunreinigungen können durch Bodenabtrag und fachgerechte Entsorgung im Rahmen der geplanten Baumaßnahmen beseitigt werden.

**Ehem. Abstellplatz der Taxen (RKS 13 bis 16, 24)**

Durch oberflächlichen Bodenabtrag sind die geringfügigen Bodenverunreinigungen zu beseitigen. Die Schöpfprobe des Grundwassers (RKS 24) wies einen erhöhten Schadstoffgehalt (PAK) auf. Die Ursache für diese Auffälligkeit konnte im Gutachten nicht abschließend geklärt werden.

Im Bebauungsplan ist die gesamte Fläche des ehemaligen Kraftverkehrs als Altlastenverdachtsfläche (Flächen für Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen) gekennzeichnet. Auf Grund der Nutzung als Straßenbahn- bzw. Busdepot ist es nicht auszuschließen, dass weitere Verunreinigungen im Boden sind. Im Ergebnis der Detailuntersuchungen zur Altlastenbewertung durch die IUL Vorpommern GmbH Greifswald vom 04.12.1998 wurden Detailuntersuchungen in Abstimmung mit der unteren Umweltbehörde und dem STAUN Stralsund festgelegt.

Die geplante Wohnnutzung wird durch die Kennzeichnung als Altlastenverdachtsfläche nicht ausgeschlossen, wenn die fachgerechte Behandlung bzw. Entsorgung durchgeführt ist.

Grundlage für die Sanierung bildet die erarbeitete Sanierungsplanung gemäß § 13 BBodSchG (vom 17.03.1998, BGBl. 1 S. 502). Auch nach der Sanierung werden jedoch Restkontaminationen u.a. Teile des Tanklagers im Boden verbleiben, sofern dies keine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung darstellt. Somit bleibt weiterhin ein Altlastverdacht auf der Fläche.

**4.8.3 Kampfmittelbelastung**

Es ist zu erwarten, daß auf dem Gelände während der Bauarbeiten Munitionsfunde auftreten können, da die Kasernenanlage (Bereich des heutigen Hotel Baltic) während des 2. Weltkrieges stark bombardiert und zerstört wurde. Das Straßenbahndepot soll jedoch nicht getroffen worden sein.

Das Plangebiet ist nach Auskunft des Landesamtes für Katastrophenschutz Mecklenburg Vorpommern als ein wahrscheinlich kampfmittelbelasteter Bereich bekannt. Es liegen zur Zeit für dieses Gebiet jedoch keine Kriegsluftbilder vor.

Zur Erhöhung der Bausicherheit ist eine Sondierung des Geländes ratsam. Die durch die Hansestadt Stralsund beim Landesamt eingereichten Unterlagen sind an den für die weitere Bearbeitung zuständigen Bereich weitergeleitet worden. Um Vorgehensweisen evtl. Planungszeiträume und technische Details abzusprechen, hat sich der Bauherr (DRK) bereits mit einem Ver-

treter des Munitionsbergungsdienstes (MBD) in Verbindung gesetzt. Alle Arbeiten und Maßnahmen der Kampfmittelbeseitigung sind für den Auftraggeber kostenpflichtig.

Das Landesamt sollte vom Bauherren so zeitig wie möglich benachrichtigt werden, wenn Sondierungs- und Bergungsarbeiten durchgeführt werden sollen, außerdem ist dem MBD ein Auftrag zu erteilen. Im Anschluß daran wird in Zusammenarbeit zwischen der Bauherrschaft (DRK) und dem MBD eine Räumungsstrategie erarbeitet; ggf. muß eine Ausschreibung vorbereitet und eine Fachfirma über das Landesamt beauftragt werden.

## 5 Planungsinhalt

### 5.1 Städtebauliches und freiraumplanerisches Konzept

Mit dem Neubau des DRK soll die Nordseite der Hafenstraße baulich geschlossen werden und zum Flotthafen ist der räumliche Anschluß zu gestalten.

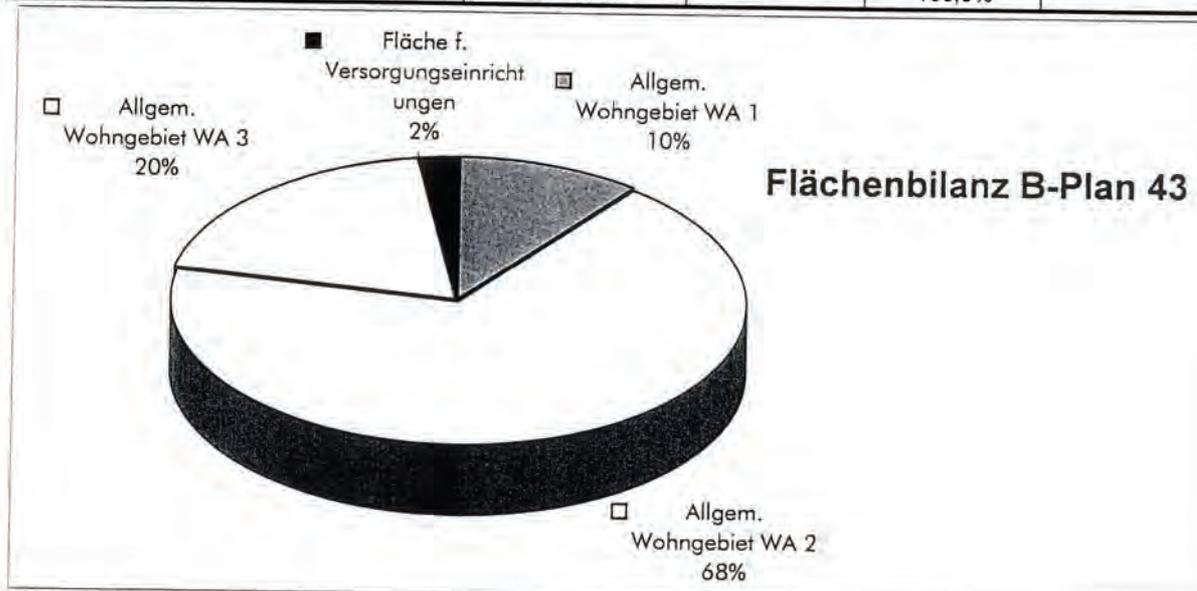
Die geplante Bauflucht in Nord-Süd Achse entspricht städtebaulich in Nutzungsdichte und Geschossigkeit den umliegenden Wohnvierteln, die durch Zeilenbauweise geprägt sind. Im Südteil des Plangebietes vermischt sie sich mit einer zur Jahrhundertwende begonnenen Blockrandbebauung. Die gewählte Bauform im Bereich der Allgemeinen Wohngebiete schützt durch die geschlossenen Bauweise damit auch den Innenhof und den Gartenbereich im Norden vor Lärmmissionen.

Die parkähnlich gestalteten Grünflächen im Nordteil des Plangebietes sollen einen ausreichenden Freiraum für die Bewohner des Wohnkomplexes sichern, bilden aber auch einen guten städtebaulichen Übergang zu den ebenfalls im Norden liegenden stark durchgrünten Freiflächen der Schule.

### 5.2 Städtebauliche Vergleichswerte

Die Flächenbilanz stellt sich wie folgt dar:

Flächenbilanz B-Plan 43:	Fläche in ha:	Gesamt in ha:	Anteil in %:	Gesamt in %:
Allgem. Wohngebiet WA 1	0,1439 ha		10,2%	
Allgem. Wohngebiet WA 2	0,9627 ha		68,1%	
Allgem. Wohngebiet WA 3	0,2778 ha	1,3844 ha	19,6%	97,9%
Fläche f. Versorgungseinrichtungen	0,0296 ha	0,0296 ha	2,1%	2,1%
<b>Plangebiet</b>	<b>1,4140 ha</b>		<b>100,0%</b>	



### 5.3 Art der baulichen Nutzung

#### 5.3.1 Zulässige Nutzung in den allgemeinen Wohngebieten (WA) (§ 4 BauNVO)

Das Allgemeine Wohngebiet WA 1 dient überwiegend dem Wohnen, daher ist auch die gem. § 4 (3) BauNVO ausnahmsweise zulässige Genehmigung von Gartenbaubetrieben und Tankstellen ausgeschlossen.

Gemäß der Absicht, an diesem Standort eine mit öffentlichen Mitteln geförderte Wohnanlage für altengerechtes Wohnen zu errichten, sind im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 gem. § 9 (1) Nr. 8 BauGB zur planungsrechtlichen Sicherung des öffentlichen Förderzweckes 2/3 der Wohnungen als altengerechte Wohnungen auszuweisen. Im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 sind zusätzlich die der Versorgung des Gebietes dienenden Einrichtungen zulässig, wie der Versorgung des Gebietes dienende Läden (mit einer max. Verkaufsraumfläche von 350 qm), Speisewirtschaften, nicht störende Handwerksbetriebe, Anlagen für gesundheitliche und soziale Zwecke.

Im Bereich des Allgemeinen Wohngebietes WA 3 befindet sich derzeit die Verwaltungsanlage der SEV. Um Nutzungskonflikte mit der umliegenden Wohnbebauung und des geplanten Seniorenwohnkomplexes im WA 2- Gebiet zu verhindern, soll auch dieser Bereich als Allgemeines Wohngebiet ausgewiesen werden. Wie im WA 1 sind auch hier die gem. § 4 (3) BauGB ausnahmsweise zulässigen Gartenbaubetrieben und Tankstellen ausgeschlossen. Allgemein zulässig sind aber hier Anlagen für Verwaltungen, die nach § 4 Abs. 3 Nr. 3 BauNVO nur ausnahmsweise zulässig wären. Dadurch soll auch zukünftig die bestehende Nutzung der SEV möglich sein.

### 5.4 Maß der baulichen Nutzung

Die nach § 17 (1) BauNVO im Allgemeinen Wohngebiet WA 2 die zulässige Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 kann durch die großen Freiflächen im nördlichen Bereich eingehalten werden, wie auch die laut BauNVO zulässige Geschößflächenzahl (GFZ) von 1,2. Die Baumasse wird auf dem südöstlichen Bereich des DRK-Grundstückes konzentriert, um eine der baulichen Umgebung entsprechende städtisch geprägte Bebauung sicherzustellen. Dabei soll sich das unmittelbar an der Hafestraße befindliche Gebäude in der Höhe dem Nachbargebäude angleichen.

Da dieses Quartier mit seinem komplexen Erscheinungsbild wichtig für die gesamte Hafenkulisse Stralsunds ist, die optisch die Lücke zwischen den Häusern an der Reiferbahn bzw. dem Frankenhof schließt, ist diese höhere Dichte im südöstlichen Bereich städtebaulich/ räumlich sinnvoll und erwünscht.

Aufgrund der großzügig bemessenen Freiflächen im Norden des Plangebietes, ausreichender Abstände zwischen den Bebauungszeilen und der Bebauung von maximal 5 Vollgeschossen (WA 2) ist sichergestellt, daß bei allen Baukörperanordnungen für eine ausreichende Besonnung und Belüftung gesorgt ist und somit den im § 1 Baugesetzbuch formulierten Anforderungen an gesundes Wohnen und Arbeiten entsprochen wird (siehe auch § 17 (2) 1+2 BauNVO). In den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 3 werden die in § 17 BauNVO festgesetzten Obergrenzen für die GRZ mit 0,4 nicht überschritten. Die GFZ wird im WA 1- Gebiet aufgrund der vorgegebenen städtebaulichen Situation mit 1,5 festgesetzt.

<b>Berechnung städtebaulicher Werte</b>						
Nutz.	Gesch.	GRZ	GFZ	Fläche	GFmax	BGFmax
WA 1	4	0,4	1,5	1.439,43 qm	575,77 qm	2.159,15 qm
WA 2	5	0,4	1,2	9.626,60 qm	3.850,64 qm	11.551,92 qm
WA 3	3	0,4	1,2	2.778,29 qm	1.111,32 qm	3.333,95 qm
<b>Summe</b>				<b>13.844</b>	<b>5537,7</b>	<b>17045,0</b>

### 5.5 Bauweise, Baugrenzen und Baulinien

Entsprechend der umgebenden Gebietstypik mit Blockrandbebauung bzw. über 50 m langen Zeilenbauten wird für die Allgemeinen Wohngebiete WA 1 und WA 2 geschlossene Bebauung mit zwingend 4 bzw. maximal 5 Vollgeschossen festgesetzt. Im WA 3 soll die künftige Bebauung einen offenen Charakter aufweisen, um den Block gen Westen zu öffnen. Sie ist deshalb auf 3 Geschosse beschränkt.

Eine Baulinie ist entlang der Hafenstraße sowie an der Durchfahrt im WA 1-Gebiet, um den bereits durch Baubestand vorgegebenen Blockrand in einer Flucht zu schließen und bei einem möglichen Abriß und Wiederaufbau der vorhandenen Gebäude Hafenstraße die Grenzbebauung wieder zu ermöglichen, ansonsten sind die Baufelder/Baufenster durch ausreichend groß bemessene Baugrenzen definiert, die auch Nebengebäuden Platz lassen.

Außerhalb des Plangebietes stehen am Frankenhof sowie an der Grenze zur Behindertenwerkstatt Großbäume. Aus Gründen des Baumschutzes liegt die Baugrenze in Teilbereichen am Frankenhof (WA 2 und 3) in 4,8 m und an der Behindertenwerkstatt in 4,0 m Entfernung zur Grundstücksgrenze.

### 5.6 Nebenanlagen und Stellplätze sowie Zufahrten

Bestehende, durch die Baufenster nicht erfasste Nebenanlagen, z. B. im Bereich der Hafenstr. 23 und 24, haben Bestandsschutz.

Die Stellplätze für das Allgemeine Wohngebiet WA 2 sollen im südlichen Hofbereich WA 2 (vorrangig für Bedienstete und Behinderte) sowie als Stellplatzanlage im Norden des WA 2, erschlossen über den Frankenhof, konzentriert werden und sind entsprechend festgesetzt, da hier auch ein erheblicher Bedarf durch Besucher und Kunden der Wohnanlage zu erwarten ist. Stellplätze für Bedienstete innerhalb des WA 3-Gebietes können auf den jeweiligen Hofflächen der Grundstücke angeordnet werden. Für diese erfolgt keine räumliche Festsetzung.

### 5.7 Örtliche Bauvorschriften

Die örtlichen Bauvorschriften werden gemäß der Ermächtigungsklausel für die Ländergesetzgebung in § 9 (4) BauGB im § 86 (4) der LBauO M-V geregelt. Danach sollen unter Wahrung der Eigenarten der näheren Umgebung aber auch zur Weiterentwicklung des besonderen Ortsbildes an dieser Stelle allgemeine Gestalterische Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen werden.

#### 5.7.1 Allgemeine Gestalterische Festsetzungen (§ 86 (1) 1 LBauO-MV)

Für die Dachdeckung sind demnach Materialien im Farbspektrum ziegelrot bis rotbraun und anthrazit sowie Dachbegrünungen zulässig. In Ausnahmefällen können auch farbig glasierte oder engobierte Materialien verwendet werden, wobei intensiv leuchtende Farbtöne nicht zuläs-

sig sind – letzteres gilt insbesondere im Hinblick auf die entsprechend gestalteten Dächer der Häuser Hafenstr.23 und 24 im Allgemeinen Wohngebiet WA 1.

Im WA 2 -Gebiet sind für die Fassadengestaltung Putze in hellen bis weißen Farben auf mindestens 2/3 der Fassadenfläche, Holz- und holzsichtige Werkstoffe auf maximal 1/3 der Fassadenfläche (vorzugsweise im Dachbereich), sowie Vormauerfassaden in materialeigenen Farben auf maximal 1/3 der Fassadenfläche (vorzugsweise im Sockelbereich) zulässig, um ein breites, abwechslungsreiches Gestaltspektrum z.B. durch eine Zonung Erdgeschoß – Vormauerklinker, Obergeschoß – Putz und Dachgeschoß – Holz zu ermöglichen.

Die zulässige Dachneigung beträgt zwischen 7° und 30°. Davon ausgenommen sind Dächer untergeordneter Gebäudeteile, Dachauf- und -einbauten sowie Dächer von Nebenanlagen, Garagen und Carports.

### 5.7.2 Gestalterische Festsetzungen im WA 2 (§ 86 (1) 1 LBauO-MV)

Zur städtebaulichen Integration der Baumaßnahmen in die Umgebung, die in erster Linie durch die vorhandenen Gebäude an der Hafestraße geprägt ist, darf die Traufhöhe des angrenzenden Gebäudes in der Hafestraße im WA 2 Gebiet maximal 17,20 m über HN (ca 15 m über Gelände) betragen. Die vorhandenen Häuser ( 3 u. 4 geschossig) aus der Jahrhundertwende haben hohe Geschosse, sodass der geplante Neubau des DRK diese Gebäude nicht überragen wird. Die Traufhöhe der Gebäude im WA 2 am Flotthafen entlang ist entsprechend dem städtebaulichen Leitbild niedriger, mit maximal 14,60 m über HN. Da technisch bedingt, dürfen die Erschließungskerne (Treppenhäuser) die Höhe von 14,6 m als Ausnahme überschreiten.

Zur besseren Einordnung in den Kontext der Jahrhundertwendebauten im Plangebiet sind Fenster und Türen in stehendem Format auszuführen und bei einer Scheibengröße von > 1,8 qm zu gliedern. Größere Einheiten, wie Schaufenster, Wintergärten o.ä. sollen aus der Addition dieser Elemente entstehen. Die Verwendung von Sprossen im Scheibenzwischenraum wird mangels Authentizität nicht empfohlen.

Wegen der insbesondere im Bereich des Allgemeinen Wohngebietes WA 2 vorgesehenen gewerblichen Nutzungen im Erdgeschoß sollen Vordächer in transparenter Stahl-/Glas Bauweise ausgeführt werden, um den formalen Zusammenhang von Erd- und Obergeschossen nicht zu stören. Daher sind Korbmarkisen und vergleichbare Wetterschutzeinrichtungen mit glänzenden Oberflächenmaterialien nicht zulässig.

## 5.8 Freiraumversorgung

Um in dem stadtnahen, kompakt bebauten Plangebiet die Qualität der wohnungsnahen Freiräume bei der Umsetzung der Planungsziele zu sichern, unterliegen die Grundstücke innerhalb des Baugebietes einer Pflanzbindung gemäß § 9 (1) 25 a) + (6) BauGB.

Dabei sind Grünflächen auf den Baugrundstücken gärtnerisch zu gestalten und zu pflegen. Im WA 2- Gebiet sind Grundstückseinfriedungen zu öffentlichen Frei- und Verkehrsflächen als freiwachsende oder geschnittene Hecken mit einer Höhe von max. 1,5 m herzustellen, die nur aus ortsbildtypischen Laubgehölzen bestehen dürfen.

Grünstreifen und allgemein zugängliche Grünflächen innerhalb von Flächen, für die ein Pflanzgebot ausgesprochen wird, sind mit einheimischen standortgerechten laubabwerfenden Gehölzen, anteilig mit Obstgehölzen, zu bepflanzen und zwar mindestens 1 Strauch je 10 qm und 1 Baum je 100 qm.

Bäume als Neupflanzungen müssen als Pflanzqualität mindestens Hochstamm, Stammumfang 14-16 cm, 3x verpflanzt, mit Drahtballierung aufweisen. Die Bepflanzungen sind über eine dreijährige Aufwuchspflege zu sichern.

Die notwendigen Stellplätze werden durch ein Baumraster gegliedert. Für jeweils 5 ebenerdige Stellplätze ist mindestens ein standortgerechter Großbaum zu pflanzen. Stellplatzflächen sind zur Grundwasserneubildung mit einer Pflasterung mit einem Fugenmaß größer 1 cm, Rasengittersteinen oder anderen ähnlichen wasserdurchlässigen Tragschichten. Befestigungen mit Betonunterboden, Fugenverguss, Betonierungen oder Asphaltierungen sind unzulässig. Die

Freiflächen sind zu gestalten und durch Hecken einzufrieden, eine Durchgrünung mit Großgrün wird über ausgesprochene Pflanzgebote geregelt.

## **5.9 Kulturelle, soziale und medizinische Infrastruktur, Nahversorgung und Verkehr**

Die medizinische und soziale Versorgung in lokaler Hinsicht erfolgt über die Einrichtungen im Seniorenwohnkomplex im Plangebiet selbst, wie dem DRK-Betreuungsstützpunkt mit Verwaltung, einer Restauration, der Versorgung des Gebietes dienende Läden, medizinische und sozialer Einrichtungen. Eine weitergehende Versorgung insbesondere in kultureller Hinsicht ist mit dem Angebot der Altstadt gegeben, die sich in Fußwegdistanz zum Plangebiet befindet. Die Einrichtungen im Plangebiet sollen auch für die Bewohner des Stadtteils zur Verfügung stehen.

## **5.10 Technische Infrastruktur**

### **5.10.1 Müllentsorgung**

Zur Entsorgung des DRK-Grundstückes ist ein Sammelstandort für Hausmüll in den Allgemeinen Wohngebiet WA 2 am Frankenhof ausgewiesen.

### **5.10.2 Wasser / Abwasser**

Grundsätzlich ist die Wasser- und Abwasserversorgung durch die vorhandenen öffentliche Netze gesichert.

Das DRK-Grundstück erhält am Frankenhof einen Anschluß an den vorhandenen Hauptschmutzwassersammler DN 100 B. Das Oberflächenwasser des DRK- Grundstückes wird über eine Hausanschlußleitung ins öffentliche Netz eingeleitet. Die REWA plant und baut im Frankenhof einen neuen Regenwassersammler mit Auslaufbauwerk in den Flotthafen. Durch die Stadt/ REWA wird beim STAUN die wasserrechtliche Erlaubnis, bei Vorliegen der dafür notwendigen Planungsunterlagen, beantragt.

Bei der Planung ist die östlich des Grundstückes parallel zum Flotthafen verlaufende vorhandene Leitung DN 1000 B in vertikaler und horizontaler Lage zu beachten.

### **5.10.3 Verkehrsflächen**

Aufgrund des schlechten Zustands der Gehbahnen in den Zufahrtbereichen an der Hafenstraße und am Frankenhof (DRK Grundstück) müssen diese im Zuge der Neubebauung saniert werden. Da dies in Hinblick auf die geplante Nutzung für Seniorenwohnen unverzichtbar erscheint, werden entsprechende Maßnahmen vor Inbetriebnahme des Wohnkomplexes vom Verursacher zu realisieren sein. Die Zufahrten liegen überwiegend außerhalb des Geltungsbereich des Bebauungsplanes.

### **5.10.4 Elektroenergie/ Fernmeldeanlagen**

Im Bebauungsplan ist das Schalthaus als Versorgungsanlage mit der Zweckbestimmung für Elektrizität festgesetzt. Die Kabeltrasse über das DRK- Grundstück ist durch Leitungsrecht gesichert. Die vorhandenen Kabel sind allerdings auf die neue Trasse umzuverlegen.

Im Rahmen des Bebauungsplanes sind die möglichen Festsetzungen ( Baugrenzen) getroffen worden, damit das Schalthaus durch Dienstfahrzeuge anfahrbar bleibt. Zur Versorgung der geplanten Altenwohnungen entsprechend dem Vorhaben des DRK ist das gesamte Niederspannungsnetz von der SEV anzupassen und zu überarbeiten. Die für die Versorgung notwendige Trafoleistung ist vorhanden.

Da im Plangebiet Fernmeldeanlagen der Deutschen Telekom AG liegen, die ggf. von Straßenbaumaßnahmen berührt werden und infolgedessen verändert oder verlegt werden müssen, ist es für die Erschließung bzw. rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen notwendig, sich mit der Deutschen Telekom bezüglich der erforderlichen Maßnahmen in Verbindung zu setzen. Bezüglich der bestehenden Fernmeldeanlagen ist bei der Bauausführung darauf zu achten, daß Beschädigungen hieran vermieden werden. Es ist deshalb erforderlich, daß sich die Bauausführen-

den vorher von der Deutschen Telekom, Stralsund in die genaue Lage dieser Anlagen einweisen zu lassen.

### 5.11 Denkmale

Die Belange der Bodendenkmalpflege werden durch Aufnahme des Passus gemäß § 11 Denkmalschutzgesetz Mecklenburg-Vorpommern (Gvbl Mecklenburg-Vorpommern Nr. 23 vom 28.12.1993, Seite 975 ff) berücksichtigt, daß bei Auffindung von Bodendenkmalen die zuständige untere Denkmalschutzbehörde zu benachrichtigen und der Fund und die Fundstelle bis zum Eintreffen des Landesamtes für Bodendenkmalpflege oder dessen Vertreter in unverändertem Zustand zu erhalten. Angesichts der Vorbedingungen im Plangebiet, was zum Teil erst durch Aufschüttung gewonnen und ansonsten erheblich gewerblich überformt wurde, ist eine Auffindung von Bodenaltertümern allerdings unwahrscheinlich.

### 5.12 Natur und Landschaft, Gewässerschutz

Generell wird davon ausgegangen, daß die Umsetzung der Inhalte des Bebauungsplan Nr. 43 keine Eingriffe gem. § 1 a (2) 2. BauGB erzeugen, sondern daß im Gegenteil Verbesserungen der derzeitigen Situation herbeigeführt werden. Um die Verbesserungen im Detail aber beeinflussen zu können und die Ökobilanz zu verbessern, werden einige diesbezügliche Festsetzungen in den Bebauungsplan übernommen.

Zur Förderung der Grundwasserneubildung dürfen Stellplatzflächen nur mit Pflaster mit einem Fugenmass grösser 1 cm, Rasengittersteinen oder anderen Tragschichten befestigt werden, deren Abflußbeiwert im Verhältnis zu den vorgenannten Befestigungen gleich oder kleiner ist.

Da das Plangebiet, wie auch Teile des sonstigen Stadtgebietes, im hochwassergefährdeten Bereich des Strelasundes liegt, für den das Staatliche Amt für Umwelt und Natur (StAUN) eine Absicherung des Plangebietes für eine Bemessungshochwasserstand von 2,60 m ü. HN auf der Grundlage eines angenommenen Jahrhunderthochwassers angibt, ist für die Bebauung eine Anordnung der Oberkante Fertigfußboden des Erdgeschosses auf 2,75 m Höhe über HN vorgesehen. (Hochwasserschutz als nachrichtliche Übernahme, Teil B Pkt. 8). Ein hochwasserfreier Aufenthaltsraum für Menschen ist in einem oberen Geschoß oder Dachraum vorzusehen. Es sind geeignete Vorrichtungen gegen das Eindringen von Wasser in das Gebäude einzubauen. Die Lagerung wassergefährdender Stoffe ist im Hochwasserbereich nicht statthaft. Die o. g. Höhe bietet einen Schutz für jahreszeitlich bedingte geringe und mittlere Hochwasserfälle und damit für die weit überwiegende Anzahl der bisher bekannten Hochwasserstände. Zum Vergleich – das letzte größere Hochwasser am 3./4.11.1995 erreichte über ca. 7 Stunden eine Höhe von über 1,5 m ü. HN. Ein förmlich festgesetztes Überschwemmungsgebiet nach § 32 WHG in Verbindung mit den §§ 78, 79 LWaG m/V existiert derzeit nicht.

### 5.13 Immissionen

#### 5.13.1 Schallimmissionen

Zur Beurteilung der Lärmimmissionen soll auf der Grundlage des vorliegenden Gutachtens die heutige sowie zukünftige Belastung bewertet werden. Im Plan sind die notwendigen Festsetzungen zu treffen. Da Lärmschutzwände u.ä. zur Hafestraße und zum Flotthafen nicht mit einem vertretbaren Kosten/Nutzenaufwand städtebaulich einzuordnen sind, werden passive Maßnahmen vorgesehen.

Bei Geräuschbelastungen durch mehrere gleich- oder verschiedenartige Quellen sind nach Pkt.5.5.7 der DIN 4109 deren Pegel zu einem resultierenden Außenlärmpegel zu addieren, der für die Einstufung in den Lärmpegelbereich maßgeblich ist. Die Außenpegel für Gewerbe (SO I) und Straßenverkehr (Beurteilungspegel und Zuschlag von 3 dB(A)) sowie der resultierende Pegel und der Lärmpegelbereich sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Immissionsort	16	17	18
Gewerbelärm T/N in dB(A)	56/56	58/57	53/54
Straßenlärm T in dB(A)	60	65	68
Außenlärmpegel T in dB(A)	62	66	69
Lärmpegelbereich	III	IV	IV

#### Verkehrslärm/ Lärmpegelbereiche/ Dämm- Maße

Auf Grund des Baus der neuen Hafenstraße (B-Plan Nr. 31) wird der Anteil des Schwerlast/LKW-Verkehrs auf der alten Hafenstraße somit am Plangebiet zurückgehen. Der Schienenverkehr (Hafenbahn) beeinflusst auch zukünftig den Gesamtverkehrslärm nur unwesentlich. Die rechnerisch ermittelte Verkehrsbelastung durch den Straßenverkehr bleibt unverändert auch zukünftig hoch. (siehe Pkt. 4.7 Tab 1) Die kritischen Zonen sind die östlichen (zum Flotthafen) und südöstlich Bauflächen (Hafenstr./Reiferbahn). Für das Jahr 2005 werden für den Bereich an der Hafenstraße Beurteilungspegel von 65 dB(A) tags und 58 dB(A) nachts zu erwarten sein.

Unter Bezug auf die bereits in Kap. 4.7. erwähnten Schallimmissionsuntersuchungen zum Straßenverkehr und dem o.g. resultierenden Außenlärmpegel werden im Bebauungsplan Festsetzungen für passive Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden im Allgemeinen Wohngebiet WA 1 und 2 ausgesprochen. Die Grenzwerte der 16. BImSchV haben hier orientierenden Charakter zur Beurteilung, ob eine Nutzung unter Berücksichtigung des Lärms noch realisierbar ist, da in diesem Bereich kein Straßenneubau und keine wesentliche Änderung einer Straße erfolgt. (siehe auch 4.7 Immissionen). Die kritischen Zonen sind, wie beschrieben, die östliche und südöstliche Baugrenze. Es wird davon ausgegangen, dass durch die schallabschirmende Wirkung der geplanten Gebäude die Orientierungswerte der DIN 18005 auf der Hofseite sowie im Innenbereich des Plangebietes eingehalten werden.

Die Festsetzungen im Bebauungsplan ergeben sich aus den für das Jahr 2005 prognostizierten Verkehrswerten und den Berechnungen der Ing. Gemeinschaft Bonk, Maire und Hoppmann. Die Anforderungen an den Schallschutz gem. DIN 4109 richten sich nach dem sogenannten „maßgeblichen Außenlärmpegel“. Bei Berücksichtigung des resultierenden Lärms (Verkehr u. Gewerbe) waren die festgesetzten Lärmpegelbereiche gegenüber dem Entwurf des Bebauungsplanes zum Teil zu verändern. Zur Hafenstraße bleibt der Lärmpegelbereich IV, Richtung Flotthafen wird der südöstliche Teil nun als Lärmpegelbereich IV und der nordöstliche Teil als Lärmpegelbereich III ausgewiesen. Die Festsetzungen zu den passiven Schallschutz- Maßnahmen an den zum Flotthafen (Osten) orientierten Gebäudeseiten haben sich entsprechend erhöht.

Der Bebauungsplan gibt daher in den besonders betroffenen Bereich Hafenstraße/Einmündung Reiferbahn und entlang des Flotthafens folgende Festsetzungen für Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB an, die den Ruhebedürfnissen der späteren Bewohner insbesondere des geplanten Wohnkomplexes für Senioren gerecht werden sollen:

In dem mit Lärmpegelbereich III gekennzeichneten Bereich ergibt sich für die nach Osten orientierten Gebäudeseiten gem. DIN 4109 – Schallschutz im Hochbau – zur Erreichung des geforderten Innenschallpegels in Aufenthaltsräumen ein bewertetes Schalldämm- Maß (Rw,res) von 35 dB für die Außenbauteile.

In dem mit Lärmpegelbereich IV gekennzeichneten Bereich ergibt sich für die zum Flotthafen und zur Hafenstraße orientierten Gebäudeseiten gem. DIN 4109 – Schallschutz im Hochbau – zur Erreichung des geforderten Innenschallpegels in Aufenthaltsräumen ein bewertetes Schalldämm Maß (Rw,res) von 40 dB für die Außenbauteile.

Es werden 2 Lärmpegelbereiche festgelegt, wobei in Lärmpegelbereich III das erforderliche Schalldämm-Maß durch übliche Bauweisen erfüllt wird. Fenster mit mehr als 60 % Flächenanteil an der Fassade sind im Lärmpegelbereich III in Schallschutzklasse 3 auszuführen.

Im Lärmpegelbereich IV muß ein schalltechnischer Nachweis erbracht werden. Nach Süden und Osten orientierte Räume sollten in erster Linie Nebenräume sein, wobei je Wohnung maximal ein Wohn- oder Schlafräum in dieser Richtung vorzusehen ist. Die Fenster von Schlafräumen sind im Lärmpegelbereich III und IV mit schallgedämmten Lüftungselementen zu kombinieren.

### 5.13.2 Gewerbe- u. sonstiger Nachbarschaftslärm

Der Bebauungsplan überplant ein historisch gewachsenes Gebiet, welches durch das Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe im Gebiet sowie in unmittelbarer Nachbarschaft geprägt war. Um für das geplante Wohnen trotz der Vorbelastung eine zumutbare Wohnruhe zu sichern, sind folgende Regelungen getroffen worden:

1. Alle Bauflächen im Geltungsbereich sind als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen. Im Gebiet sind nur Anlagen und Betriebe zulässig, die das Wohnen nicht stören.
2. Zum Schutz des Innenbereiches ist nach Süden und Osten die geschlossene Bauweise festgesetzt.
3. Durch passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden wird im Innenraum die notwendige Wohnruhe sichergestellt. Eine ungestörte Nachtruhe ist nur bei geschlossenem Fenster zu erfüllen.

Der benachbarte in Aufstellung befindliche B-Plan Nr. 31, wird für das maßgebliche Sondergebiet Hafen (SO I), welches in ca 100 m Entfernung vom Plangebiet östlich vom Flotthafen liegt, einen flächenbezogenen Schalleistungspegel festsetzen. Dieses Schalleistungspegel ist mit tags 60 dB(A)/qm und nachts mit 45 dB (A)/qm festgesetzt. Die Pegel resultieren aus der Schutzwürdigkeit der vorhandenen benachbarten Wohnbebauung (Reiferbahn, Heilgeistkloster). Durch die geplante Bebauung im Geltungsbereich des B-Planes Nr. 43 wird die Hafennutzung nicht durch besondere zusätzliche Anforderungen eingeschränkt.

### 5.14 Altlasten

Das DRK hat für ihr Grundstück einen Altlasten- Sanierungsplan aufgestellt. Dieser sichert eine auf das konkrete Vorhaben bezogene fachgerechte Entsorgung bzw. Behandlung der Altlasten. Um die im Rahmen von Baumaßnahmen anfallende Menge des zu sanierenden Bodenaushubes zu optimieren und damit die Kosten zu kontrollieren soll das Auskoffern des Bodens analytisch durch ein Labor begleitet werden. Gleichzeitig kann damit die Beseitigung der Bodenkontamination dokumentiert werden. Nach der Durchführung der Sanierungsmaßnahmen ist eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit, des Bodens, der Luft oder des Wassers nicht mehr zu erwarten.

Die gesamte Fläche des ehemaligen VEB Kraftverkehr Stralsund bleibt im Bebauungsplan aufgrund der früheren Nutzung (Straßenbahn- und Busdepot) bzw. der im Boden verbleibenden Altlasten als Verdachtsfläche gekennzeichnet.

Die Kennzeichnung ist keine Festsetzung mit rechtsverbindlichen Charakter. Art und Umfang der erforderlichen baulichen Maßnahmen sowie die Sanierungspflichten sind im Baugenehmigungsverfahren sicherzustellen. Die geplante Wohnnutzung wird durch die Kennzeichnung als Altlastenverdachtsfläche nicht in Frage gestellt.

Gleiches gilt für die nicht auszuschließende Kampfmittelbelastung. Der gesamte Geltungsbereich wird als **wahrscheinlich kampfmittelbelasteter Bereich** eingestuft. Im Teil B des Planes, Punkt 9 wird auf diese Wahrscheinlichkeit hingewiesen. Nach bisherigen Erfahrungen sind ebenso Einzelfunde möglich. Zur Erhöhung der Bausicherheit ist die Sondierung des Geländes ratsam. Alle Kosten für die Kampfmittelbeseitigung sind vom Bauherren zu tragen. Tiefbauarbeiten sind mit großer Vorsicht vorzunehmen. Sollten bei Arbeiten kampfmittelverdächtige Gegenstände oder Munition aufgefunden werden, ist sofort die Arbeit einzustellen. Der Munitionsbergungsdienst (MBD), die Polizei und ggf. die örtliche Ordnungsbehörde sind zu benachrichtigen. Der MBD ist vom Bauherrn in die Bauvorbereitung und Ablauf einzubeziehen, damit Vorgehensweise, Planungszeiträume und Details abgestimmt sind.

## 6 Rechtsgrundlagen

Für diesen Bebauungsplan gelten:

- das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 27. August 1997 (BGBl., I, S.2141, 1998, I, S. 137);
- die Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S.132), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. April.1993 (BGBl. IS.466);
- die Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90) in der Fassung vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. );
- Die Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V) in der Fassung vom 06. Mai 1998 (GVO Bl. M- V, S. 468)

## 7 Maßnahmen und Kosten

Das DRK hat die Baumaßnahme für das altengerechte Wohnen 1999 begonnen (9.9.1999 erster Spatenstich). Fördermittel wurden bereits bewilligt. Land und Bund unterstützen das Projekt. Zur Zeit gibt es in Stralsund für altengerechte Wohnungen, wie hier vorgesehen, einen großen Bedarf. Der Baubeginn für den Hochbau wird demnächst erfolgen, so dass die ersten Seniorenwohnungen voraussichtlich bis Ende 2000 bezugsfertig sein werden.

Die durch das Verfahren verursachten Lohn- und Sachkosten der Verwaltung werden von der Stadt durch den im Verwaltungshaushalt gegebenen Rahmen getragen. Die Kosten der Bearbeitung durch das beauftragte Planungsbüro und seine Folgekosten werden per städtebaulichem Vertrag zu gleichen Teilen vom DRK Stralsund und der Hansestadt Stralsund getragen.

Die Erschließung des Plangebietes ist grundsätzlich durch die angrenzenden Straßen und vorhandene Versorgungsleitungen gesichert. Zur Ableitung des Oberflächenwassers vom DRK-Grundstück wird ein neuer Regenwassersammler in der öffentlichen Straße (Frankenhof) gebaut, welcher bis 11/ 2000 fertiggestellt wird. Planung und Ausführung werden von der REWA getragen. Im Haushaltsjahr 2000 fallen für die Stadt keine Kosten an. Die Erhebung von Kanalanschlussbeiträgen bleibt unberührt.

Die Kosten der Altlastensanierung sind vom Bauherren (DRK) zu tragen.

## 8 Verfahrensablauf

Aufstellungsbeschluß	02.04.1998
Bekanntmachung	20.05.1998
Frühzeitige Bürgerbeteiligung	24.08. – 25.09.98 1998
1. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	04.08. 1998
Öffentliche Auslegung	14.10. bis 15.11.1999
Satzungsbeschluß und Rechtskraft	frühestens Juni 2000

Hansestadt Stralsund, den

2. Juli 2000

Ls

Der Oberbürgermeister

*[Handwritten signature]*



## 9 Anlagen

### 9.1 Flächenermittlung B-Plan Nr. 43

Flächenbilanz B-Plan 43 "Am Flotthafen"  
14140.00

