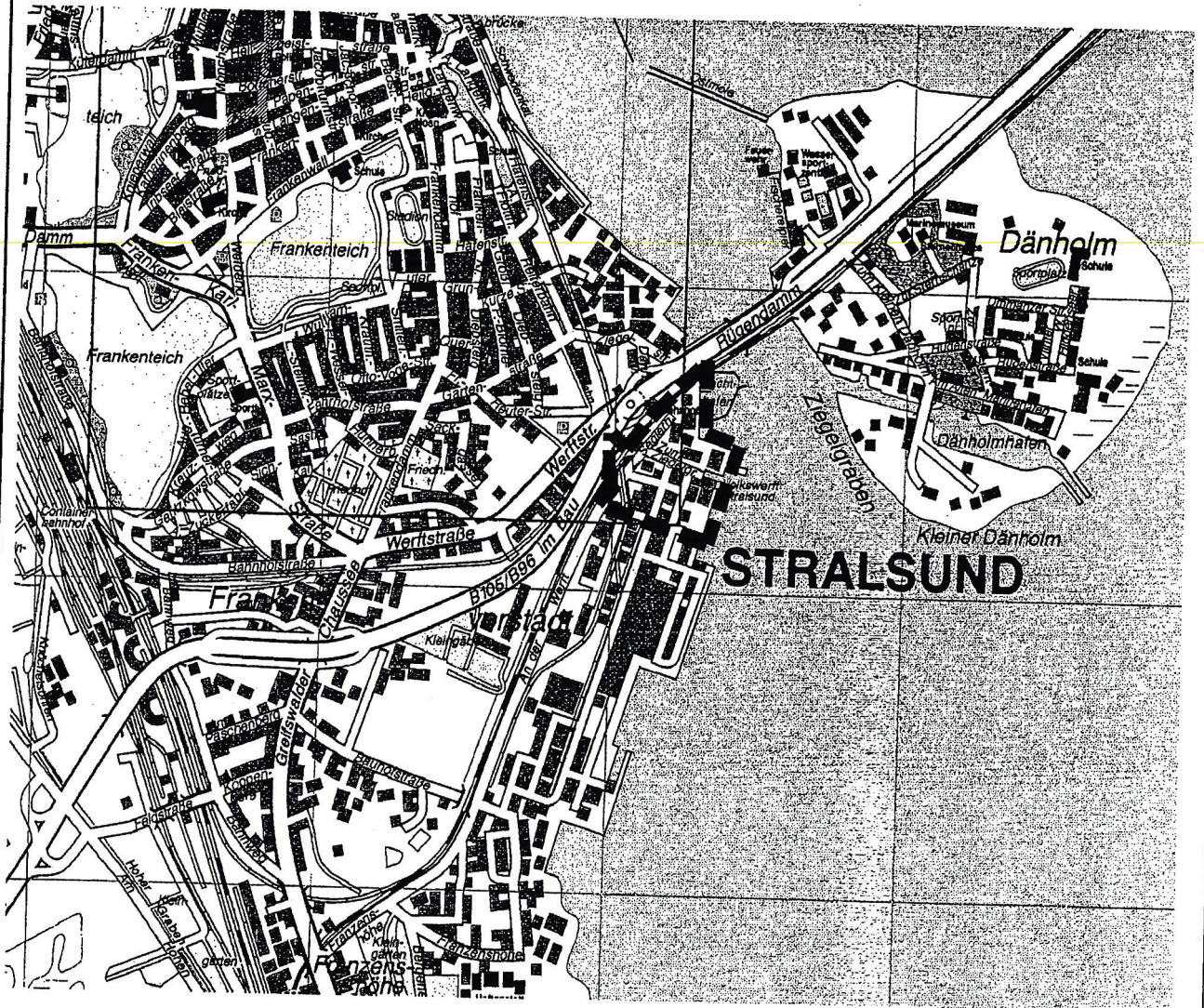


# HANSESTADT STRALSUND DER OBERBÜRGERMEISTER ABTEILUNG PLANUNG UND DENKMALPFLEGE

ÜBERSICHTSPLAN

M 1:10000



## BEGRÜNDUNG

**BEBAUUNGSPLAN NR. 30b**  
SONDERGEBIET UMSCHLAGHAFEN  
im ehemaligen Werftbereich

**Bebauungsplan Nr. 30 b**  
**Sondergebiet Umschlaghafen**  
**B e g r ü n d u n g**

**Inhaltsverzeichnis**

- 0 Lageplan
- 1 Städtebauliche Vergleichswerte
- 2 Vorbemerkung
- 3 Anlaß und Ziele der Planung
  - 3.1 Einfügen in die Gesamtplanung
- 4 Rechtsgrundlagen

---

- 5 Lage des Baugebietes
- 6 Baugrundverhältnisse
- 7 Städtebauliche Ausgangssituation
- 8 Inhalt des Planes
  - 8.1 Baugebiete
  - 8.2 Verkehrserschließung
  - 8.3 Ver- und Entsorgung
  - 8.4 Immissionen, Umweltschutzmaßnahmen, Altlasten
    - 8.4.1 Umweltschutzmaßnahmen
    - 8.4.2 Altlasten
    - 8.4.3 Immissionsschutz
  - 8.5 Grünordnerische Maßnahmen
- 9 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft
- 10 Maßnahmen zur Ordnung des Grund und Bodens
- 11 Kosten und Finanzierung
- 12 Bisheriger Verfahrensablauf

## Begründung zum B-Plan 30 b

**0 Lageplan**  
(siehe Deckblatt)**1 Städtebauliche Vergleichswerte**

Gesamtfläche des Plangebietes	6,727 ha	100,00 %
Sonstiges Sondergebiet	5,952 ha	88,48 %
(darunter durch Aufschüttung erweiterte Fläche 0,251 ha)		
private Grünflächen	0,045 ha	0,67 %
öffentliche Grünflächen	0,072 ha	1,07 %
Bahnanlagen	0,441 ha	6,55 %
öffentlicher Straßenraum	0,217 ha	3,23 %

## 2 Vorbemerkung

Bei dem im B-Plan Nr. 30 b ausgewiesenen Territorium (67,3 Tm<sup>2</sup>) handelt es sich um ein Industriegebiet, was früher als Fischereihafen und nach 1945 für den Schiffbau genutzt wurde. Die Volkswerft Stralsund war bis 1990 Eigentümer des überwiegenden Teiles des Territoriums. Im nördlichen Teil dieses Industriegebietes ist unter der Trägerschaft der Volkswerft Stralsund ein Sportboothafen entstanden.

Der Sportboothafen beinhaltet seeseitig Anlegestege für ca. 160 Liegeplätze, eine Slipanlage und landseitig eine Fläche von ca. 6700 m<sup>2</sup> mit Bootsschuppen, Sanitärgebäude, Clubgaststätte und Lagerflächen.

Mit der Umwandlung der Volkswerft zur Kompaktwerft wurde ein Teil des Werftgeländes einschließlich Sportboothafen aus der Nutzung der Werft ausgegliedert.

Rechtsträger dieses Territoriums war die Hansestadt Stralsund. Gemäß Bürgerschaftsbeschuß vom 22.05.97 wurde ein 56,9 tm<sup>2</sup> großes Teilgrundstück an die Stralsunder Hafen- und Lagerhausgesellschaft übertragen.

---

## 3 Anlaß und Ziele der Planung

Ziel des vorliegenden Entwurfs zum Bebauungsplan Nr. 30 b ist es, die Entwicklung in diesem Gebiet städtebaulich zu ordnen und den geplanten Vorhaben einen baurechtlichen Rahmen zu geben.

Die Hansestadt Stralsund hat den Beschluß gefaßt, dieses Gelände aufgrund der see- und landseitig günstigen Lage auch weiterhin als Industriegebiet zu nutzen und insbesondere dem Stralsunder Stadthafen Entwicklungsmöglichkeiten zu bieten.

Die Hansestadt Stralsund beabsichtigt, dieses Plangebiet zu einem leistungsfähigen Hafen-, Umschlags- und Lagerbereich zu entwickeln.

Durch die günstigen Voraussetzungen können größere Schiffseinheiten be- und entladen werden.

Der Umschlag und die Lagerung von Stück- und Schüttgütern, insbesondere Baustoffen, Getreide, Düngemitteln, Kohle, Erze, Metalle, Schrott, Papier und Holz werden das Leistungsprofil bestimmen.

Die Hansestadt Stralsund sieht sich in der Pflicht, dieses günstige Territorium so wirtschaftlich wie möglich zu nutzen, damit sich die beschlossenen umfangreichen Investitionen der Gegenwart und Zukunft auch amortisieren. Wesentliche Standortfaktoren sind:

- die direkte Anbindung an die Ostansteuerung mit der geplanten Fahrwasservertiefung auf 6,90 m (Tiefgang Nordansteuerung nur 3,80 m)
- Nutzung einer möglichen Hafensolltiefe von 6,50 m
- der Wegfall der Schiffspassage "Ziegelgrabenbrücke"
- die direkte Anbindung an die "Neue Werftstraße"

Darüber hinaus ergeben sich mit der möglichen Verlagerung von Umschlagskapazitäten in diesen Industriebereich Möglichkeiten, freiwerdende Flächen des Stadthafens auf der nördlichen Hafeninsel für den Tourismus zu erschließen.

### 3.1 Einfügen in die Gesamtplanung

Der genehmigte Flächennutzungsplan der Hansestadt Stralsund weist den Planbereich des B-Planes 30 b als Sondergebiet See- und Sporthafen aus. Abweichend zum Flächennutzungsplan und zum Vorentwurf des Bebauungsplanes Nr. 30 erfolgt im Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 30 b für den gesamten Planbereich eine Ausweisung als Sondergebiet Umschlaghafen.

Dies begründet sich wie folgt:

Mit der Entscheidung, den Umschlaghafen auf den ehemaligen Werftflächen mit uneingeschränkter Nutzungsmöglichkeit anzusiedeln, können Konflikte auftreten, die in folgender Übersicht dargestellt werden:

#### Immissionen für den Sportboothafen

	L ä r m      dB (A)		S t a u b	
	zulässig für Industriegebiete/ Sonstige Sondergebiete	70 dB	zulässig für Industriegebiete / Sonst. Sondergebiete	gemäß Immissionsbe- grenzung lt. TA Luft
Umschlag- gutarten	Ist-Zustand	zu erwartende Werte bei Umschlaghafen	Ist-Zustand	zu erwartende Werte bei Umschlaghafen
Schrott		<b>70</b>		gering
Kohle		<b>65</b>		<b>stark</b>
Düngemittel	kein Umschlags- betrieb	60	Keine Immission aus Umschlagsbetrieb, in der Vergangenheit aus Werftbetrieb (Ausrüstungskai LP 20)	<b>stark</b>
lose Baustoffe		60		<b>stark</b>
Metalle	Industriegebiet mit 55 dB (A)	<b>70</b>		keiner
Erze		<b>65</b>		<b>stark</b>
Getreide		60		gering
Holz		60		gering
Papier		55		keiner

Die Entwicklung des Umschlaghafens im Geltungsbereich des B-Planes Nr. 30 b ist insoweit präzisiert, als hier vorrangig der Umschlag von Schüttgütern erfolgen soll. Die mit dem Umschlag verbundenen Belastungen für den in direkter Nachbarschaft liegenden Sportboothafen werden in der vorstehenden Tabelle aufgezeigt.

Die Nutzung des Sportboothafens erfolgt wie bisher bei Duldung der Immissionen des Industriegebietes, ein Nutzungsanspruch als Freizeit- und Erholungsbereich im Sinne des § 10 BauNVO besteht nicht.

Der Sportboothafen erfüllt nicht die Voraussetzungen des § 10 BauNVO, um als Sondergebiet, das der Erholung dient, eingestuft zu werden. Sofern Liegeplätze an fremde Bootseigner vergeben werden, sollte über den Mietvertrag bzw. eine entsprechende Benutzerordnung eindeutig darauf hingewiesen werden, daß Immissionen durch den benachbarten Umschlaghafen auftreten können.

Grundsätzlich ist zu beachten, daß das betreffende Gebiet durch die jahrelang bestehende Nachbarschaft zum industriell genutzten Volkswerftgelände ohnehin durch Lärm vorbelastet ist. Zusätzliche Geräusche, die sich aus dem bereits vorhandenen Spektrum abheben, sind durch impulsartigen Lärm beim Umschlag von Stück- und Schüttgütern zu erwarten.

Ein größeres Konfliktpotential kann sich aus Staubimmissionen beim Schüttgutumschlag ergeben, da selbst bei Einhaltung des Standes der Technik die Staubentwicklung nicht gänzlich zu vermeiden ist. Zunächst steht hier der Betreiber der Umschlagsanlage in der Pflicht, durch geeignete Maßnahmen die Emmissionen zu mindern. Sofern trotzdem erhebliche Belästigungen auftreten, die z. B. zu ständigen Verschmutzungen an den Sportbooten führen, ist die Nutzbarkeit als Sportboothafen grundsätzlich zu hinterfragen, unabhängig davon, ob Clubmitglieder oder fremde Bootseigner betroffen sind.

Bei einer perspektivischen Erweiterung von Umschlagskapazitäten über die Liegeplätze 20, 21, 22 hinaus kann es aufgrund der wirtschaftlich und logistisch günstigen Bedingungen zu einer weiteren Verlagerung des Umschlags in den Osthafen kommen. Dies erfordert zusätzliche Kailängen für den Umschlag, die im Bereich des Sportboothafens ausgebaut werden könnten (ca. 170 m Kai).

Dadurch kann in der Perspektive eine Verlagerung des Sportboothafens erforderlich werden.

Die Verlagerung des Sportboothafens auf einen Standort, vorzugsweise südl. der Ziegelgrabenbrücke, ist möglich und kann zu gegebener Zeit projektbezogen vorbereitet werden.

#### **4 Rechtsgrundlagen**

Das Plangebiet liegt innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortslage. Der Bebauungsplan wird auf der Rechtsgrundlage folgender Verordnungen und Gesetze als Satzung aufgestellt:

- Baunutzungsverordnung (BauNVO) vom 23.01.1990,
- Baugesetzbuch (BauGB) in der Neufassung der Bekanntmachung vom 27. August 1997
- Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern vom 6. Mai 1998

- Bundesnaturschutzgesetz vom 22.04.1993
- 1. Gesetz zum Naturschutz in Mecklenburg-Vorpommern vom 10.01.1992
- Bundeswasserstraßengesetz vom 23.08.1990

## 5 Lage des Baugebietes

Der Planbereich befindet sich in der Stralsunder Frankenvorstadt und wird begrenzt durch

- die Kaikante am Strelasund im Osten
- die Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG (Bahnlinie Berlin-Sassnitz) im Norden und Westen
- die Grenze zum Industriegebiet der Volkswerft im Süden

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes erstreckt sich auf folgende Flurstücke bzw. Teilflurstücke der Flure 34 und 38:

Flur 34: Flurstücke 116, 117/1, 117/2  
Teile des Flurstückes 112/3

Flur 38: Flurstücke 1/28, 1/29, 1/6, 1/7, 1/24, 1/25, 1/26, 1/27, 9, 10, 11/1, 11/2, 12, 13, 19

Das Gelände des Bebauungsplanes ist relativ eben und weist Höhen zwischen + 1 m NN und + 3 m NN auf, wobei im allgemeinen ein Gefälle von Westen nach Osten in Richtung Strelasund zu verzeichnen ist.

## 6 Baugrundverhältnisse

Die Baugrundverhältnisse im Bereich des Planungsgebietes wurden im Rahmen eines geotechn. Ergebnisberichtes grob dargestellt. Demnach handelt es sich um eine sehr uneinheitliche, von der möglichen Bebaubarkeit her ungünstige Baugrundsituation, die ursprünglich durch den Einfluß des Strelasundes geprägt wurde.

Durch spätere Baumaßnahmen auf dem betreffenden Gelände (Werft) wurden die natürlichen Lagerungsverhältnisse in einzelnen Bereichen z. T. erheblich verändert.

Es ist festzustellen, daß die überall vorhandene obere Aufschüttungsschicht von 1,00 bis 8,00 m Dicke von einer nichttragfähigen Torf- bzw. Muddeschicht unterlagert wird, deren Mächtigkeit 1,00 bis 7,00 m beträgt.

Eine Abgrenzung von Bereichen unterschiedlicher Bauungs- bzw. Gründungsmöglichkeiten läßt sich wegen der nur großflächigen Erkundung in dieser Phase nicht treffen.

Man muß grundsätzlich davon ausgehen, daß sich die Baugrundverhältnisse in östlicher Richtung (zum Wasser zu) erheblich verschlechtern, wobei auch in der Nähe des Werfteinganges eine ähnlich ungünstige Situation anzutreffen ist.

In Abhängigkeit von der Art der geplanten Bebauung und den zu erwartenden Belastungen sind unterschiedliche Gründungsverfahren erforderlich.

Flachgründungen sind auf der vorhandenen, nicht tragfähigen Aufschüttung nicht möglich. Es muß entweder Baugrundersatz- bzw. Austausch oder eine Tiefgründung vorgesehen werden, wobei in ungünstigen Bereichen (Ufernähe) in jedem Fall nur Tiefgründungen infrage kommen dürften.

## **7 Städtebauliche Ausgangssituation**

Das Plangebiet umfaßt eine Fläche von ca. 6,73 ha. Die Volkswerft hat das von ihr genutzte Gelände freigezogen.

Der Yachtclub Strelasund e. V. nutzt das Gelände des Sportboothafens auf der Grundlage eines Gebrauchsüberlassungsvertrages zwischen der Hansestadt Stralsund und dem Yachtclub Strelasund e. V. zur unentgeltlichen Nutzung auf unbestimmte Zeit mit Modalitäten über regelmäßige Kündbarkeit.

Verkehrstechnisch wird das Plangebiet momentan über eine Zufahrt von der Werftstraße/ B 96 im Bereich des Rügendamms erschlossen. Innerhalb des Planbereiches ist keine öffentlich-rechtliche Straßenverbindung gegeben.

Die innerhalb des Plangebietes vorhandenen Versorgungsleitungen sind für die Versorgung der Werft ausgelegt und nach Lage, Höhenlage, Kapazität und Zustand für einen weiteren Betrieb ungeeignet. Bei Freizug werden diese Leitungen stillgelegt.

Bahnseitig wird das Gebiet durch ein Anschlußgleis über das Gelände der Volkswerft erschlossen.

Ein großer Teil des Plangebietes liegt gemäß § 7 des 1. Gesetzes zum Naturschutz in Mecklenburg-Vorpommern im Gewässerschutzstreifen von 200 m. Eine Ausnahmegenehmigung für den Bau innerhalb des Gewässerschutzstreifens ist bereits im Vorentwurf des B-Planes 30 erteilt worden.

## **8 Inhalt des Planes**

### **8.1 Baugebiete**

Im Entwurf des Bebauungsplanes 30 b wird das Plangebiet als Sonstiges Sondergebiet, Zweckbestimmung Umschlaghafen, ausgewiesen. Diese Regelung entspricht der kommunalpolitischen Zielsetzung der Hansestadt Stralsund. Die Hansestadt Stralsund hat bereits mit dem Aufstellungsbeschluß ihren Willen dargelegt, ein Sonstiges Sondergebiet für einen Umschlaghafen zu schaffen.

#### **8.1.1 Sonstiges Sondergebiet I**

Das Sonstige Sondergebiet I umfaßt den ca. 30 m breiten kaimahen Umschlag- und Lagerbereich für Schütt- und Stückgut. In diesem Bereich werden keine ortsfesten baulichen Anlagen errichtet. Dieser Bereich dient vorrangig dem Umschlag, der zeitweiligen Zwischenlagerung und dem Transport der Umschlaggüter.



Zulässig sind hier hafenspezifische Anlagen wie die Errichtung bzw. Aufstellung mobiler Trennwände für Zwischenlager, mobile Lagerhäuser und Lagerhallen. Die Lagerhallen und Lagerhäuser werden entsprechend dem jeweiligen Auftrag zeitlich begrenzt genutzt und dementsprechend errichtet.

Die Erschließung erfolgt von der neuen Werftstraße "An der Werft" bzw. von der Planstraße C (Zum Seglerhafen) aus.

Ein Anbindungsgleis kann parallel zum nördlichen Kaibereich (Liegeplatz 20) geführt werden. Für den östlichen Kaibereich kann ein schienengebundener sowie auch ein mobiler Kranbetrieb vorgesehen werden.

Der flächenbezogene Schalleistungspegel ist mit 70 dB (A)/m<sup>2</sup> am Tag und 53 dB (A)/m<sup>2</sup> für die Nacht festgesetzt.

### 8.1.2 Sonstiges Sondergebiet II und III

Das Sonstige Sondergebiet II und III dient vorwiegend der Unterbringung von Anlagen eines Umschlaghafens. Die Trennung des Sonstigen Sondergebietes in SO II und SO III ist aus der Lage des Planes begründet. Es handelt sich um räumlich getrennte Baufelder, die durch die Festlegung in SO II und SO III in ihrer Eindeutigkeit unterstützt werden.

Zulässig sind:

- hafenspezifische Anlagen
- Lagerhäuser, Lagerhallen, Lagerplätze
- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude
- sonstige Gewerbebetriebe
- Flächen zur Versorgung des Gebietes

Allgemein zulässig sind:

- Räume für freie Berufe
- Tankstellen

Unzulässig sind Vergnügungsstätten und Einzelhandelseinrichtung über 100 m<sup>2</sup>.

In den festgesetzten Sondergebieten sind Einzelhandelsbetriebe keine wesentlich charakterbestimmenden Einrichtungen im Industriegebiet.

Das Plangebiet ist ein in sich geschlossener Industriekomplex, der vorrangig der Ansiedlung des Umschlaghafens und den damit unmittelbar verbundenen Zulieferbetrieben dienen soll.

Eine Zulässigkeit von Einzelhandelseinrichtungen mit mehr als 100 m<sup>2</sup> verursacht größeren Individualverkehr, der sich störend auf den Betriebsablauf auswirkt. Die Sicherheit für die Kundschaft ist aufgrund der technologischen Nutzungen im gesamten Bereich nicht gegeben.

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

Die textliche Festsetzung Nr. 1 (4) soll verhindern, daß nachteilige Auswirkungen auf bestehende Versorgungszentren im Stadtgebiet, in der Gesamtstadt insbesondere der Altstadt eintreten.

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

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

In der Festsetzung des Planes wird die Höhe baulicher Anlagen auf maximal 26 m festgesetzt. Diese Festsetzung entspricht der Forderung des § 16 Abs. 3 Bau NVO, wonach die Höhe baulicher Anlagen festzusetzen ist, wenn ansonsten öffentliche Belange, insbesondere das Orts- und Landschaftsbild, beeinträchtigt werden können. Der großen Werfthalle in der Nachbarschaft kann nicht noch ein Pendant hinzugesetzt werden.

Als maximale zulässige Grundflächenzahl ist 1,0 für den hauptsächlichen Hafenbereich festgesetzt. Eine Einschränkung der Versiegelung würde der Funktion eines Hafenbetriebes widersprechen. Der Hafen ist auf ein Maximum an befestigter Fläche angewiesen. Der südliche Bereich des Sportboothafens ist mit einer GRZ von 0,6 festgesetzt. Im Sportboothafenbereich soll keine weitere Versiegelung bzw. Weiterentwicklung stattfinden.

Die Sondergebiete II und III sind gegliedert in zwei differenzierte, flächenbezogene Schalleistungspegel. Die Flächen mit dem höheren flächenbezogenen Schalleistungspegel sind in größerem Abstand zu den schutzwürdigen Wohnbebauungen auf der Landseite angeordnet.

Im östlichen Bereich ist der flächenbezogene Schalleistungspegel mit 68 dB (A)/m<sup>2</sup> am Tag und 51 dB (A)/m<sup>2</sup> für die Nacht festgesetzt, im westlichen Teil mit 65 dB (A)/m<sup>2</sup> am Tag und 48 dB (A)/m<sup>2</sup> für die Nacht.

Diese Festsetzungen werden als Ergebnis eines Schallgutachtens getroffen, um die Wohnnachbarschaft vor unzulässigen Schallimmissionen zu schützen.

Bei dem eventuell entstehenden Mischgebiet auf der Insel Dänholm sollten im Bebauungsplan Nr. 9 Festsetzungen dahingehend getroffen werden, daß bei Wohnbebauungen Schallschutzmaßnahmen vorzusehen sind.

## 8.2 Verkehrserschließung

Die Grundlage für die Neuordnung der Erschließung im gesamten Bereich des ehemaligen Werftgeländes bildet eine neue Sammelstraße ("An der Werft"), die von der Werftstraße (Bundesstraße 96) im Bereich des Bahnhofes Rügendamm auf der Ostseite am Fuß des Bahndammes bis zum Anschluß an die Bauhofstraße und von dort aus bis an die Greifswalder Chaussee (Bundesstraße 96) über die Bauhofstraße verläuft.

Die neue Werftstraße wird parallel zum Bahndamm geführt.

Zur inneren Erschließung führt eine mit Geh-, Fahr- und Leitungsrecht festgesetzte Fläche (betrieblich öffentliche Straße) von der Planstraße A über die Gleisanlage bis zur Kaianlage in Ostrichtung.

Die Fahrbahnbreite beträgt 6,50 m.

Die Zufahrt zum bestehenden Sportboothafen wird als 4,75 m breite Straße mit einseitigem Gehweg ausgebildet.

Mögliche Deckschicht der Straßen:

Neue Werftstraße	Asphaltbeton
Neue Planstraße	Asphaltbeton
Anschlußstraße,	Betonpflaster
Rad-/Gehweg	Betonpflaster

Da die zukünftigen Nutzer und deren Bebauungskonzeptionen nicht bekannt sind, können gegenwärtig keine Grundstückseinfahrten festgelegt werden. Zur Schaffung der Baufreiheit für die tiefbautechnische Erschließung müssen einige Gebäude und Bauwerke abgerissen werden.

Die Erschließung des Plangebietes für den Schienengüterverkehr kann durch ein vorhandenes Anbindungsgleis in Richtung Industriegebiet Volkswerft erfolgen.

Die Gleisanlage wird im Rahmen der Hafenerweiterung Süd neu beplant und umgebaut (zweigleisiger Ausbau ab Halle A 8) und somit bedarfsgerecht angepaßt.

Vom Industriegebiet der Volkswerft ist auf der Grundlage von Vereinbarungen oder Verträgen grundsätzlich die Möglichkeit gegeben, das vorhandene Schienensystem zu nutzen. Die Bestimmungen der Anordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen (BOA) und das Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen (Eisenbahnkreuzungsgesetz - EKrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.03.1971 ist zu berücksichtigen.

Um den Anforderungen eines Umschlaghafens gerecht zu werden, müssen größere Teile des Kaibereiches umfangreich saniert werden. Nutzbar ist z. Z. der Liegeplatz 20.

Der Liegeplatz 20 erstreckt sich etwa 118 m in Ost-West-Richtung und ist 1992/93 umfangreich saniert worden.

Die Liegeplätze 21/22 erstrecken sich etwa 240 m in Nord-Süd-Richtung. Um sie nutzungsfähig zu machen, sollen sie komplett saniert, begradigt und neu befestigt werden. In der Perspektive wird auch eine Sanierung im derzeitigen Bereich des Sportboothafens notwendig werden.

Die Kaiflächen werden in einer Breite von 30 m (gerechnet von Vorderkante Kai) befestigt.

Der Umschlagprozeß des Liegeplatzes 20 wird über Mobilkrane bzw. bordeigenes Umschlagsgeschirr abgewickelt. Ein schienengebundener Kranbetrieb ist für die Liegeplätze 21/22 vorgesehen.

### 8.3 Ver- und Entsorgung

Durch die Neugliederung des gesamten ehemaligen Geländes der Volkswerft wird auch die Neuordnung der Ver- und Entsorgungsleitungen notwendig.

Bis Ende 1997 werden die vorhandenen Medien von der Werft noch genutzt. Diese vorhandenen Medien entsprechen nicht mehr den künftigen Anforderungen. Die zukünftige Ver- und Entsorgung erfolgt über die neue Werftstraße ("An der Werft") und die im Sondergebiet liegende betrieblich öffentliche Straße. Für die erforderlichen Versorgungsleitungen sind entsprechende Freiräume innerhalb des Straßenquerschnittes der neuen Werftstraße vorgesehen. Die Versorgungsleitungen werden in der betrieblich öffentlichen Straße bis zur Kaianlage weitergeführt.

#### - Wasserversorgung

Die Trinkwasserleitung liegt bis auf die Kreuzungsbereiche im Gehweg. Im Abstand von ca. 100 m sind Hydranten angeordnet. Die Leitung beginnt am Haupteingang der alten Werftstraße, folgt dem Verlauf der neuen Werftstraße und endet an der Bahnunterführung zum Sportboothafen. Dort wird die neue Leitung auf die Versorgungsleitung DN 200 zum Dänholm aufgebunden. Die Leitung DN 150 hat somit zwei Einspeisungen zur Gewährleistung einer effektiven Brandbekämpfung mit einem erforderlichen Löschwasserbedarf von 1.600 l/min.

Das Löschwasser muß für eine Löschzeit von mindestens 2 Stunden zur Verfügung stehen (§ 3 LBauO M.-V. sowie technische Regeln W 405 Ziffer 4.4 und 4.5).

#### - Schmutzwasserableitung

Die Schmutzwasserkanalisation wird in der Fahrbahnzone der neuen Werftstraße und der betrieblich öffentlichen Straße eingeordnet. Die Entwässerung des Plangebietes ist im Trennsystem durchzuführen.

#### - Regenwasserableitung

Die Regenwasserkanalisation wird in der Fahrbahnzone der neuen betrieblich öffentlichen Straße angeordnet. Für Regenwasser wird ein neues System geschaffen, das zusätzlich die Straßenentwässerung der neuen Werftstraße übernimmt.

Die Kaiflächen entwässern in befahrbare Rinnen. Das Oberflächenwasser wird über Sammelleitungen dem Hauptsammler zugeführt bzw. über Abscheider und Sandfang in den Sund entwässert.

Die Ableitung muß durch eine wasserrechtliche Erlaubnis genehmigt werden.

#### - Müllentsorgung

Die Entsorgung von Hausmüll und hausmüllähnlichen Gewerbeabfällen erfolgt über Container mit Standort auf den Grundstücken. Dabei sind die Forderungen des Abfallgesetzes und der Verpackungsverordnung zu berücksichtigen.

- Fernmeldeversorgung

Die Telekomleitungen sind bis auf die Kreuzungsbereiche im Gehweg zu verlegen. Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen sind dem Fernmeldeamt Rostock, Außenstelle Stralsund vor Baubeginn schriftlich anzuzeigen. Über den nordwestlichen Rand des Planbereiches verläuft eine Richtfunkverbindung der Deutschen Telekom AG für den Fernmeldeverkehr. Die maximal zulässige Bauhöhe darf in bestimmten Zonen innerhalb des Schutzbereiches der Richtfunkverbindung nicht überschritten werden, um das Funkfeld nicht zu beeinträchtigen.

- Elektroenergieversorgung und Gasversorgung

Die Leitungen liegen bis auf die Anschlußbereiche im Gehweg bzw. im Grünrandstreifen.

Die Versorgung mit Elektroenergie und Gas wird durch die SEV bzw. durch die Strela Gas gewährleistet.

## **8.4 Immissionen, Umweltschutzmaßnahmen, Altlasten**

### **8.4.1 Umweltschutzmaßnahmen**

Bei der Ansiedlung der einzelnen Unternehmen sind die Vorschriften der Immissionsschutz- bzw. Umweltgesetzgebung zu beachten.

Im Rahmen der Festsetzungen des Bebauungsplanes dürfen völlig bodenversiegelnde Materialien zur Oberflächenbefestigung nur für Straßenflächen und Flächen, auf denen mit umweltschädigenden Stoffen umgegangen wird, verwendet werden.

Rad- und Gehwege sind in einer luft- und wasserdurchlässigen Bauweise anzulegen.

Für mögliche Einrichtungen mit gasförmigen Emissionen und im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen müssen gesonderte Entscheidungen zum Schutz der Umwelt entsprechend den dafür geltenden gesetzlichen Bestimmungen getroffen werden (z. B. Bundesimmissionsschutzgesetz und Wasserhaushaltsgesetz).

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

Das Plangebiet liegt in einer überflutungsgefährdeten Niederungsfläche bei Bemessungshochwasserstand des Küstenabschnittes. Der Bemessungshochwasserstand

für dieses Gebiet liegt bei + 2,60 m NN.

Es sind bauliche Maßnahmen zu treffen, damit durch Hochwasser weitestgehend keine Anlagen und Sachwerte beschädigt werden können. Umweltschädigende Stoffe sind höher zu lagern.

#### 8.4.2 Altlasten

Innerhalb des Plangebietes befinden sich Altlastenverdachtsstandorte mit je nach der ehemaligen Nutzung unterschiedlich hohen Schadstoffbelastungen. Im vorliegenden Bebauungsplan sind diese Flächen entsprechend eingetragen. Die Altlastenflächen 1 und 2 sind durch die ehemalige Dieselkraftstoffleitung mit einem Schadstoffgehalt von > 2000 mg/kg TS-MKW belastet.

Die Altlastenverdachtsfläche 3 ist vermutlich belastet durch die ehemalige Malerei bzw. das Farben- und Lösungsmittellager, die Altlastenverdachtsfläche 4 durch die ehemalige Holzlauchanlage und die Altlastenverdachtsfläche 5 durch das ehemalige Öllager, die Tankstelle und Lösungsmittelabehälter.

Das Großprojekt Küstenindustrie Standort Stralsund beinhaltet das Gutachten und die Gefahrenabwehr innerhalb festgelegter Zielwerte.

Ein Gutachten "Abschließende Gefährdungsabschätzung und Sanierungsuntersuchung" vom 04.02.97 ist von der Volkswerft Stralsund erarbeitet worden.

Darüber hinausgehende Restkontaminationen (d. h. unterhalb der Grenzwerte liegendes bzw. schwach belastetes Erdreich) sind Bestandteil der geplanten Baumaßnahme, die mit den zuständigen Institutionen (Umweltamt, StAUN) abzustimmen ist.

Im Bereich der Altlastenverdachtsfläche Nr. 2 (Linse 3) erfolgte bereits im 1. Quartal 97 die Beseitigung des Gefahrenherdes.

Werden bei Bauarbeiten Anzeichen für bisher unbekannte Belastungen des Untergrundes wie

- abartiger Geruch
- anormale Färbung
- Austritt von verunreinigten Flüssigkeiten
- Ausgasungen
- Reste alter Ablagerungen (Hausmüll, gewerbliche Abfälle usw.) angetroffen, ist die geordnete Entsorgung gemäß § 4 (1) Abfallgesetz sicherzustellen. Es besteht Anzeigepflicht gemäß § 11 (1) Abfallgesetz für Abfälle.

#### 8.4.3 Immissionsschutz

Zur Beurteilung der auftretenden Schallimmissionen erfolgte die Erarbeitung einer schalltechnischen Begutachtung (vom 22.7.96), die von der TÜV Nord GmbH auf der Grundlage der Immissionswerte der Außenquellen und der bekannten Vorbelastungen an den Immissionsorten erstellt wurde.

Im Ergebnis dieses Gutachtens wurden im Plangebiet Festsetzungen getroffen, die das Gebiet nach der Art der zulässigen Nutzung oder der Art der Betriebe und Anlagen gliedern.

Für die lärmintensiven Umschlagprozesse im 30 m-Kaibereich gilt die Festlegung eines flächenbezogenen Schalleistungspegels von 70 dB (A)/m<sup>2</sup> am Tag, anschließend an die Umschlagsfläche und parallel zur östlichen Kaikante die Festlegung von 68 dB (A)/m<sup>2</sup> am Tag und 65 dB (A)/m<sup>2</sup> am Tag für die restliche Fläche des Umschlaghafens.

Die Gliederung ist so erfolgt, daß die Zonen mit einem höheren flächenbezogenen Schalleistungspegel in größerem Abstand zu den schutzwürdigen Wohnbebauungen angeordnet sind. Unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch die Kompaktwerft ist in Zukunft auch weitestgehend eine Einhaltung des Orientierungswertes (Tagzeitraum) von 55 dB für die schutzwürdige Wohnnachbarschaft auf der Landseite zu erwarten.

Lediglich am "Haus am Rügendamm" kann eine geringfügige Überschreitung des Orientierungswertes um ca. 1 dB auftreten. Dieses Haus wird aber als Hotel genutzt. Für den Nachtzeitraum ist auch zukünftig keine Verschlechterung der Geräuschsituation zu erwarten. Das Hotel "Haus am Rügendamm" befindet sich in einem Gebiet, das bereits eine hohe Lärmbelastung durch den Straßenverkehr und bestehendes Gewerbe insbesondere die Volkswerft besitzt. Durch die Festsetzung von flächenbezogenen Schalleistungspegeln für das Plangebiet, welches bereits zuvor durch die Volkswerft als Gewerbefläche genutzt wurde, wird einem spürbaren Anstieg der Immissionen am Haus am Rügendamm vorgebeugt.

Es erfolgte weiterhin noch eine ergänzende schalltechnische Untersuchung vom 25.10.99 von der TÜV Nord GmbH. In dieser Untersuchung wurden die Beurteilungspegel an den Immissionsorten verglichen, um einschätzen zu können, ob die im B-Plan Nr. 30 b festgelegten flächenbezogenen Schalleistungspegel bei Betrieb des Umschlaghafens eingehalten werden. Aus der schalltechnischen Untersuchung vom 25.10.99 geht hervor, daß die im B-Plan 30 b festgelegten flächenbezogenen Schalleistungspegel für den Tageszeitraum eingehalten werden.

Für den Nachtzeitraum ist mit Umschlagsarbeiten nur in Ausnahmefällen an weniger als 10 Tagen zu rechnen. Damit können diese Arbeiten nach der TA Lärm als seltene Ereignisse gewertet werden. Die zulässigen Richtwerte für seltene Ereignisse werden dabei unterschritten.

## **8.5 Grünordnerische Maßnahmen**

Ziel der B-Planung und des grünordnerischen Konzeptes ist es, das Planungsvorhaben in den vorhandenen städtischen, jedoch vorwiegend industriell genutzten Raum optimal zu integrieren und dabei vorhandene Grünzüge zu erhalten.

Dies ist gemäß den in den textlichen Festsetzungen vorgegebenen Pflanzgeboten umzusetzen. Die zu verwendenden Gehölzarten sind in den Pflanzlisten des Grünordnungsplanes festgelegt.

Ein Erhaltungsgebot wird für die 3 Winterlinden auferlegt.

Die Begrünung entlang der "Neuen Werftstraße" ist entsprechend der im Plangebiet 30 a begonnenen Bepflanzung fortzusetzen.

Die innerhalb des Bebauungsplanes getroffenen Festsetzungen zur Grünordnung sind aus dem Grünordnungsplan übernommen worden. Der Grünordnungsplan liegt in der Anlage bei.

## 9 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

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

Eine größere Beeinträchtigung des Landschaftsbildes im Vergleich zum jetzigen Zustand ist nicht zu erwarten. Maßnahmen der Begrünung, die Fassadenbegrünung inbegriffen, sowie der Erhalt des vorhandenen Großbaumbestandes sollen zur Minderung des Eingriffes beitragen.

Bei der Standortsuche für den geplanten Umschlaghafen wurden Flächen mit bereits hohem Versiegelungsgrad ausgewählt, so daß größere Eingriffe in Natur und Landschaft vermieden werden.

Die zu erwartenden Eingriffe sind durch Maßnahmen der Konfliktminderung sowie durch geeignete Ausgleichsmaßnahmen zu kompensieren.

Als Maßnahmen zur Minderung des Eingriffes sind vorzusehen:

- Wiederverwendbare Böden sind schichtgerecht zu lagern und möglicherweise wieder einzubauen.
- Durch Baumaßnahme verkarstete Bodenbereiche werden nach Abschluß der Arbeiten gelockert. Abfälle und Bauschutt sind zu entsorgen.
- Während der Bauphase sind unnötige Emissionen, z. B. Ölverluste, lange Leerlaufphasen der Baufahrzeuge usw. zu vermeiden.

In der Erläuterung zum Grünordnungsplan wird der Zustand von Natur und Landschaft konkret beschrieben.

Die Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung wird für die Teilbereiche Umschlaghafen und Sportboothafen getrennt vorgenommen, um die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen differenziert zuordnen zu können.

Im Bereich des zukünftigen Umschlaghafens wurde zum Zeitpunkt der Kartierung ein Versiegelungsgrad von 88 % erfaßt, im Sportboothafen 44 %.

Für die künftige Nutzung wird im Umschlaghafen ein Versiegelungsgrad von 100 % angenommen, im Sportboothafen 60 %.

Der zu erwartende Eingriff durch Neuversiegelung im Bereich des Umschlaghafens sowie des Sportboothafens kann innerhalb des B-Plangebietes nicht ausgeglichen werden. Ein vollständiger Ausgleich ist nur durch Ersatzmaßnahmen außerhalb des B-Plangebietes möglich. Mit der Begrünung eines bisher weitestgehend versiegelten und nahezu vegetationslosen Schulhofes kann die erforderliche Zahl an Biotopwertpunkten erreicht werden.



Die detaillierte Gegenüberstellung von Eingriff und Ausgleich erfolgt innerhalb des Grünordnungsplanes, der der Begründung beiliegt.

## 10 Maßnahmen zur Ordnung des Grund und Bodens

Die Hansestadt Stralsund war Eigentümer vom Großteil der Flächen des Geltungsbereiches des B-Planes Nr. 30 b. Gemäß Bürgerschaftsbeschuß vom 22.05.97 wurde mit Grundstückübertragungsvertrag vom 8.12.1997 ein 56,9 tm<sup>2</sup> großes Teilgrundstück an die Stralsunder Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH übertragen.

Die Stralsunder Hafen- und Lagerhaus GmbH hat die Anland-Flächen inzwischen vom WSA erworben.

Die öffentlichen Straßenflächen sowie Grünflächen wurden an die Stadt übergeben. Die Eigentumsverhältnisse stellen sich folgendermaßen dar:

Flur 34:	Flurstücke 116, 117, 112/3 (teilw.) - Eigentümer Deutsche Bahn
Flur 38:	Flurstücke 1/5, 1/6, 1/7 - Eigentümer Kompaktwerft
	Flurstücke 1/8, 9, 10, 11, 12, 13 - Eigentümer SHL GmbH

## 11 Kosten und Finanzierung

Die Kosten zur Erarbeitung des Bebauungsplanes werden gemäß § 6 Abs. 3 BauGB-Maßnahmengesetz vom 28.04.1993 durch den Investor, die Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH, übernommen.

Die Erschließungskosten der neuen Werftstraße "An der Werft" werden zu 90 % durch Fördermittel des Landes Mecklenburg-Vorpommern getragen. Die verbleibenden 10 % sollen entsprechend Erschließungsbeitragssatzung der Hansestadt Stralsund auf die Anlieger anteilig umgelegt werden.

Die übrige Erschließung erfolgt über das Vorhaben Hafenerweiterungsgebiet Süd. Über einen Bewilligungsbescheid des Landes Mecklenburg-Vorpommern ist die Maßnahme zu 90 % finanziell abgesichert. Die verbleibenden 10 % (städtischer Anteil) werden von der SHL zu tragen sein.

Die Grobkosten der vorläufigen Erschließungsmaßnahmen werden auf ca. 18,5 MioDM geschätzt. Darin sind die Kosten zur Altlastensanierung und die Grünordnungsmaßnahmen noch nicht enthalten.

Grobkostenschätzung für die Erschließung:

gesamt	ca. 18,4 MioDM
davon	1,8 MioDM Abbrüche
	5,7 MioDM Kaianlagen Liegeplätze 21/22
	6,9 MioDM Straßen, Flächenbefestigung
	1,2 Mio DM Primärererschließung
	0,8 MioDM Naßbaggerung
	2,0 MioDM Baunebenkosten

## 12 Verfahrensablauf

- Aufstellungsbeschluß 21.10.1993
  - Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses 07.11.1993
  - Planungsanzeige 23.12.1993
  - Frühzeitige Bürgerbeteiligung (Anhörung) 13.12.1993
  - 1. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange 14.12.1993 bis 06.01.1994  
2. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange 25.03.1997 bis 24.04.1997
  - Entwurfs- und Auslegungsbeschluß 06.03.1997
  - Öffentliche Auslegung des Planentwurfes 04.04. - 05.05.1997
- 
- 1. Vereinfachtes Verfahren zur Änderung des B-Planes nach § 3 (3) in Verbindung mit § 13, Abs. 2 und 3 BauGB 16.03.1998 - 20.04.1998
  - 2. Vereinfachtes Verfahren zur Änderung des B-Planes nach § 3 (3) in Verbindung mit § 13, Abs. 2 und 3 BauGB 26.10.1998 - 27.11.1998
  - Satzungsfassung und Rechtskraft 1. Halbjahr 2000

Hansestadt Stralsund, März 2000



Lillich  
Abteilungsleiter Planung  
und Denkmalpflege

  
Der Oberbürgermeister



Friedrich  
Abt.-Ltr. Ingenieur- und Wasserbau  
AIU Stralsund GmbH

  
Plessow  
Bearbeiter

Anlagen

Grünordnungsplan mit Textteil

Schalltechnische Gutachten

Baugrundgutachten

Altlastengutachten mit Sanierungskonzept

---