

## **Änderung der Begründung vom 25. September 1998**

Das Kapitel 6.2.1 der Begründung wird vollständig ersetzt durch:

### **6.2.1 Aufgabe und Zielsetzung**

Gemäß der §§ 8 und 8a des BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft derart auszugleichen, daß keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Die geplanten Straßenbaumaßnahmen innerhalb des Plangebietes stellen einen solchen Eingriff in Natur und Landschaft dar.

Die Belange der Grünordnung, des Landschafts- und Biotopschutzes sowie der Eingriffs- und Ausgleichsproblematik gemäß Bundesnaturschutzgesetz werden in einem parallel zum Bebauungsplan erarbeiteten Grünordnungsplan (GOP) ausführlich dargestellt und berücksichtigt. Der Grünordnungsplan wiederum baut auf den Erkenntnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung und der Raumwiderstandsanalyse auf, die im Zuge der Vorbereitungsphase zur Straßenplanung durchgeführt wurden. Der wesentliche Inhalt und die notwendigen Maßnahmen zum Ausgleich des bei Verwirklichung der Planung entstehenden Eingriffs in Natur und Landschaft werden als Festsetzungen in den Bebauungsplan übernommen, um ihre Rechtsverbindlichkeit zu sichern. Der GOP ist Bestandteil dieser Begründung zum Bebauungsplan Nr. 14 b.

Durch die im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 14b vorgesehenen Grünordnungsmaßnahmen wird es nicht nur möglich sein, den durch die geplante Straßenbaumaßnahme entstehenden Eingriff in Natur und Landschaft nahezu vollständig auszugleichen, sondern es kann darüber hinaus nun auch ein noch vorhandenes Defizit in der Eingriffs-/Ausgleichsbilanz aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 14a mit ausgeglichen werden.

Die Punkte 1 und 2 des Kapitels 6.4 der Begründung werden vollständig ersetzt durch:

#### 6.4 Altlasten

Altlastenverdachtsflächen sind aufgrund der folgenden Baumaßnahmen nicht mehr vorhanden:

1. Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG:  
Seitens der Deutschen Bahn AG ist im Rahmen des Verkehrsprojektes „Deutsche Einheit“ der Ausbau und die Modernisierung der vorhandenen eingleisigen Strecke soweit vorangeschritten, daß es sich bei dem Bahngelände um keine Altlastenverdachtsfläche mehr handelt. Mit der Herstellung der neuen eingleisigen Strecke erfolgte für den gesamten Bereich der bestehenden Bahnanlage der Abtrag des Gleisbettes und seines Unterbaus, so daß eine Kontamination zum heutigen Zeitpunkt ausgeschlossen werden kann.  
Gegenstand des seitens der Deutschen Bahn AG durchgeführten Planfeststellungsverfahrens (Planfeststellungsbeschuß Nr.30/98) war u.a. die Prüfung der Altlastenproblematik.
2. Ehemalige Gärtnerei und angrenzende Kleingartenanlage:  
Auf dem ehemaligen Gärtnerigelände erfolgte aufgrund der durch die Hansestadt Stralsund geplanten Verkehrsanbindung an die B105 bereits die Baufeldfreimachung. Im Rahmen der Baudurchführung/Baufeldfreimachung wurde ein Gutachten zur Untersuchung des Altlastenverdachtes für diesen Bereich erstellt. Das Ergebnis des Gutachtens ergab, daß lediglich an einer Meßstelle ein gering erhöhter Phenolgehalt vorlag. Da dieser Bereich im Zuge der Straßenbaumaßnahme ausgetauscht wurde, wird seitens der Unteren Altlastenbehörde von keiner Gefährdung mehr ausgegangen, so daß diese Fläche aus dem Altlastenverdacht entlassen werden kann.

Hansestadt Stralsund, den 19. Okt. 1999

  
Lastovka  
Oberbürgermeister

Hansestadt Stralsund, den 14. Okt. 1999

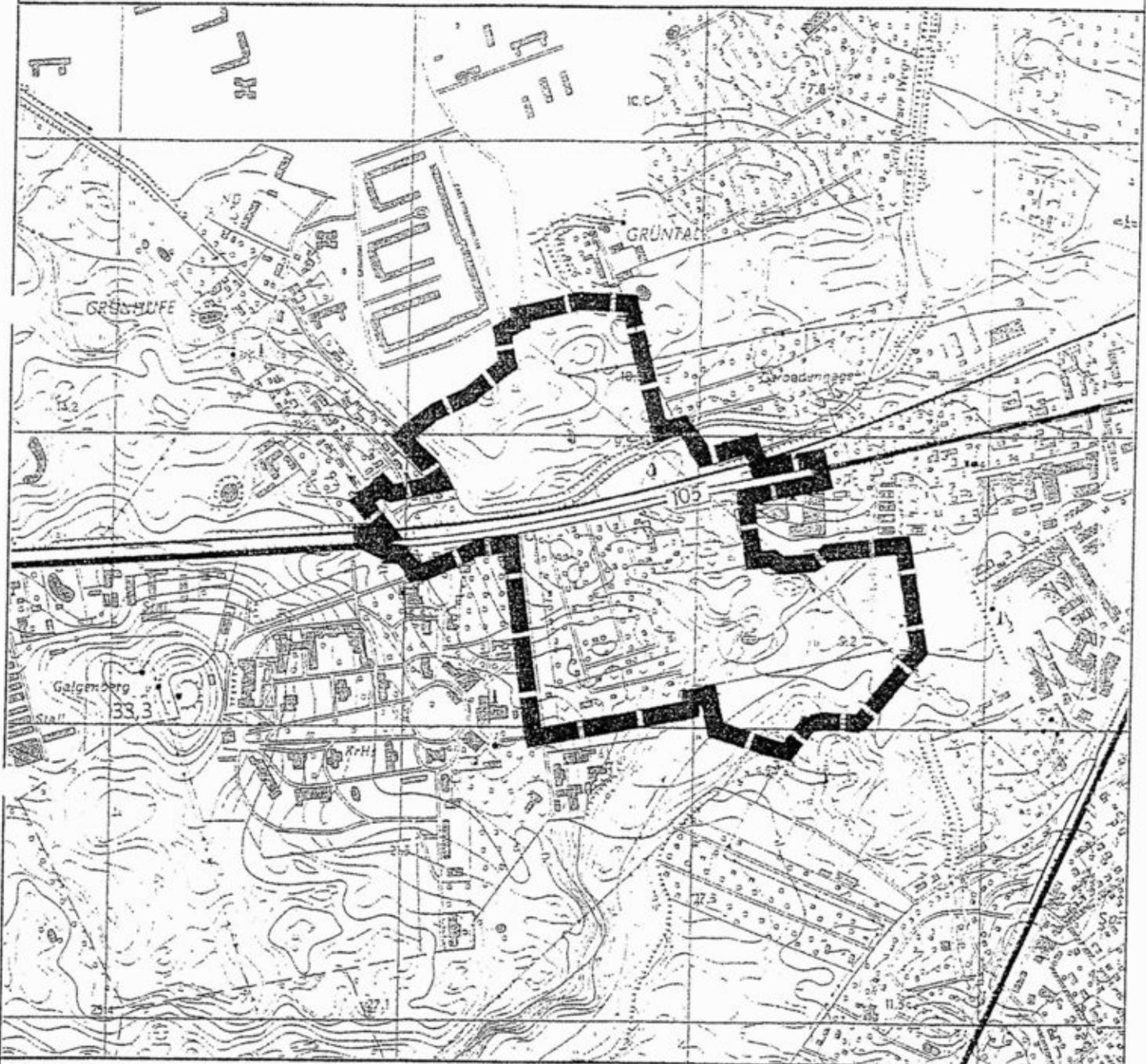
  
Zillich  
Leiter der Abt. Planung und  
Denkmalpflege

L.S.

HANSESTADT STRALSUND  
DER OBERBÜRGERMEISTER  
BAUAMT  
ABTEILUNG PLANUNG UND DENKMALPFLEGE

ÜBERSICHTSPLAN

MASSTAB 1 : 10.000



BEGRÜNDUNG

BEBAUUNGSPLAN NR. 14 b  
ANBINDUNG DES GRÜNHUFER BOGENS  
AN DIE BUNDESSTRASSE 105

DATUM: 25. SEPTEMBER 1998

## Inhaltsverzeichnis

1. Städtebauliche Vergleichswerte
2. Anlaß und Ziele der Planung
3. Rechtsgrundlagen
4. Lage des Plangebietes
5. Städtebauliche Ausgangssituation
6. Inhalt des Bebauungsplanes
  - 6.1 Verkehrsflächen
    - 6.1.1 Verkehrskonzeption
    - 6.1.2 Dimensionierung der Verkehrsflächen
    - 6.1.3 Erschließung
    - 6.1.4 Fuß- und Radwege
    - 6.1.5 ÖPNV
    - 6.1.6 Bahnanlagen
  - 6.2 Grünordnung
    - 6.2.1 Aufgabe und Zielsetzung
    - 6.2.2 Öffentliche Grünflächen
    - 6.2.3 Dauerkleingärten
    - 6.2.4 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft
    - 6.2.5 Grünflächen im öffentlichen Straßenraum
  - 6.3 Flächen zur Regelung des Wasserabflusses
  - 6.4 Altlasten
  - 6.5 Lärmschutz
  - 6.6 Örtliche Bauvorschriften
7. Auswirkungen der Planung
8. Maßnahmen zur Ordnung des Grund und Bodens
9. Nachrichtliche Übernahmen
10. Kosten und Finanzierung
11. Bisheriger Verfahrensablauf
12. Maßnahmen der Planrealisierung

bieten (Ger  
Park) sowie  
im R

## 1. Städtebauliche Vergleichswerte

Gesamtfläche	31,74 ha
Öffentliche Verkehrsflächen	75.700 m <sup>2</sup>
Wege	1.690 m <sup>2</sup>
Bahnanlagen	6.400 m <sup>2</sup>
vorgesehene Bahnanlagen	3.430 m <sup>2</sup>
Öffentliche Grünflächen	119.140 m <sup>2</sup>
Dauerkleingärten	96.540 m <sup>2</sup>
Flächen für die Regelung des Wasserabflusses	13.930 m <sup>2</sup>
Wasserfläche	590 m <sup>2</sup>

## 2. Anlaß und Ziele der Planung

Das Hauptziel der vorliegenden Planung besteht in der Sicherung des Planungsrechtes für die Weiterführung des Grünhofer Bogens und dessen Anbindung an die Bundesstraße 105 (Rostocker Chaussee). Die Weiterführung und Anbindung ist Teil der Gesamtmaßnahmen zur Neuordnung des Straßenverkehrsnetzes im Stadtgebiet Stralsund. Sie ist im Zusammenhang mit der Ortsumgehung Stralsunds (B 105 n), der zweiten Rügenanbindung und dem Zubringer zur A 20 (beide B 96 n) zu sehen. Die Notwendigkeit dieser Planung begründet sich in der Bedeutung der Hansestadt Stralsund als Verkehrsknotenpunkt von drei Bundesstraßen (B 105, B 96 und B 194) in Verbindung mit der Lage als einzige Verkehrsanbindung zur Insel Rügen, in dem stetig zunehmenden Verkehr und dem von erheblichen Mängeln und Störpunkten gekennzeichnetem städtischen Straßenverkehrsnetz.

Im Rahmen des 1991 aufgestellten Stadtentwicklungskonzeptes für die Hansestadt Stralsund ist für das Straßenverkehrsnetz ein neues Ordnungsprinzip erstellt worden, das von einem äußeren und einem inneren Ring zur Führung der innerstädtischen und regionalen Verkehrsströme ausgeht. Dabei besteht das Ziel darin, die Innenstadt von der heutigen Verkehrsbelastung zu befreien. Der im Plangebiet erfaßte Abschnitt des Grünhofer Bogens stellt einen entscheidenden Teil des äußeren Ringes dar. Dieser beginnt im Norden an der Landesstraße 213 (Prohner Straße) und erstreckt sich bisher über den Heinrich-Heine-Ring sowie über die vorhandenen Abschnitte des Grünhofer Bogens bis zum Blütenweg. Bisher fehlt jedoch eine verkehrsgerechte Anbindung an die B 105 und darüber hinaus an die geplante Ortsumgehung im Süden der Stadt. Die Anbindung und die Ortsumgehung selbst werden den äußeren Ring vollenden. Diese Zielsetzung ist im derzeit im Verfahren befindlichen Flächennutzungsplanentwurf der Hansestadt Stralsund dargestellt und als wesentliches Planziel festgehalten.

Neben diesem gesamtstädtischen Ziel ist mit der neuen Anbindung an die B 105 eine stadtteilbezogene Neuordnung der Verkehrs- und Wohnverhältnisse verbunden. Da eine geordnete Anbindung der Stadtteile Grünhufe und Knieper bisher fehlt, fließt der Verkehr über zwei historisch gewachsene Straßenverbindungen durch Grünhufe Dorf und Garbodenhagen, d.h. durch zwei Wohngebiete bzw. über deren Anliegerstraßen. Diese beiden Verbindungen führen in unmittelbarem Nahbereich über höhengleiche Bahnübergänge zur B 105. Sowohl diese beiden Anbindungen an die B 105 als auch die Wege selbst sind verkehrstechnisch völlig unbefriedigend und nicht ausbaufähig. Die in den betroffenen Wohngebieten entstandenen Umweltbelastungen sind nicht zumutbar. Mit dem Entstehen von Freizeit- und Erholungseinrichtungen (regionaler Freizeit- und Erholungspark), Gewerbege-

bieten (Gewerbepark „Stadtkoppel“) und großflächigen Einzelhandelseinrichtungen (Strela-Park) sowie weiteren Wohngebieten im Bereich Viernorgen, Grünhufe, Knieper West und im Bereich Große Parower Straße/Parower Chaussee ist eine zusätzliche Verschärfung dieser Situation verbunden.

In der zurückliegenden Vorbereitungsphase des Bebauungsplanes Nr. 14 ist die Trasse des Grünhufer Bogens und die Form der Anbindung an die B 105 in verschiedenen Varianten geprüft und diskutiert worden. Ein ausschlaggebender Zwangspunkt ist dabei die Bahnstrecke Stralsund - Rostock, die unmittelbar parallel und höhengleich zur B 105 verläuft. In Anbetracht der hohen Verkehrsbedeutung der Bundesstraße 105 und des Grünhufer Bogens kann der hier geplante Knotenpunkt daher nur höhenfrei ausgebildet, d.h. die Bahnstrecke kann nur überbrückt oder unterfahren werden. Durch die unmittelbare Lage an der B 105 muß die Kreuzung in diese aufwendige Bauweise integriert werden. Der Bebauungsplan berücksichtigt neben der Trassenführung des Grünhufer Bogens und dem geplanten Knotenpunkt auch den Schutz der bestehenden Wohngebiete sowie der im Plangebiet vorhandenen Kleingartenanlagen und schützenswerten Grünbereiche vor schädlichen Umwelteinwirkungen.

Zur Realisierung der geplanten Straßenbaumaßnahmen und zur Schaffung des dafür nötigen Baurechts hat die Hansestadt Stralsund bereits im Jahr 1991 bzw. 1993 die Aufstellung der Bebauungspläne Nr. 14 und 27 beschlossen. Zur Beschleunigung des Verfahrens wurde der Bebauungsplan Nr. 14 in die Teilbepauungspläne 14a und 14b unterteilt. In der 1992 mit Bürgern und den Trägern öffentlicher Belange geführten Diskussion der Vorentwürfe zur Trassenführung, zur geplanten Verknüpfung mit der B 105 und zur Ortsumgehung wurde bereits deutlich, daß gegen die Planungsziele erhebliche Bedenken bestanden. Zur Weiterführung und Begründung der Planung wurden daher qualifizierte Verkehrsuntersuchungen und Variantenvergleiche notwendig. Ein entsprechender Planungsauftrag wurde 1994 vorbereitet und erteilt. Da diese Planung inhaltlich und fachlich in starker Abhängigkeit zu den im Auftrag des Straßenbauamtes im Zeitraum zwischen 1993 und 1995 durchgeführten Verkehrsuntersuchungen zur Ortsumgehung/2. Rügenanbindung stand, war die Einordnung in die zeitliche Abwicklung dieser Verkehrsuntersuchungen notwendig. Aus den Ergebnissen der im Planungsauftrag enthaltenen Verkehrsbewertung und der Raumwiderstandsanalyse, die die Trassenvarianten A, B und C untersuchten (Erläuterung erfolgt unter Punkt 6.1.1 „Verkehrskonzeption“), wurde eine Vorzugsvariante zur Trassenführung sowie zur Anbindung an die B 105 abgeleitet. Desweiteren entstand hiermit eine nachvollziehbare Abwägung aller mit den untersuchten Trassenvarianten verbundenen Vor- und Nachteile. Die resultierende Vorzugsvariante (Variante A) ist in den hier vorliegenden Bebauungsplan eingegangen und entspricht dem im Flächennutzungsplan der Hansestadt Stralsund dargestellten Planungsziel.

Aufgrund der Bedeutung der Weiterführung des Grünhufer Bogens ist die Hansestadt Stralsund um eine zügige Realisierung dieser Verkehrsverbindung bemüht. Die noch notwendigen Ausbau- und Neubauabschnitte bis zur Anbindung an die B 105 wurden in mehrere Bauabschnitte und in entsprechende Bauplanbereiche gegliedert. Der im Bebauungsplan Nr. 14 b enthaltene 5. Bauabschnitt fügt sich zusammen mit dem im Bebauungsplan Nr. 14a enthaltenen 4. Bauabschnitt in den Bebauungsplan Nr. 14. Der 4. Bauabschnitt, der am Blütenweg endet, wurde bereits fertiggestellt, der Bebauungsplan Nr. 14a ist seit Januar 1998 rechtsverbindlich. Für den 5. Bauabschnitt wurde im September 1998 die Zustimmung zur vorzeitigen Erschließung gemäß § 125 Abs. 2 BauGB zur Weiterführung der Baumaßnahme erteilt.

### 3. Rechtsgrundlagen

Der Bebauungsplan ist aus dem in Aufstellung befindlichen Flächennutzungsplan der Hansestadt Stralsund entwickelt worden. Der Flächennutzungsplan vom 19.06.1997 weist die betroffenen Grundstücke als öffentliche Verkehrsflächen und Grünflächen bzw. als Dauerkleingärten aus. Er stellt bereits die geplante Linienführung der Straße dar.

Gesetzesgrundlagen: Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, 1998 I S. 137) sowie § 86 der Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern 26. April 1994 i.d.F.d.Bek.d. Neufassung vom 06.05.1998 (GVOBl. M-V Nr. 16 S. 468).

### 4. Lage des Plangebietes

Das Plangebiet liegt am westlichen Ortseingang der Hansestadt Stralsund, direkt an der Bundesstraße 105 (Rostocker Chaussee) und der parallel dazu verlaufenden Strecke der Deutschen Bahn AG (Rostock - Stralsund). Es wird begrenzt durch das Gelände des Krankenhauses West des Klinikums Stralsund (Kastanienweg) im Südwesten, die Grenze der Kleingartenanlage „Stralsund West e.V.“ (Flurstück 67/1 der Flur 46, Gemarkung Stralsund) und die Nutzungsgrenze zu den Kleingärten in der Lüssower Senke (Flurstück 6/14 der Flur 47, Gemarkung Stralsund) im Süden, die Grenze zur Flur 48, Gemarkung Stralsund, im Südosten, die nördliche Grenze der Flurstücke 4/1, 9/26 und 9/28 der Flur 47, Gemarkung Stralsund, im Nordosten, die östliche Grenze der Flurstücke 9/15 und 9/16 (zu Gelände der Coca-Cola-Niederlassung) im Südosten, die Grenze zwischen der Kleingartenanlage „Am Mühlgraben“ und der Eigenheimsiedlung Garbodenhagen im Nordosten, den Blütenweg (Grenze zum B-Plan Nr. 14a) und die Wohnhäuser auf den Flurstücken 133/3 bis 133/9 sowie 133/10 und 133/11 im Norden, den Graben 3/1 und die Flurstücke 36 und 37 der Flur 1, Gemarkung Grünhufe, sowie eine Grenze entlang des Flurstückes 75/1 der Flur 47, Gemarkung Stralsund, im Nordwesten,

Der Geltungsbereich des Plangebietes umfaßt die folgenden Flurstücke ganz oder zum Teil:

55/9, 56, 133/91, 302/3, 302/4, 210, 211, 240, 241, 239/1, 235, 236, 217/19, 216, 209/1, 208, 212, 215/1, 215/2, 237, 234/1, 238/1, 214 und 213/1 der Flur 1, Gemarkung Grünhufe,

76/1, 76/3, 78/1, 78/4, 79/9, 67/1, 67/66, 80 bis 176 und 177/2 der Flur 46, Gemarkung Stralsund,

3/1, 4/1, 5, 6/14, 8, 15/5, 15/6, 15/7, 15/8, 15/9, 12/2, 9/4, 9/7, 9/8, 9/13, 9/15, 9/16, 9/17, 9/26, 9/28 der Flur 47 sowie 30 der Flur 48, Gemarkung Stralsund.

### 5. Städtebauliche Ausgangssituation

Das Plangebiet liegt zu einem Teil in der Tribseer Vorstadt (Bereich südlich der B 105), der übrige Teil des Geltungsbereiches ist dem Stadtteil Grünhufe (nördlich der Rostocker Chaussee) zuzuordnen. Das Gebiet wird durch mehrere Kleingartenanlagen geprägt. Dies

sind die Sparten „Stralsund West e.V.“ (südlich der B 105) und „Am Mühlgraben“ sowie „Grünhufe“ im Norden der Rostocker Chaussee. Unmittelbar östlich der Sparte „Stralsund West e.V.“ befanden sich zu Beginn des Planverfahrens ein Gewächshauskomplex und Wohnhäuser für insgesamt 10 Familien mit 27 Personen. Sowohl die Gewächs- als auch die Wohnhäuser wurden 1997 im Zuge der Baufeldfreimachung abgerissen. In direktem Anschluß an die Kleingartenanlage „Stralsund West e.V.“ liegt ein großräumiger, schützenswerter Landschaftsbestandteil, die sogenannte Lüssower Senke. Hierbei handelt es sich um ein empfindliches Feuchtgebiet, dem trotz umgebender Bebauung (Gewerbeansiedlungen, Garagenkomplexe) und Nutzungsauffassung eine große Bedeutung als gliedernder Grünzug mit Verbindung zu den außerhalb des Stadtgebietes liegenden Naherholungsgebieten des Pütter Sees und des Borgwallsees zukommt.

In Bezug auf die Gebietscharakteristik bzw. ihre Darstellung im Flächennutzungsplan der Hansestadt Stralsund stellen sich die direkt an das Plangebiet angrenzenden Flächen wie folgt dar:

Das Krankenhaus West des Klinikums Stralsund hat den Status eines sonstigen Sondergebietes gemäß § 11 BauNVO,

der im Süden und Südosten an das Plangebiet angrenzende Bereich der Lüssower Senke ist im F-Plan als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft dargestellt,

das Grundstück der Coca-Cola-Niederlassung ist entsprechend seiner Nutzung im F-Plan als Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO ausgewiesen,

die im Nordosten angrenzende Eigenheimwohnsiedlung Garbodenhagen und die im Westen liegenden Wohnbauten des Stadtteils Grünhufe entsprechen dem Charakter eines allgemeinen Wohngebietes gemäß § 4 BauNVO.

## 6. Inhalt des Bebauungsplanes

### 6.1 Verkehrsflächen

#### 6.1.1 Verkehrskonzeption

Die Verkehrskonzeption geht davon aus, daß der vorhandene Grünhufener Bogen von der Kreuzung Lindenallee/An der Stadtkoppel nach Süden verlängert und in Höhe der ehemaligen Gärtnerei an die B 105 angebunden wird. Diese Verlängerung ist in die Bauabschnitte 4 und 5 unterteilt und muß im Sinne der Verkehrskonzeption als zusammenhängender Planungsschritt gesehen werden. Der Bauabschnitt 4 ist inzwischen realisiert. In den nachfolgenden Erläuterungen wird der bereits genehmigte Teilbebauungsplan Nr. 14 a auf Grund der Zusammenhänge einbezogen.

An der Grenze zwischen den beiden Teilbebauungsplänen 14 a und 14 b wird eine höhengleiche Kreuzung mit dem Blütenweg vorgesehen, um von dort die Wohngebiete Garbodenhagen und Grünhufe anzubinden. Die Anbindung an die Bundesstraße 105 wird planerisch als höhenfreie Kreuzung ausgebildet, an der sich die Weiterführung in Richtung Bundesstraße 194/Ortsumgehung B 105 n als weiterer Bauabschnitt anfügen wird. Dieser

weiterführende Teilabschnitt wird soweit vom Geltungsbereich des B-Planes Nr. 14 b erfaßt, daß einerseits die Planungseingriffe insgesamt dargestellt und verdeutlicht werden und andererseits die Trassenführung in Richtung Süden nur im notwendigen Maße festgelegt wird.

Der 1. Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 14 b vom August 1995 sah die Querung der Bahnlinie durch eine Unterführung vor. Die Anbindung des Grünhofer Bogens an die B 105 sollte in Form einer lichtzeichengeregelten Kreuzung geschehen. Um die Trasse des Grünhofer Bogens höhengleich an die B 105 anbinden zu können, hätte diese - durch die Bahnstrecke bedingt - ebenfalls auf das Niveau der Unterquerung abgesenkt werden müssen. Zur baulichen Vorbereitung dieser Absenkung bei gleichzeitiger Beibehaltung des Verkehrs auf der B 105 wäre im Bereich der notwendigen Tieflage eine parallel verschobene neue Trasse für die B 105 erforderlich gewesen. Hieraus hätte sich eine neue Verkehrsfläche zu Lasten der angrenzenden privaten Flächen ergeben. Da die Unterquerung der Bahn durch das erforderliche Trogbauwerk technisch einen wesentlich höheren Aufwand und somit auch höhere Kosten bedingt hätte, erfolgte eine Entscheidung zugunsten einer anderen Kreuzungsvariante. Anstelle eines Tunnels unter der Bahn ist nun ein kostengünstigeres Brückenbauwerk vorgesehen. Somit entfällt die Notwendigkeit der Verschiebung der Bundesstraße nach Süden.

Ein unmittelbar mit der Weiterführung des Grünhofer Bogens bis zur B 105 verbundenes Planungsziel ist die Aufhebung der vorhandenen Verkehrsführungen über Garbodenhagen und Grünhofer Dorf und die Schließung der dort vorhandenen Bahnübergänge. Die positiven Wirkungen der neuen Verkehrsführung werden sich daher außerhalb des Plangebietes zeigen. Dieser Zusammenhang ist bedeutsam für die Realisierung der Anbindung, da über die Schließung der beiden Bahnübergänge sich eine Kostenbeteiligung der Bahn AG und des Bundes nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz ergibt.

Wie bereits erwähnt, ist zur Begründung der Verkehrskonzeption und zur Abwägung der mit ihr verbundenen Eingriffe eine besondere Verkehrsuntersuchung und eine Raumwiderstandsanalyse durchgeführt worden. In diesen Untersuchungen sind drei Netzvarianten gegenübergestellt worden, die das Plangebiet in unterschiedlicher Form einbeziehen.

#### **Variante A**

Der Grünhofer Bogen wird in der beschriebenen Form an die B 105 angebunden. Die relevanten Verkehrsströme nehmen diese Führung in hohem Maße an. Der Grünhofer Bogen erhält die Belastung einer gut ausgelasteten 4-spurigen Verkehrsstraße in Höhe von ca. 33000 Kfz/24 h (DTV). Dem Eingriff in das Wohnumfeld und in die Grünbereiche der Plangebiete 14 a und 14 b stehen als Vorteile entgegen, daß stadtgebietsbezogen die gewünschte Verlagerung des Verkehrs auf den „äußeren Ring“ eintreten wird und die Wohngebiete beiderseits dieses Ringes - insbesondere das Wohngebiet Grünhofer/Viermorgen - nur vom Eigenverkehr belastet werden. Eine Zerschneidungswirkung von zusammenhängenden Wohngebieten entsteht nicht, jedoch müssen im Bereich des Plangebietes Nr. 14 a erhebliche Lärmwirkungen berücksichtigt werden. Im Plangebiet 14 b sind diese weniger problematisch.

#### **Variante B**

Diese Variante greift grundsätzlich die Trasse und die damit verbundene Ringwirkung der Variante A auf, teilt jedoch die Verkehrsführung in Höhe der Lindenallee auf. Das Planziel der Variante B war, von diesem Kreuzungspunkt in Richtung B 105 den Verkehr auf 2 zweispurige Trassen zu führen.

- Trasse wie bei Variante A (Ringwirkung)
- Führung über die vorhandene Lindenallee und Verlängerung dieser Sammelstraße zur B 105 und Anbindung über eine höhengleiche Kreuzung in Höhe Gewerbegebiet Langendorf/Grünhufe.

Die Verkehrswirkung zeigt jedoch, daß - bedingt durch die Verkehrswirkung der Ortsumgebung - die Verkehrsströme diese Aufteilung nicht akzeptieren und sich auf die Trasse des Ringes konzentrieren. Die Variante würde die gleiche Ausbauqualität für die „Ringstraße“ erfordern und die gleichen schädlichen Umwelteinwirkungen hervorrufen. Weiterhin müßte für die Anbindung in Höhe Langendorf/Grünhufe ein höhengleicher Bahnübergang akzeptiert werden.

### **Variante C**

Bei dieser Variante wurde auf die Weiterführung der Trasse im Sinne der Variante A verzichtet und statt dessen die Trasse der Lindenallee als Hauptverkehrsstraße aufgewertet. Die Verknüpfung mit der B 105 bzw. B 105 n wurde im Bereich Gewerbegebiet Grünhufe/Langendorf durch zwei eigenständige Trassen gewählt. Dabei mußte die Trassenführung für die Nordvariante der geplanten B 96 n/2. Rügenanbindung berücksichtigt werden. Eine zur Lindenallee alternative Trasse ergibt sich aus der Siedlungs- und Landschaftsstruktur im Bereich Viernorgen/Grünhufe nicht. Die Verkehrswirkung dieser Variante ist aus vier Gründen unbefriedigend:

1. Die gewünschte Ringwirkung wird im Vergleich zu den Varianten A und B nur unzureichend erzielt.
2. Es entstehen für den Kfz-Verkehr längere Fahrtwege und hierdurch größere Umweltbelastungen.
3. Im Zuge der Lindenallee wird eine nicht vertretbare Zerschneidungswirkung und Umweltbelastung bewirkt, die den gesamten Stadtteil erfaßt. Die im Zuge der Lindenallee zu erwartende Verkehrsbelastung wird ca. 21000 Kfz/24 h (DTV) betragen.
4. Die Verkehrsführung überlagert sich mit den Planungen zur überregionalen Verkehrsführung bezüglich der Ortsumgebung B 105 n. Die B 105 n müßte wesentlich aufwendiger ausgebaut werden. Es ist keine Zustimmung des zuständigen Baulastträgers zu erwarten.

Aus der Abwägung der Wirkungen im Sinne der Verkehrsführung und der Raumwiderstände ergibt sich Variante A als eindeutige Vorzugsvariante, da sie einen vertretbaren Kompromiß zwischen positiven Verkehrswirkungen und negativen Eingriffen in das Wohnumfeld und in die Grünbereiche darstellt. Durch diese Vorzugsvariante wird eine grundsätzliche Übereinstimmung mit dem Flächennutzungsplanentwurf hergestellt.

### 6.1.2 Dimensionierung der Verkehrsflächen

Die genannte Prognosebelastung für die Weiterführung des Grünhufener Bogens erfordert im Geltungsbereich des Bebauungsplanes die Anlage einer 4-spurigen und anbaufreien Verkehrsstraße. Der vorgeschlagene Regelquerschnitt setzt sich aus 2 Fahrbahnen, Mittelstreifen und einem einseitig begleitenden Fuß- und Radweg zusammen. Die genaue Bemessung geht aus der Darstellung in der Planzeichnung (Teil A) hervor. Ohne die zusätzlichen Flächen für Stützmauern und Lärmschutzanlagen ergibt sich eine Regelbruttobreite von ca. 23 m für die Trasse des Grünhufener Bogens. Die Verkehrsfläche der B 105 ergibt sich an den Randbereichen des Plangebietes aus der bestehenden Querschnittbreite (2-spurige Verkehrsstraße mit beidseitigen Fuß-/Radwegen) und verbreitert sich im Kreuzungsbereich um die notwendige Breite für die zusätzlichen Abbiegespuren.

Die Dimensionierung des Anschlußknotens Grünhofer Bogen / B 105 ergibt sich aus den Erfordernissen zur Sicherung der Leistungsfähigkeit unter Berücksichtigung der künftigen Verkehrsbelastungen. Die Gestaltung der Flächen innerhalb der Zu- bzw. Abfahrten zum Grünhofer Bogen erfolgt unter Berücksichtigung der Baugrundverhältnisse, eines möglichst geringen technischen Aufwandes und der gebotenen Minimierung der Kosten entsprechend der Darstellung in der Planzeichnung, Teil A. Die in Bezug zur Fahrbahnoberkante tiefer liegenden Flächen innerhalb des öffentlichen Straßenraumes werden anschließend mit Bäumen und Sträuchern begrünt. Die Brücke über die Bundesstraße 105 und die Bahn wird als Vierfeldbrücke mit anschließendem Dammbereich ausgebildet. Ausschlaggebend für die Wahl der Brückenkonstruktion sind die Bodenverhältnisse. Aufgrund des im betroffenen Bereich anstehenden Baugrundes ergibt sich eine relativ hohe Setzungsgefahr für das Brückenbauwerk.

### 6.1.3 Erschließung

Die Erschließung der im Planbereich erfaßten Nutzungsbereiche ist in Bezug auf die dargestellten Kleingartenanlagen sowie auf das südwestlich angrenzende Krankenhausgelände zu sichern. Die nördlich der Bahnstrecke gelegenen zwei Kleingartenanlagen werden über die vorhandenen Erschließungsstraßen „Blütenweg“ und „K.-F.-Goerdeler-Straße“ angebunden. Dabei ist die Zufahrt zur Kleingartenanlage „Grünhufe“ bereits im Zuge der in den letzten Jahren realisierten Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung innerhalb des Stadtteiles Grünhufe gesichert und ausgebaut worden.

Der die südwestliche Grenze des Plangebietes bildende „Kastanienweg“ dient sowohl der Erschließung der östlich angrenzenden Kleingartenanlage als auch der Erschließung des Krankenhausgebietes, das außerdem durch die Zu- und Abfahrt am westlichen Rand des Plangebietes angebunden ist. Sowohl der Kastanienweg als auch diese Zu- und Abfahrt werden verkehrsgerecht an die B 105 angeschlossen. Die Grundstückszufahrt zu dem im Norden der Kleingartenanlage „Stralsund West e.V.“ vorhandenen Parkplatz besitzt Bestandsschutz. Die Anbindung des Wohngebietes Grünhufe über den Banübergang Grünhufe Dorf entfällt. Sie wird künftig über das vorhandene Straßennetz direkt an den Grünhofer Bogen erfolgen. Die Schließung des Bahnüberganges Grünhufe Dorf wird genau wie die nicht im Plangebiet erfaßte Schließung der Anbindung „Garbodenhagen“ über ein zusätzliches Planfeststellungsverfahren des Eisenbahnbundesamtes geregelt werden. Die Erschließung von Garbodenhagen erfolgt über den „Blütenweg“ und dessen Anbindung an den Grünhofer Bogen am Nordrand des Plangebietes.

Der Kastanienweg ist die bereits vorhandene Zufahrtsstraße zum Krankenhaus West und zur Kleingartenanlage „Stralsund West“. Er befindet sich im Besitz der Hansestadt Stralsund. Der ausgewiesene Straßenraum umfaßt neben der Fahrbahn auch den wertvollen Bestand an alten Kastanien, der sich einseitig östlich entlang der Straße erstreckt. Zum Schutz des Baumbestandes soll das Parken im Wurzelbereich der Bäume künftig unterbunden werden. Der Bebauungsplan setzt deshalb an dieser Stelle einen Bereich ohne Ein- oder Ausfahrten fest. Das Krankenhaus wird seinen Stellplatzbedarf für Besucher künftig auf dem eigenen Grundstück abdecken.

Im Plangebiet befinden sich vorhandene Leitungen verschiedener Versorgungsträger. Die Anlagen werden im einzelnen nachfolgend aufgeführt.

#### *Straßsunder Elektrizitätsversorgung:*

Im Plangebiet befinden sich ein 20 kV-Kabel parallel zur Rostocker Chaussee auf der südlichen Seite der B 105, ein 0,4 kV-Kabel parallel zur Rostocker Chaussee auf der nördlichen Seite der B 105 und die spätere Unterkreuzung der Gleise zur Einspeisung Pumpwerk REWA GmbH. Beide Kabel müssen zur Baufreimachung umverlegt werden.

#### *StrelaGas GmbH:*

In der Rostocker Chaussee handelt es sich um eine Hochdruckgasrohrleitung (DN 100 Stahl, 16 bar mit 0,8 bis 1,0 m Rohrdeckung) und eine Niederdruckgasrohrleitung (DN 100, < 1 bar mit 0,4 m Rohrdeckung) im vorhandenen Gehweg. Durch das geplante Kreuzungsbauwerk werden Gehwege zu Fahrbahnen. Kommt noch ein Bodenabtrag hinzu, sind Schutzmaßnahmen, die die geringe Rohrdeckung kompensieren bzw. Umverlegungen der Gasleitungen in den neuen Geh- und Radweg zwingend erforderlich.

#### *REWA GmbH*

Durch den geplanten Brückenbau werden die vorhandenen Leitungen der REWA GmbH nicht berührt, unter der Voraussetzung, daß kein Brückenpfeiler notwendig ist. Die im Bereich des Straßenbauwerks liegenden Abwasserdruckrohrleitungen (2 mal DN 400) müssen vor Belastung geschützt werden. Es ist entweder eine Umverlegung ab vorhandenem Schutzrohr (unter Bahndamm und Straße) vorzunehmen oder es ist ein Schutz vor Ableitung der Verkehrslasten vorzusehen.

#### *Deutsche Telekom AG*

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befinden sich mehrere Fernmeldeanlagen der Deutschen Telekom AG, die von den geplanten Baumaßnahmen ggf. berührt werden und demzufolge verändert oder umverlegt werden müssen.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit der Planung wird auf eine Darstellung der einzelnen Leitungen in der Planzeichnung (Teil A) verzichtet. Statt dessen werden der Begründung Leitungsbestandspläne beigelegt. Konflikte mit Eigentümern der betroffenen Flächen sind kaum zu erwarten, da die Leitungen zumeist im öffentlichen Bereich liegen. Es wird jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen, daß bei der Planung der Baumaßnahmen im Plangebiet der vorhandene Leitungsbestand und die Belange der Versorgungsträger zu beachten sind. Die Planungen und der Beginn der Bauarbeiten sind dem jeweiligen Versorgungsträger rechtzeitig anzuzeigen.

### 6.1.4 Fuß- und Radwege

Durch die Schließung der beiden genannten Bahnübergänge und durch die neue Verkehrsverbindung des Grünhufener Bogens muß auch das Rad- und Fußwegenetz neu geordnet werden. Als Planungsziel sind sowohl gesamtstadtbezogene als auch stadtteilbezogene Verbindungswege berücksichtigt worden. Dabei handelt es sich auch um Ersatzverbindungen für die heutigen Wege über die künftig entfallenden Bahnübergänge.

Entlang des Grünhufener Bogens wird innerhalb der Verkehrsfläche einseitig ein Fuß- und Radweg vorgesehen. Ergänzend hierzu wird der vorhandene Fußweg zwischen Grünhufener Dorf und Garbodenhagen parallel zur Trasse des Grünhufener Bogens nach Norden geführt. Vom Fuß- bzw. Radweg des Grünhufener Bogens aus werden Verbindungen zu den Fußwegen an der B 105 und Grünhufener Dorf – Garbodenhagen geschaffen. Entlang der B 105 werden beidseitig Fuß- und Radwege übernommen, die hier schon vorhanden sind. Diese bil-

den in der Kreuzung der beiden Verkehrsstraßen in Zukunft ebenfalls einen wichtigen Knotenpunkt im städtischen Wegenetz. Dieses soll zusammen mit der Weiterführung des Grünhofer Bogens zur B 194/Ortsumgehung ebenfalls in Richtung Süden - jedoch separat geführt - in die dort gelegenen Naherholungsgebiete (Lüssower Senke) und zur Tribseer Siedlung weitergeführt werden. Da es sich bei der Lüssower Senke um einen öffentlichen Grünbereich handelt, wurde auf die Darstellung der Wegebeziehung in diesem Bereich verzichtet. Eine trassennahe Wegeführung wird aus Schutzgründen der Niederung empfohlen. Als Wege mit Stadtteolfunktion sind dargestellt:

- der parallel zur Bahn verlaufende Verbindungsweg zwischen Grünhufe Dorf und Garbodenhagen (mit Anbindung an den Grünhofer Bogen),
- eine Abzweigung entlang des Grabens 3/1 in Richtung Norden und
- die Anbindung von Grünhufe an die B 105 bzw. zum Krankenhaus West.

Als Ersatz für den fortfallenden Bahnübergang wird ein unmittelbar östlich versetzter Tunnel für Fußgänger und Radfahrer die heutige Verbindung sichern. Dieser Tunnel unterquert die Bahnstrecke. Durch den Tunnel, der behinderten- und radfahrgerechte Rampen erhalten wird, bleibt Grünhufe an die Bushaltestelle in Höhe des Krankenhauses angebunden.

#### 6.1.5 ÖPNV

Die Verbindung über die Verlängerung des Grünhofer Bogens zur B 105 soll auch für den öffentlichen Personennahverkehr (Linienbusverkehr) genutzt werden, um das Liniennetz zu ergänzen. Hierbei soll im Bereich des Knotens Garbodenhagen eine Haltestelle für die beidseitigen Siedlungsgebiete vorgesehen werden. Die Haltestellen an der B 105 in Höhe des Krankenhauses West bleiben erhalten, ebenso die dortige Wendemöglichkeit.

#### 6.1.6 Bahnanlagen

Unmittelbar nördlich angrenzend an die Bundesstraße 105 befinden sich Flächen in der Rechtsträgerschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG). Die Gleise der Bahnlinie Stralsund - Rostock verlaufen parallel zur Rostocker Chaussee. Die Deutsche Bahn AG plant grundsätzlich den zweigleisigen Ausbau der momentan eingleisigen Strecke (Planung im Rahmen der Projektliste „Deutsche Einheit“). Zur Zeit erfolgt als Zwischenausbaustufe der Ausbau und die Modernisierung der vorhandenen eingleisigen Strecke. Der Bebauungsplan unterscheidet daher in seinen Darstellungen in der Planzeichnung (Teil A) zwischen den bereits festgestellten, vorhandenen Bahnanlagen und den noch festzustellenden, künftig erforderlichen bzw. vorgesehenen Bahnanlagen. Die vorgesehene Erweiterung der Bahnanlagen entspricht dabei einer Darstellung ohne Normcharakter, da eine Festsetzung dieser Flächen ohne ein abgeschlossenes Planfeststellungsverfahren im Rahmen des § 9 BauGB nicht möglich ist. Auf diese Weise werden jedoch die notwendigen Flächen für den Ausbau der Strecke vorgehalten.

Im Bereich des Bahn-Kilometers 2,577 bis 2,662 sowie 2,682 bis über die Grenze des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 14 b hinaus sehen die Planungen der Deutschen Bahn AG die Errichtung einer Lärmschutzwand vor. Diese liegt innerhalb der festgesetzten Bahnflächen und wird im Bebauungsplan nicht gesondert dargestellt.

Im Westen des Plangebietes, unmittelbar gegenüber dem Eingang zum Krankenhaus West, beabsichtigen das Land Mecklenburg-Vorpommern und die Hansestadt Stralsund, einen Haltepunkt für die Bahn vorzusehen. Die Realisierung dieses Haltepunktes hat aufgrund der günstigen Lage zum Krankenhaus und den nördlich angrenzenden Wohngebieten große

Bedeutung innerhalb der Verkehrsentwicklungsplanung der Hansestadt Stralsund. Da der Haltepunkt jedoch noch keine Verbindlichkeit erlangt hat (hierfür ist ein Planfeststellungsverfahren erforderlich), erfolgt im Bebauungsplan keine Festsetzung der betroffenen Flächen, sondern lediglich eine Darstellung ohne Normcharakter analog der Darstellung für den zweigleisigen Ausbau.

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

### 6.2.1 Aufgabe und Zielsetzung - *siehe Änderung der Begründung S.1 im Anhang*

*Wann  
28.9.99*

Durch das weitgehende Fehlen einer detaillierten Landesgesetzgebung finden die Vorschriften des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) i.V.m. § 1a des Baugesetzbuches in der Fassung vom 27. August 1997, ergänzt durch das „Erste Gesetz zum Naturschutz in Mecklenburg-Vorpommern“, unmittelbar Anwendung. Entsprechend der §§ 8 und 8a des BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft derart auszugleichen, daß keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Die geplanten Straßenbaumaßnahmen innerhalb des Plangebietes stellen einen solchen Eingriff in Natur und Landschaft dar.

Die Belange der Grünordnung, des Landschafts- und Biotopschutzes sowie der Eingriffs- und Ausgleichsproblematik gemäß Bundesnaturschutzgesetz werden in einem parallel zum Bebauungsplan erarbeiteten Grünordnungsplan (GOP) ausführlich dargestellt und berücksichtigt. Der Grünordnungsplan wiederum baut auf den Erkenntnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung und der Raumwiderstandsanalyse auf, die im Zuge der Vorbereitungsphase zur Straßenplanung durchgeführt wurden. Der wesentliche Inhalt und die notwendigen Maßnahmen zum Ausgleich des bei Verwirklichung der Planung entstehenden Eingriffs in Natur und Landschaft werden als Festsetzungen in den Bebauungsplan übernommen, um ihre Rechtsverbindlichkeit zu sichern. Der GOP ist Bestandteil dieser Begründung zum Bebauungsplan Nr. 14 b.

Durch die im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 14b vorgesehenen Grünordnungsmaßnahmen wird es nicht nur möglich sein, den durch die geplante Straßenbaumaßnahme entstehenden Eingriff in Natur und Landschaft nahezu vollständig auszugleichen, sondern es kann darüber hinaus nun auch ein noch vorhandenes Defizit in der Eingriffs-/Ausgleichsbilanz aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 14a mit ausgeglichen werden.

### 6.2.2 Öffentliche Grünflächen

Die festgesetzten öffentlichen Grünflächen erstrecken sich zum Teil als straßenbegleitendes Netz entlang der B 105 und der Trasse des Grünhofer Bogens, umfassen aber auch den gesamten Bereich der Lüssower Senke. Die entlang der Straßen festgesetzten Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern bilden einen Sichtschutzstreifen zu den Kleingärten. Die gekennzeichnete öffentliche Grünfläche im Bereich der Kleingartenanlage „Grünhufe“ ist als solche vorhanden und wird im Bestand gesichert. Der vorhandene Baum- und Strauchbestand soll erhalten werden.

Der Lüssower Senke kommt eine große Bedeutung für den Ausgleich gemäß Bundesnaturschutzgesetz zu. Der Bereich wurde daher als Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft ausgewiesen (vgl. 6.2.4)

### 6.2.3 Dauerkleingärten

Die im Plangebiet vorhandenen drei Kleingartenanlagen „Stralsund West e.V.“ (südlich der Bundesstraße 105) sowie „Grünhufe“ und „Am Mühlgraben“ im nördlichen Teil des Geltungsbereiches sollen zum größten Teil im Bestand gesichert werden. Durch die geplanten Straßenbaumaßnahmen ist es unvermeidbar, daß im Osten und Norden der Anlage „Stralsund West“ und im Süden der Anlage „Am Mühlgraben“ mehrere Gärten entfallen werden bzw. bereits entfallen und entschädigt sind. Da die Kleingartenanlagen nach eigenen Angaben der Vereine einen sinkenden Bedarf an Gärten verzeichnen, wird es möglich sein, für die fortfallenden Kleingärten innerhalb der betroffenen Anlagen selbst Ersatz zu schaffen. Erste Gespräche und Diskussionen der Planung mit dem Vorstand des Kreisverbandes der Gartenfreunde ergaben, daß die Kleingärtner dem Straßenbauvorhaben grundsätzlich positiv gegenüberstehen. Die im Bebauungsplan dargestellte Abgrenzung der Kleingartenanlagen entspricht der mit den Vereinen abgestimmten Planung bzw. dem tatsächlichen Zaunverlauf. Weiterhin wurde die östlich der Kleingartenanlage Grünhufe gelegene Grabelandfläche Grünhufe II aufgegeben.

In den Kleingartenanlagen wurden für die Unterbringung der Kraftfahrzeuge der Kleingartenbesitzer eigens Flächen für Gemeinschaftsstellplätze ausgewiesen. Die betroffenen Flächen werden bereits heute als Stellplatzanlagen genutzt. In der Kleingartenanlage „Am Mühlgraben“ wurde auf die Ausweisung einer Fläche für Stellplätze verzichtet, da aufgrund der geringen Anzahl der Gärten die Unterbringung der Kraftfahrzeuge im öffentlichen Bereich möglich ist.

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

Wesentlicher Bestandteil des vorliegenden Bebauungsplanes ist neben der Festsetzung der Straßenverkehrsflächen und der Kleingartenanlagen auch die Darstellung eines Teiles der Lüssower Senke als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft. Dies erfolgt in erster Linie, um den erforderlichen Ausgleich für den mit der geplanten Straßenbaumaßnahme entstehenden Eingriff in Natur und Landschaft sichern zu können.

Nahezu das gesamte im Geltungsbereich des B-Planes liegende Gebiet der Lüssower Senke wird als Fläche gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB dargestellt. Innerhalb dieser umgrenzten Flächen sind unterschiedliche Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Teilbereiche sollen durch Aushagerung als extensive Wiesenflächen entwickelt, andere Teile als Feucht- bzw. Frischwiesen gepflegt werden. Das vorhandene Pappelsoll ist gemäß § 2 des 1. Gesetzes zum Naturschutz in Mecklenburg-Vorpommern zu erhalten. Daneben soll im Bereich der anzupflanzenden Silberweiden als Ausgleich für die teilweise Zerstörung der Weidenkultur nördlich der B 105 und als Ersatz für das überalterte Pappelsoll ein Teich als faunistischer Lebensraum (Laichplatz) geschaffen werden. Im Uferbereich des Lüssower Grabens sollen die dort entstandenen Wälle abgetragen und das Grabenprofil so verändert werden, daß eine langfristige Anhebung des Wasserspiegels möglich wird. Diese Maßnahmen werden durch das Anlegen von Baum- und Strauchgruppen in den in der Planzeichnung gekennzeichneten Bereichen ergänzt.

6.2.5 Zu begründende F  
Der st  
fl.

### 6.2.5 Zu begrünende Flächen im öffentlichen Straßenraum

Der südlich der B 105 liegende Teil des Grünhofer Bogens wurde insgesamt als Verkehrsfläche dargestellt, beinhaltet aber neben dem Straßenkörper und den zugehörigen Böschungen auch Grünflächen, die durch Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern gemäß Text (Teil B), Punkt 2(5) gestaltet werden sollen. Die auf den Flächen festgesetzten Maßnahmen werden in der Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich berücksichtigt. Die zum Straßenkörper gehörenden dargestellten Böschungsflächen werden ebenfalls vollflächig bepflanzt.

### 6.3 Flächen zur Regelung des Wasserabflusses

Der Graben 3/1 (Alter Mühlgraben) wird vollständig als Fließgewässer und Vorflut für abzuleitendes Regenwasser erhalten. Im Zuge des geplanten Ausbaus der Bahnstrecke Stralsund - Rostock sowie im Rahmen der Straßenbauarbeiten an der Trasse des Grünhofer Bogens wird es jedoch erforderlich, Abschnitte des Grabens 3/1 als Vorflut umzubauen. Für dieses Vorhaben ist eine technische Lösung bereits erarbeitet und z.T. ein Plangenehmigungsverfahren nach § 31 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) durchgeführt worden. Die Genehmigung für die Umverlegung des Grabens 3/1 ist am 17.11.1997 erteilt worden. Der 2. Abschnitt der Umverlegung erfolgt im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der Bahnlinie Stralsund - Rostock.

Mit der im Rahmen der Überarbeitung des Planentwurfes erfolgten Erweiterung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes um einen Teil der Lüssower Senke liegen nun auch der Graben 3 (Lüssower Graben) und der Graben 3-A teilweise innerhalb des Plangebietes. Im Zuge der gemäß § 8 des Bundesnaturschutzgesetzes notwendigen Ausgleichsmaßnahmen für den mit der geplanten Baumaßnahme entstehenden Eingriff in Natur und Landschaft ist es vorgesehen, im Randbereich des Grabens dort angehäuften Boden abzutragen und das Profil des Grabens zu verändern, um langfristig eine Anhebung des Wasserspiegels zu erzielen. Die vorgesehene Umgestaltung der Uferböschung, die Maßnahmen im Bereich der Böschungsoberkante sowie die geplante dauerhafte Anhebung des Wasserspiegels stellen eine wesentliche Umgestaltung des Gewässers gemäß § 31 II WHG dar. Da mit dem Gewässerausbau das Ziel verfolgt wird, eine wesentliche Verbesserung der ökologischen Situation in dem betreffenden Gewässerabschnitt herbeizuführen, kann nach Aussage der unteren Wasserbehörde grundsätzlich auf die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens, das den Anforderungen des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung entspricht, verzichtet werden (§ 31 III, Ziff. 3 WHG). Eine Plangenehmigung nach Wasserrecht ist jedoch erforderlich.

In Abstimmung mit dem Wasser- und Bodenverband „Barthe/Küste“ erfolgt die Ausweisung von Schutzstreifen entlang der im Plangebiet vorhandenen Gräben. Dieser Streifen befindet sich beim Graben 3 auf der süd-östlichen und beim Graben 3-A auf der westlichen Seite und kann durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes (keine Pflanzgebote in diesem Bereich) in einer Breite von 15 m gewährleistet werden. Dabei stehen die Einrichtung eines Schutz- bzw. Unterhaltungstreifens und die vorgesehene Unterlassung von Grabenräumungen aus ökologischer Sicht nur scheinbar im Widerspruch. Die maschinelle Räumung des Grabens wird sich nicht vollständig vermeiden lassen. Die Räumungen sollen in Bezug auf die Häufigkeit jedoch stark reduziert werden.

Die im Entwurf vom August 1995 erfolgte Kennzeichnung eines „vorgesehenen Regenrückhaltebeckens“ im Bereich zwischen Blütenweg, Grünhofer Bogen und Kleingartenanlage „Grünhufe“ ist entfallen. Die vormalige Darstellung ohne Normcharakter sollte die notwendigen Flächen für ein seinerzeit von der REWA GmbH geplantes Regenrückhaltebecken vorhalten. Mit der zwischenzeitlich erfolgten Umverlegung des Grabens 3/1 entlang der geplanten Trasse des Grünhofer Bogens ist der Bau eines zusätzlichen Regenrückhaltebeckens überflüssig geworden, da die Konzeption des offen geführten Grabens die Aufnahme und Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers ermöglicht.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 14 b berührt die ehemaligen Wasserfassungen des Klinikums West und des ehemaligen Betriebes ESKO (heute Standort Coca-Cola-Erfrischungsgetränke GmbH). Da diese Wasserfassungen seit mehr als drei Jahren nicht mehr genutzt werden, ist das Entnahmerecht entfallen. Der Status des Bereiches als Trinkwasserschutzgebiet ist derzeit noch nicht abschließend geklärt. Gemäß der vorliegenden Planung soll zumindest ein zugehöriger Bohrbrunnen durch die Straßentrasse überbaut werden. Eine weitere Wasserfassung soll im Zuge von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zurückgebaut werden. Es ist lediglich ein oberirdischer Rückbau geplant. Wegen der räumlichen Nähe zur Wasserfassung Lüssow, die von fundamentaler Bedeutung für die Wasserversorgung der Hansestadt Stralsund ist, wird die untere Wasserbehörde den ordnungsgemäßen Rückbau der nicht mehr genutzten ehemaligen betrieblichen Wasserfassungen (ESKO und Klinikum West) entsprechend des DVGW Regelwerkes – Technische Regeln – Arbeitsblatt W 135 – Sanierung und Rückbau von Bohrungen, Grundwassermeßstellen und Brunnen – verfügen.

Desweiteren befinden sich im Plangebiet drei Grundwassermeßstellen des staatlichen Grundwassermeßnetzes. Die örtliche Lage dieser Meßstellen wurde in der Planzeichnung (Teil A) des Bebauungsplanes gekennzeichnet. Im Falle einer unabwendbaren Überbauung (die bei Fortführung des Grünhofer Bogens im 6. Bauabschnitt erforderlich wird) gelten die o.a. Verfügungen. Die Kosten des Rückbaus der Brunnen und Grundwassermeßstellen sind durch den Veranlasser des Vorhabens bzw. den Grundstückseigentümer (in beiden Fällen die Hansestadt Stralsund) im Rahmen der Gesamtmaßnahme zu berücksichtigen.

6.4 Altlasten - *siehe Änderung der Begründung S.2 im Anhang WSMV 28.9.99*

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange 1995 wurde auf folgende Altlastenverdachtsflächen hingewiesen:

1. Gleisanlagen der Deutschen Bahn AG:  
Hier wird auf eine eventuell vorhandene Belastung der Gleisbettbereiche mit Schwermetallen in geringem Umfang hingewiesen. Genaue Aussagen über die Art der Kontamination des Gleisbettes können aber nur nach entsprechenden chemischen Untersuchungen getroffen werden. Vor einer Wiederverwendung von Gleisbettstoffen und Schotter sind diese in Abhängigkeit von der zukünftigen Nutzung zu reinigen.
2. Ehemalige Gärtnerei und angrenzende Kleingartenanlage.  
Aufgrund der jahrelangen gärtnerischen Nutzung ist eine Kontamination des Bodens durch intensiven Einsatz von Pflanzenschutzmitteln zu vermuten. Auch in diesem Fall können konkrete Aussagen über den Grad der vermuteten Kontamination erst nach Vorlage einer entsprechenden Untersuchung getroffen werden. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, daß der in unmittelbarer Nähe zur ehemaligen Gärtnerei gelegene Grundwasserleiter

zur Versorgung der Wasserfassung des Klinikums West identisch mit dem Grundwasserleiter der Wasserfassung Lüssow ist.

Auf eine Kennzeichnung der Altlastenverdachtsflächen gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB in Form von Darstellung in der Planzeichnung (Teil A) des Bebauungsplanes wird verzichtet, da die o.a. Bereiche ohne vorangegangene Untersuchung nicht genau eingegrenzt werden können.

Grundsätzlich ist im gesamten Baugebiet folgendes zu beachten:

Unbelastete Bauabfälle, die während der Baumaßnahmen anfallen, wie z.B. Bauschutt, Straßenaufbruch, Bodenaushub oder Baustellenabfälle, dürfen nach § 18 AbfAlG M-V nicht auf Deponien abgelagert werden, die für Hausmüll oder hausmüllähnliche Gewerbeabfälle zugelassen sind. Ist eine unmittelbare Verwertung dieser Bauabfälle wegen fehlender Aufbereitungs- oder Verwertungskapazitäten nicht möglich, so sind sie in Abstimmung mit der Verwaltung der Hansestadt Stralsund auf abfallrechtlich genehmigten Flächen zwischenzulagern.

## 6.5 Lärmschutz

Der Bebauungsplan beinhaltet im Wesentlichen die Ausweisung neu geplanter Verkehrsflächen in unmittelbarer Nähe zu vorhandenen Kleingartenanlagen, zu vorhandener Wohnbebauung und zum Krankenhaus West des Klinikums der Hansestadt Stralsund. Aus dieser Situation heraus muß mit Lärmimmissionen innerhalb der angrenzenden Flächen, verursacht durch die prognostizierte Verkehrsbelastung des Grünhofer Bogens, der B 105 und der Bahnstrecke, gerechnet werden. Im Zuge der Straßenplanung wurde daher durch das Ingenieurbüro PLANIVER eine Lärmschutzberechnung auf der Grundlage der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) i.V.m. der RLS 90 „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ und der Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 erstellt.

Dabei werden alle schalltechnischen Berechnungen für den Prognosefall 2010 durchgeführt und eine Geschwindigkeit von 50 km/h berücksichtigt. Es wird von der Endausbaustufe der Straße ausgegangen, d.h. von der Situation nach vollständigem Ausbau des gesamten Grünhofer Bogens, einschließlich des noch ausstehenden 6. Bauabschnittes, der südlich an den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 14 b anknüpfen wird, sowie der Anbindung an die B 105 n. Zielstellung der Planung ist die Betrachtung der Lärmsituation im technischen Idealzustand, der vom Bund zur Finanzierbarkeit in Aussicht gestellt wurde. Eventuell erforderliche Lärmschutzmaßnahmen sollen im Hinblick auf das Gebot des sparsamen Umgangs mit Flächen aktiv (Lärmschutzwand) durchgeführt werden.

Ausgehend von der Analyse der vorhandenen Schallsituation werden im Gutachten Prognosen für die folgenden Planfälle erstellt: Realisierung der geplanten Maßnahmen

- Ohne aktiven Lärmschutz,
- mit aktivem Lärmschutz gemäß der Festsetzung im Bebauungsplan, d.h. Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV,
- über die Forderungen der 16. BImSchV hinausgehender, zusätzlicher aktiver Lärmschutz, d.h. Erhöhung und Verlängerung der geplanten Lärmschutzwände von 2,50 m bzw. 3,50 m auf maximal 4,00 m und Errichtung zusätzlicher Lärmschutzwände, z.B. nördlich der Schiene, zur K.-F.-Goerdeler-Straße, zur Kleingartenanlage „Stralsund West e.V.“ und zur Kleingartenanlage „Grünhufe“.

Kleingartenanlage  
 Am Mühlgraben  
 55 - 60 dB (A)

Mit der schalltechnischen Untersuchung wurde zunächst das Ziel verfolgt, aktive Lärmschutzmaßnahmen zu dimensionieren, die eine Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in den umliegenden Bereichen sichern. Nach derzeit geltender Rechtslage sind Kleingartenanlagen demnach wie Mischgebiete gemäß § 6 BauNVO zu behandeln. Tagsüber (6.00 bis 22.00 Uhr) gilt hier ein Immissionsgrenzwert von 64 dB (A). Nachts besteht keine erhöhte Schutzbedürftigkeit gegenüber Schallimmissionen. Darüber hinaus erfolgt eine Auseinandersetzung mit den Orientierungswerten der DIN 18005, Teil 1, „Schallschutz im Städtebau“. Bei der Dimensionierung von Lärmschutzanlagen in anderen Streckenabschnitten innerhalb des Stadtgebietes, die vor dem Inkrafttreten der Verkehrslärmschutzrichtlinien 97 erfolgte, wurde von den seinerzeit gültigen Immissionsgrenzwerten von 59 dB (A) statt wie nun 64 dB (A) ausgegangen. Anhand des von PLANIVER erstellten Gutachtens sollte daher geprüft werden, ob Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung strengerer Orientierungswerte notwendig und sinnvoll sind. Dabei ist zu beachten, daß die Hansestadt Stralsund den zusätzlichen Aufwand für über die gemäß geltender Rechtslage hinausgehenden Lärmschutzmaßnahmen selbst finanzieren müßte. Gemäß DIN 18005 sind Kleingartenanlagen tagsüber wie allgemeine Wohngebiete zu behandeln. Es gilt zwischen 6.00 und 22.00 Uhr ein Orientierungswert von 55 dB (A). Nachts ist keine erhöhte Schutzbedürftigkeit gegenüber Schallimmissionen zu beachten.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnung stellen sich wie folgt dar:

Gebiet	Bestand/ Analyse	Pegel ohne aktiven Lärmschutz	Mit aktivem Lärmschutz (nach 16. BImSchV i.V.m. VLärmSchR-97)			Mit zusätzlichem aktiven Lärmschutz (nach 16. BImSchV vor Inkrafttreten der VLärmSchR-97 bzw. nach DIN 18005)		
			Immissionsgrenzwert	Lärmpegel	Höhe der LSW	Orientierungswert	Lärmpegel	Höhe der LSW
Sondergebiet Klinikum West	< 50 dB (A) im Süden bis >70 dB (A) im Norden	~ 50 dB (A) im Süden bis 70 dB (A) im Norden	57 dB (A)	Wie ohne aktiven Lärmschutz	Keine LSW vorgesehen	57 dB (A) bzw. 45 dB (A)	<50 dB (A) bis >70 dB (A)	4,00 m
Allgemeines Wohngebiet Garbodenhagen	Im Durchschnitt 55 – 60 dB (A)	60 bis 62 dB (A) westlich der Gebäude, 58 – 59 dB (A) östlich der Gebäude	59 dB (A)	Im Durchschnitt 57 dB (A), im Norden und Süden >60 dB(A), östlich der Gebäude <55 dB (A)	2,50 m	59 dB (A) bzw. 55 dB (A)	Überwiegend 55 dB (A), teilweise 57 – 60 dB (A)	4,00 m
Allgemeines Wohngebiet Goerdeler-Straße	Überwiegend 50 – 55 dB (A), teilweise 55 – 60 dB (A)	Im östl. Teil 60 bis 65 dB (A), im westl. Teil 57 – 59 dB (A)	59 dB (A)	~ 30% der Fläche 60 – 70 dB (A), ~ 70% 55 – 60 dB (A)	Keine LSW vorgesehen	59 dB (A) bzw. 55 dB (A)	~ 50% der Fläche 50 bis 55 dB (A), 50% 55 – 60 dB (A)	4,00 m

Kleingartenanlage „Am Mühlgraben“	55 – 60 dB (A)	30% der Parzellen >65 dB(A), 70 % zwischen 55 und 60 dB (A)	64 dB (A)	30% der Parzellen 60 – 65 dB(A), 70% 55 – 60 dB (A)	2,50 m	59 dB (A9) bzw. 55 dB (A)	57 bis 58 dB (A)	4,00 m
Kleingartenanlage „Grünhufe“	60 – 65 dB (A) im Süden und 55 – 60 dB (A) im Norden	50% der Parzellen 60 bis 70 dB (A), 50% zwischen 55 und 60 dB (A)	64 dB (A)	Wie ohne LSW	Keine LSW vorgesehen	59 dB (A9) bzw. 55 dB (A)	57 bis 58 dB (A)	4,00 m
Kleingartenanlage „Stralsund West e.V.“	Im Norden 60 – 70 dB (A), ~40% 55 – 60 dB (A) und 40% 50 – 55 dB (A)	20% der Parzellen 65 – 70 dB (A), 30% 60 – 65 dB (A), 50% 55 – 60 dB (A)	64 dB (A)	~30% 60 – 70 dB (A), ~70% 55 – 60 dB (A)	3,50 m	59 dB (A) bzw. 55 dB (A)	Überwiegend 55 – 60 dB (A), im Südwesten 50 – 55 dB (A), einzelne Parzellen im Nordosten 60 – 65 dB (A)	4,00 m

Anhand der Berechnungen kann dabei festgestellt werden, daß auch mit den bereits beschriebenen zusätzlichen aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Orientierungswerte der DIN 18005 überwiegend nicht eingehalten werden können. Hierzu wären Lärmschutzwände in einer Höhe von z.T. mehr als 9,50 m erforderlich. Selbst dann wäre eine vollständige Sicherung der Orientierungswerte nach DIN 18005 nicht an allen der in der Untersuchung gewählten Immissionspunkten möglich. Lärmschutzwände in dieser Höhe sind jedoch städtebaulich nicht vertretbar. Daher wurde in der Berechnung die maximale Höhe der Lärmschutzwände auf 4,00 m begrenzt. Eine Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 ist somit in den meisten Bereichen des Plangebietes nicht möglich.

Aus diesem Grund wurde die Entscheidung getroffen, die erforderlichen Lärmschutzanlagen gemäß geltender Rechtslage auf der Grundlage der 16. BImSchV und der Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997 zu dimensionieren. Dies entspricht den im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen. Eine spätere „Nachrüstung“ der Lärmschutzanlagen (z.B. zur Einhaltung der in anderen Streckenabschnitten im Stadtgebiet gewählten Immissionsgrenzwerte von 59 dB (A) für Kleingartenanlagen) ist damit jedoch nicht ausgeschlossen. Die technische Ausführung des Straßenbauwerkes läßt zusätzliche Lärmschutzwände, die am Dammbaukörper angeordnet werden könnten, grundsätzlich zu.

Die erforderlichen Maßnahmen zum aktiven Lärmschutz der an die Verkehrsflächen angrenzenden Gebiete werden in den Textlichen Festsetzungen (Teil B) des Bebauungsplanes, Punkt 1, i.V.m. den Festsetzungen in der Planzeichnung (Teil A) und im Lärmschutzgutachten des Ingenieurbüros PLANIVER ausführlich beschrieben. Die zu schützenden Bereiche stellen sowohl die Kleingartenanlagen „Am Mühlgraben“ und „Stralsund West e.V.“ als auch die Eigenheimsiedlung Garbodenhagen dar. In Garbodenhagen sind nicht nur die

Teil durch  
der Eigen  
Lärmsch

in den Häusern gelegenen Räume schutzbedürftig gegenüber Lärm, sondern auch die Außenwohnbereiche, wie z.B. auf dem Grundstück liegende Gärten und Rasenflächen. Daraus resultierend, wird entlang des Grünhofer Bogens einseitig zur Kleingartenanlage „Am Mühlgraben“ eine Lärmschutzwand mit einer durchschnittlichen Höhe von 2,50 m erforderlich, die sich über eine Länge von ca. 300 m erstreckt. Im südlich der B 105 gelegenen Bereich des Grünhofer Bogens wird zum Schutz der Kleingartenanlage „Stralsund West e.V.“ ebenfalls eine Lärmschutzwand mit einer durchschnittlichen Höhe von 2,50 m, im südlichen Bereich des Grünhofer Bogens bis maximal 3,50 m erforderlich. Für die vollständige Wirksamkeit der Abschirmwirkung an der Kleingartenanlage „Stralsund West e.V.“ ist es erforderlich, die Lärmschutzwand über die südliche Grenze des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 14 b hinaus zu errichten. Die Gesamtlänge der Lärmschutzwand beträgt ca. 450 m.

Auf der Bundesstraße 105 (Rostocker Chaussee) kommt es nach der Prognose für das Jahr 2010 zu keiner wesentlichen Steigerung der Durchschnittlichen Täglichen Verkehrsmenge, die durch das geplante Kreuzungsbauwerk mit dem Grünhofer Bogen verursacht werden würde. Durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes erfolgt die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV. Ein darüber hinausgehender Lärmschutz ist seitens der Hansestadt Stralsund nicht beabsichtigt, da der Bereich der Kleingartenanlage „Stralsund West e.V.“ bereits vor Realisierung der Planung eine hohe Lärmvorbelastung aufweist. Der geplante Kreuzungsausbaue wird in diesem Bereich nicht zu einer wesentlichen Steigerung des Lärmpegels führen. Die bereits bestehende Lärmbelastung bedingt im Zusammenhang mit dem Ausbau der Kreuzung Grünhofer Bogen/Bundesstraße 105 nicht zwingend die Durchführung aktiver Lärmschutzmaßnahmen. Im Norden der Kleingartenanlage „Stralsund West e.V.“ wird ein zwischen 20 und 40 m breiter Streifen als öffentliche Grünfläche ausgewiesen, der vollflächig mit Bäumen und Sträuchern zu bepflanzen ist. Die dort ehemals vorhandenen Gärten sind im Zuge der bereits erfolgten Baufeldfreimachung geräumt worden. Durch den so geschaffenen Grünstreifen können die dahinter liegenden Gärten zumindest zum Teil gegen Immissionen durch Staub, Lärm und Abgase geschützt werden. Die Bepflanzung mindert zwar die Lärmimmissionen akustisch kaum, würde jedoch durch die Unterbindung des optischen Bezugs und des größeren Abstandes zur Straße insgesamt zu einer subjektiv empfundenen Minderung der Lärmbelastung führen.

## 6.7 Örtliche Bauvorschriften

Gemäß § 86 der Landesbauordnung für Mecklenburg-Vorpommern i.V.m. § 9 Abs. 4 BauGB können von der Gemeinde erlassene örtliche Bauvorschriften als Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen werden. Für das im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 14 b liegende Gebiet wird die Regelung getroffen, daß Werbeanlagen im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes unzulässig sind. Hinweisschilder und -zeichen entsprechend § 53 Abs. 3 Nr. 2 und 3 LBauO M-V sind ausnahmsweise zulässig. Die Festsetzung soll gewährleisten, daß es innerhalb des Plangebietes nicht zu einer Störung des Verkehrsablaufes durch Werbeanlagen kommt. Durch die Ausnahmeregelung bleibt für örtlich ansässige Einrichtungen, Firmen u.ä. die Möglichkeit bestehen, Hinweisschilder (außer auf dem Mittelstreifen) aufzustellen.

## 7. Auswirkungen der Planung

Die vorgesehene Straßenbaumaßnahme ist mit tiefgreifenden Veränderungen innerhalb des Plangebietes verbunden. Neben den teils durch den Straßenbau selbst, jedoch zum größten

Teil durch die spätere eigentliche Nutzung hervorgerufenen Lärm- und Abgasimmissionen in der Eigenheimsiedlung Garbodenhagen und in den Kleingartenanlagen (siehe Punkt 6.5 „Lärmschutz“) sind auch Eingriffe in das Stadt- und Landschaftsbild zu erwarten. Der optische Zerschneidungseffekt und die technische Überformung durch den vierspurigen Straßenneubau und die technischen Bauwerke im Bereich der Querung der Bundesstraße 105 sowie die Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen durch die Lärmschutzbauwerke sind durch geeignete baugestalterische und grünordnerische Maßnahmen wie

- Bepflanzung und optische Abschirmung der technischen Bauwerke,
- Einbindung in die Umgebung durch die Wahl standortgerechter Gehölze und die Verwendung gebietstypischer Baumaterialien und
- Abschirmung der Kleingartenanlagen durch Gehölzpflanzungen auszugleichen.

Die Festsetzung der Maßnahmen erfolgt in der Planzeichnung (Teil A) und in Punkt 2 der Textlichen Festsetzungen (Teil B) des Bebauungsplanes.

Der inzwischen erfolgte Abriß der Wohnhäuser Rostocker Chaussee 48 und 48 a wurde durch die geplante Trasse der Straßen notwendig. Im Sinne eines Sozialplanes gemäß § 180 BauGB sind die Betroffenen über ein Wertgutachten für ihr Grundstück entschädigt worden.

Durch den vierspurigen Straßenbau wird eine Trennung von Wohngebieten und Verbindungswegen (Grünhufe/Krankenhaus West) vom übrigen Stadtgebiet hervorgerufen. Diese Trennung wird jedoch durch die gleichzeitige Schaffung neuer Fuß- und Radwegeverbindungen (z.B. Fußgängertunnel vom Krankenhaus West zum Dorf Grünhufe) ausgeglichen.

## 8. Maßnahmen zur Ordnung des Grund und Bodens

Maßnahmen zur Ordnung des Grund und Bodens werden im Zuge des Erwerbs der notwendigen Flächen für den Straßenbau, im Rahmen der Neuordnung der Kleingartenanlagen „Straisund West“, „Am Mühlgraben“ und „Grünhufe“ sowie im Rahmen der Durchsetzung der Ausgleichsmaßnahmen in der Lüssower Senke erforderlich.

## 9. Nachrichtliche Übernahmen

In unmittelbarer Nähe des Plangebietes befindet sich eine Geothermie-Bohrung (Gt Ss 6/89). Der Bohransatzpunkt, der in der Planzeichnung (Teil A) dargestellt ist, hat folgende Koordinaten: H 60 20077,1 und R 45 68052,1 (Höhe über NN + 9,9m) (Gauß-Krüger, bezogen auf das Bessel-Ellipsoid). Um den Bohransatzpunkt herum ist die Fläche mit einem Radius von 55 m von jeglicher Bebauung freizuhalten (entspricht der 1,1-fachen Turmhöhe bei möglichen Verwahrungsarbeiten des Bohrlochs).

Über das Plangebiet verläuft eine Richtfunkverbindung der Deutschen Telekom AG für den Fernmeldeverkehr. Die maximal zulässige Bauhöhe von 60 m darf in einem Bereich von 100 m beidseits der Achse, die in der Planzeichnung (Teil A) dargestellt ist, nicht überschritten werden, um das Funkfeld nicht zu beeinträchtigen. Die Höhen werden in Meter über NN angegeben.

Innerhalb des Plangebietes befinden sich insgesamt fünf Lagefestpunkte, die nachrichtlich in die Planzeichnung (Teil A) übernommen wurden. Diese Punkte sollten bei Planungs- und Bauarbeiten geschont werden. Sollte eine Zerstörung der Punkte unumgänglich sein, ist das Katasteramt des Landkreises Nordvorpommern in Stralsund rechtzeitig zu benachrichtigen, damit eine Verlegung und Berichtigung der Lageausgangspunktekartei erfolgen kann.

## 10. Kosten und Finanzierung

Durch die geplante Baumaßnahme der Anbindung des Grünhofer Bogens an die Bundesstraße 105 entstehen Gesamtkosten von ca. 34.000.000 DM (brutto). Davon sind ca. 21.000.000 DM kreuzungsbedingte Kosten. Diese Kosten werden gemäß Kreuzungsvereinbarung zu jeweils ungefähr einem Drittel von

der Hansestadt Stralsund als Straßenbaulasträger ( 7.000.000 DM),  
 der Deutschen Bahn AG ( 7.000.000 DM) sowie  
 dem Bund ( 7.000.000 DM) getragen.

Die nicht kreuzungsbedingten Kosten von ca. 13.000.000 DM trägt die Hansestadt Stralsund vollständig, so daß der von der Stadt zu finanzierende Anteil insgesamt mehr als 20.000.000 DM beträgt. Für den städtischen Anteil erfolgt eine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in Höhe von bis zu 70% der förderfähigen Kosten. Der Finanzierungsplan für die geplante Baumaßnahme stellt sich im Detail wie folgt dar:

Teilobjekt	Mittel gesamt [DM] Netto	Kreuzungsbedingte Kosten [DM] Netto	Mittel bis 1998 durch Hansestadt Stralsund	Kostenteilung			
				Kreuzungsbedingt			Stadtanteil nach Kreuzungsbedingungen
				Deutsche Bahn AG	Bund	Hansestadt Stralsund	
Grunderwerb/ Entschädigung	1.166.000	699.600	466.400	233.200	233.200	233.200	466.400
Verkehrswert Grundstücke	1.010.910	606.546	0	202.182	202.182	202.182	404.364
Baufeldfreimachung	426.000	320.000	426.000	106.667	106.667	106.667	106.000
Verlegung Graben 3/1	206.000	206.000	206.000	68.667	68.667	68.667	0
Straßenbau 5. Bauabschnitt	6.635.652	4.436.971	0	1.478.990	1.478.990	1.478.990	2.198.681
Damm	4.492.054	2.561.371	0	853.790	853.790	853.790	1.930.683
Brücke	8.930.634	4.532.871	0	1.510.957	1.510.957	1.510.957	4.397.763
Fußgängertunnel	2.105.208	2.105.208	0	701.736	701.736	701.736	0
Rückbau Bahnübergang Grünhufe Dorf	20.000	20.000	0	6.667	6.667	6.667	0
Rückbau Bahnübergang Garbo-den-hagen	20.000	20.000	0	6.667	6.667	6.667	0
Streckenka-bel verlegen	100.000	60.000	0	20.000	20.000	20.000	40.000

1.5000.000  
 Ausgleichs-  
 maßnahmen  
 LBP  
 Gutachten/  
 Prüfr...

Die nachrichtlich in  
 bei Planungs- und  
 wichtig ist das  
 wichtigen.

Ausgleichs- maßnahmen LBP	1.5000.000	575.000	0	191.667	191.667	191.667	925.000
Gutachten/ Prüfungen	487.000	292.200	0	97.400	97.400	97.400	194.800
Summe	27.099.458	16.435.767	1.098.400	5.478.589	5.478.589	5.478.589	10.663.691
Endsumme incl. 16% Mwst. und 10% Ver- waltungskosten	34.578.908	20.972.039	1.401.558	6.990.680	6.990.680	6.990.680	13.606.870

## 11. Bisheriger Verfahrensablauf

Aufstellungsbeschuß	05.09.1991
Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses	15.10.1991
Planungsanzeige	25.09.1991/18.10.1995
Frühzeitige Bürgerbeteiligung	
a) durch Aushang des Vorentwurfes	05.11.1992 - 19.11.1992
b) durch Bürgeranhörungen am	04.11.1992, 10.11.1992, 7.11.1995
1. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	09.11.1992 - 22.12.1992
2. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	07.09.1995 - 30.10.1995
1. Entwurfs- und Auslegungsbeschuß	28.09.1995
Öffentliche Auslegung des 1. Entwurfes	03.11.1995 - 04.12.1995
3. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	29.04./08.06.1998 - 20.07.1998
2. Entwurfs- und Auslegungsbeschuß	14.05.1998
Öffentliche Auslegung des 2. Entwurfes	15.06.1998 - 15.07.1998
Auswertung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Bürger und Zustimmung zur vorzeitigen Herstellung der Erschließungsanla- gen gemäß § 125 BauGB	September 1998

## 12. Maßnahmen der Planrealisierung

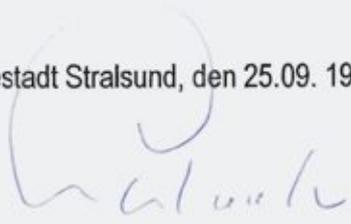
weiterer geplanter Verfahrensablauf:

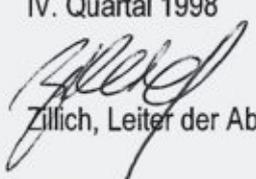
Beschluß über die eingegangenen Bedenken  
und Anregungen und Satzungsbeschuß

IV. Quartal 1998

Hansestadt Stralsund, den 25.09. 1998

Zillich, Leiter der Abt. Stadtplanung

  
L a s t o v k a  
Oberbürgermeister Datum

  
Dipl.-Ing. Rolf Bottenbruch,  
Stadtplaner SRL

Anlage: Grünordnungsplan mit Textteil,  
Lärmschutzgutachten und  
Übersichtsplan der vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen



## planung: blanck./stralsund

architektur stadtplanung landespflege verkehrswesen  
regionalentwicklung umweltschutz GbR  
Dipl.-Ing. Olaf Blanck Dipl.-Ing. Rolf Bottenbruch  
Ossenreyerstraße 49 a, D-18439 Stralsund  
Tel. 03831-28 05 22 Fax. 03831-28 05 23