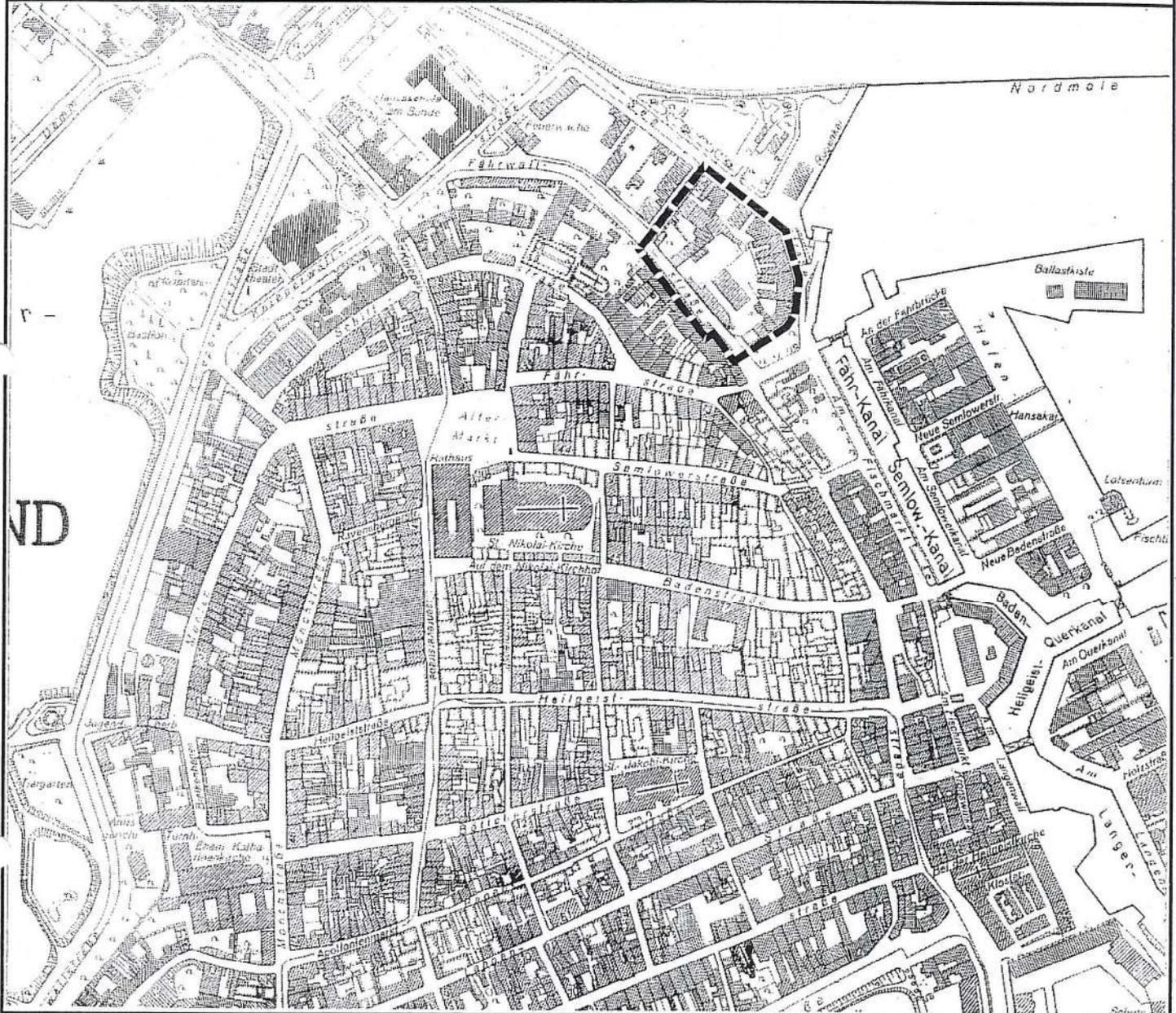


HANSESTADT STRALSUND
DER OBERBÜRGERMEISTER
BAUAMT
ABTEILUNG PLANUNG UND DENKMALPFLEGE

ÜBERSICHTSPLAN

MASSTAB 1 : 5.000



BEGRÜNDUNG

BEBAUUNGSPLAN NR. 102 C

„Fährbastion (Quartier 2 C)“

DATUM: SEPTEMBER 2006

Erarbeitet von:

planung: blanck./stralsund

architektur stadtplanung landespflege verkehrswesen
regionalentwicklung umweltschutz GbR
Dipl.-Ing. Olaf Blanck Dipl.-Ing. Rolf Bottenbruch
Papenstraße 29, D-18439 Stralsund
Tel. 03831-28 05 22 Fax. 03831-28 05 23
stralsund@planung-blanck.de

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Anlass und Ziel der Planung	4
1.1 Allgemeines	4
1.2 Parkraumbedarf/-konzept für die Altstadt Stralsund	5
2. Lage und Abgrenzung des Plangebietes, Eigentum	10
3. Planungsvorgaben und vorhandenes Planungsrecht	10
4. Städtebauliche Ausgangssituation	15
4.1 Historische Entwicklung der Bebauung im Quartier	15
4.2 Bestand und gegenwärtige Nutzung des Plangebietes	15
4.3 Erschließung	15
4.4 Immissionen	16
4.5 Soziale Infrastruktur	17
4.6 Baugrund und Altlasten	17
5. Inhalt des B- Planes	17
5.1 Das städtebauliche Entwurfskonzept	17
5.2 Städtebauliche Vergleichswerte	19
5.3 Art und Maß der baulichen Nutzung	19
5.4 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen	24
5.5 Erschließung	28
5.6 Natur und Landschaft, Grünplanung	30
6. Immissionen	35
7. Örtliche Bauvorschriften	41
8. Nachrichtliche Übernahmen	42
9. Maßnahmen der Bodenordnung und Kosten der Planrealisierung	45
10. Verfahrensablauf	45
11. Rechtsgrundlagen	45
 Teil II - Umweltbericht	 47
1. Einleitung	47
1.1 Inhalte und Ziele des Bebauungsplanes	47
1.2 Umweltschutzziele aus übergeordneten Fachgesetzen und Fachplanung und ihre Berücksichtigung im Bebauungsplan	49
2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	51
2.1 Bestandsaufnahme und Bewertung des derzeitigen Umweltzustandes	51
2.2 Prognosen zur Entwicklung des Umweltzustandes	69
2.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen	71
2.4 Anderweitige Planungsmöglichkeiten	71
3. Zusätzliche Angaben	77
3.1 Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren	77
3.2 Beschreibung der Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltaus- wirkungen (Monitoring)	78
3.3 Zusammenfassung	79

1. Anlass und Ziel der Planung

1.1 Allgemeines

Das Quartier 2 C (Fährbastion) zwischen Fährwall und Seestraße, Fährstraße und Johannischorstraße liegt außerhalb der historischen Stadtmauer. Als Verbindungsstück zwischen der Stralsunder Altstadt und dem Hafen gelegen, gehört es zur so genannten Wasserstadt. Die Seestraße zeigt mit den vorhandenen Gebäuden eine relativ geschlossene Bebauung; einzige Ausnahme ist die Baulücke Seestraße Nr. 5a. Auch der Bereich entlang der Johannischorstraße ist nahezu vollständig bebaut. Auf den zum Fährwall und zur Fährstraße gelegenen Baugrundstücken war bis Mitte der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts ein Schiffselektronikbetrieb angesiedelt. Die zu diesem Betrieb gehörenden Gebäude wurden in der Zwischenzeit abgerissen. Die beräumten Grundstücke bieten momentan ein städtebaulich unbefriedigendes Bild und sollen möglichst zügig wieder bebaut werden.

Im Zusammenhang mit den Sanierungs- und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Zuge der Wasserstraße/Fischmarkt sind bereits einige Parkplätze entlang des Fährwalls entstanden. Darüber hinaus sollen jetzt die planungsgerechten Voraussetzungen für eine Stellplatzanlage im Quartier 2 c geschaffen werden. Diese Park- bzw. Stellplatzanlage ist über den Eigenbedarf des Quartiers hinaus zu bemessen. Als Großanlage (ca. 300 Stellplätze) im Randbereich soll sie der Parkplatzversorgung der nördlichen Altstadt dienen. Darüber hinaus wird sie dazu beitragen, den Bedarf des Passagier- und Sportboothafens an der Nordmole zu decken und soll auch die Erreichbarkeit der geplanten kulturellen Einrichtungen, wie z. B. des im Bau befindlichen Ozeaneum, auf der nördlichen Hafeninsel sichern. Der städtebauliche Rahmenplan Altstadt mit dem dazugehörigen Verkehrskonzept ist durch den Managementplan Altstadt 2000 fortgeschrieben worden und sieht bereits für den Bereich der Fährbastion die Errichtung eines Parkhauses in der o. g. Größe vor.

Der Bebauungsplan bietet zur Nutzung des Quartierinnenhofes eine Fußwegeverbindung vom Fährwall zum Fährzingel an. Das geplante Gebäude am Fährzingel soll deshalb einen 2m breiten Durchgang erhalten. Durch vertragliche Regelungen oder durch Bodenordnung soll dieser Weg zur Nutzung den angrenzenden privaten Grundstücken an der Seestraße zur Verfügung gestellt werden.

Um den vorgesehenen Standort für das Parkhaus sichern und die weitere städtebaulich geordnete Entwicklung in diesem Bereich gewährleisten zu können, ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich. Das Verfahren wurde durch den Beschluss der Bürgerschaft vom November 1994 eingeleitet (Beschluss Nr. 94 – II - 05 – 0114, als B-Plan Nr. 39). Zu diesem Zeitpunkt galt das Baugesetzbuch in der Fassung vom 08.12.1986 (BGBl. I S. 2253, in Kraft getreten am 01.07.1987). Seit dem Aufstellungsbeschluss wurde das Baugesetzbuch mehrfach geändert. Nach mehrmaliger Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, gemeindenachbarlicher Abstimmung und der öffentlichen Auslegung der Planentwürfe im Jahr 2000/2001 und im Jahr 2005 nach den Vorschriften früherer Fassungen des Baugesetzbuches erfolgt ab dem Zeitpunkt des 3. Entwurfes gemäß § 244 Abs. 1 BauGB die Fortführung des Verfahrens nach den Vorschriften des aktuellen Baugesetzbuches in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414).

1.2 Parkraumbedarf/-konzept für die Altstadt Stralsund

1.2.1. Bedeutung des Parkraumangebotes und der Parkhausstandorte im Rahmen der Altstadtentwicklung

Für die weitere Entwicklung und Förderung der Altstadt Stralsund als Stadtzentrum eines regionalen Teiloberzentrums und als Weltkulturerbe hat der angemessene Ausbau des Parkraumangebotes existentielle Bedeutung und muss bei der Abwägung im Rahmen der Bauleitplanung entsprechend hoch gewichtet werden. Die Entwicklung der Altstadt und des Weltkulturerbes ist eine zentrale Zielsetzung der Stadtentwicklung und der entsprechenden Planungsinstrumente Flächennutzungsplan, Managementplan Altstadt und Sanierungssatzung, die durch die Bürgerschaft beschlossen wurden.

Bei der Bewertung der verkehrlich notwendigen Infrastruktur für die Altstadt kann nicht allein der heutige Stand der städtebaulichen Entwicklung zu Grunde gelegt werden, da noch erhebliche Entwicklungspotentiale bezüglich Einwohner, Beschäftigten, Wohn- und Gewerbeflächen sowie der Besucher und Kunden offen stehen, durch deren Ausschöpfung u. a. erheblicher zusätzlicher Parkraumbedarf entstehen wird. Gleichzeitig bedeutet diese Entwicklung eine erhebliche bauliche Verdichtung und Ausnutzung der noch vorhandenen Bauflächen, wie z. B. auf der Fährbastion, und einen Verlust an Parkraum, der bisher in Baulücken (weitgehend in nicht geordneter Weise) zur Verfügung stand. Um die Entwicklung in gesicherte Bahnen lenken zu können, muss im Rahmen der Bauleitplanung rechtzeitig und ausreichend der notwendige Raum für Parkflächen gesichert werden. Durch den in der Stralsunder Altstadt in besonderem Maße begrenzten Raum an Verkehrsflächen ist eine Sicherung des künftig erforderlichen Raums für Parkflächen nur durch den Bau von Parkhäusern möglich und ist weiterhin die Zahl der möglichen Standorte sehr begrenzt.

Dieser Aufgabe der Standort- und Flächensicherung wird zum einen durch den gültigen Managementplan 2000 Rechnung getragen, zum andern durch die Sanierungssatzung und die darin festgelegten Sanierungsziele. Für den Bau von Parkhäusern wird bisher ein erheblicher Teil der Städtebaufördermittel bereitgestellt und weiterhin vorgesehen. Im gültigen Managementplan ist ein Standort für ein Parkhaus auf der Fährbastion nach eingehender Prüfung der in der Altstadt möglichen Alternativen festgelegt worden und seither Grundlage der verkehrlichen und städtebaulichen Planung der Hansestadt Stralsund.

1.2.2 Derzeitiges Parkraumangebot

Das Parkraumangebot hat sich in den zurückliegenden Jahren vom Umfang positiv entwickelt und schrittweise erhöht, wobei Ergänzungen (z. B. durch Parkhäuser) und Verluste (z.B. durch städtebauliche Maßnahmen) in der Bilanz nur relativ kleine Angebotsverbesserungen und derzeit sogar eine zwischenzeitliche Reduzierung (seit Herbst 2005) ergaben:

1996	2003	Herbst 2005	Ziel bis 2007
2230	2514	2310	2610 (unter Einbeziehung des PH am Fährwall).

Ohne Realisierung des PH Fährwall müsste eine Verringerung des Parkraumangebotes bis zur Realisierung eines alternativen Parkhausstandortes verkraftet werden.

Die Struktur des Parkraumangebotes in Bezug auf die Parkraumregelung und –bewirtschaftung hat sich dahingehend verfestigt, dass im Kernbereich der Altstadt das Kurzparken (max. 3 Std.) und das Bewohnerparken den Vorrang haben, und dass am Altstadtrand das sog. Tagesparken (gebührenpflichtiges Parken ohne Zeitbegrenzung) angeboten wird. Im Mai 2005 hat die Bürgerschaft hierzu einen entsprechenden Beschluss gefasst. Nach Umsetzung dieses Beschlusses und Eröffnung des Parkhauses Stadtmauer am Knieperwall im September 2005 ergibt sich ein Parkraumangebot mit folgender Aufteilung:

Öffentliche Stellplätze (Altstadt)	<u>2.310</u> Stellplätze (Herbst 2005)
Parkhäusern (3 PH in der Altstadt)	610 Stellplätze
Kurzparken (Altstadtkern)	380
Bewohnerparken (Altstadtkern)	440
Tagesparken (Altstadtrand)	870

Bei der Bewertung dieses Angebotes in Bezug auf den derzeitigen Bedarf sind folgende Punkte von Bedeutung:

- Insgesamt ist der genannte Parkraum an einem durchschnittlichen Werktag ausgelastet, wobei sich in bestimmten Teilbereichen Überlastungen und in anderen Bereichen noch Reserven ergeben.
- In der Sommersaison zwischen Mai und September ergibt sich insgesamt durch den starken Besucher- und Touristenverkehr eine Überlastung der verfügbaren Parkraumflächen.
- Das Parkraumangebot der Altstadt Stralsund ist speziell dadurch gekennzeichnet, dass
 - a) durch das relativ geringe Angebot an privaten Stellplätzen auf Grundstücksflächen eine höhere Mehrbelastung des öffentlichen Verkehrs- und Parkraumes für Anlieger und Kunden – zu verzeichnen ist, und dass
 - b) der öffentliche Parkraum durch seine kleinteilige Verteilung im Straßenraum teilweise nicht ökonomisch ausgelastet – insbesondere in Bezug auf den ortsunkundigen Besucherverkehr - und nur teilweise (Parkhäuser, wenige Parkplätze) in das Parkleitsystem einbezogen werden kann.

Das seit September 2005 in Betrieb befindliche Parkhaus Stadtmauer („Am Meeresmuseum“) am Knieperwall ist derzeit erwartungsgemäß noch nicht durchgehend ausgelastet, da – wie in der Regel bei allen Parkhäusern – bei der Akzeptanz von neu in Betrieb genommenen Parkhäusern eine mehrjährige Anlaufphase in Kauf genommen werden muss.

Das bisher im Altstadtbereich vorhandene Parkleitsystem mit einer statischen Wegweisung wird schrittweise durch ein dynamisches System ersetzt. Das dynamische Parkleitsystem verfügt über eine kontinuierliche Anzeige der freien Stellplätze. Es ist vorrangig auf die Parkhausstandorte ausgerichtet. Damit wird dann eine gleichmäßige Auslastung aller Parkhausstandorte bei starkem Besucherandrang erreicht.

1.2.3 Künftig erforderliches Parkraumangebot

Der zukünftige Parkraumbedarf ergibt sich aus der entsprechend Rahmenplan/Managementplan Altstadt vorgesehenen städtebaulichen Entwicklung. Diese geht von einer geplanten Zunahme der Einwohnerzahl der Altstadt bis auf ca. 6.000, einer Erhöhung der Verkaufsfläche von derzeit ca. 25.000 m² auf künftig etwa 35.000 m² sowie der weiteren Zunahme der Attraktivität für Besucher und Touristen aus.

Im Zusammenhang mit dem inzwischen in Bau befindlichen Ozeaneum erwartet die Hansestadt eine wesentliche Verstärkung des Besucherverkehrs in der Altstadt. Diese Verstärkung wird den derzeitigen Besucherverkehr des Meeresmuseums von ca. 450.000 Besuchern pro Jahr auf ca. 680.000 für beide Museen ansteigen lassen. Diese Besucher sind überwiegend gleichzeitig auch Besucher der Altstadt. Zur Überprüfung des damit verbundenen Parkraumbedarfs wurde im Jahre 2004 eine entsprechende Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben und durchgeführt (Hansestadt Stralsund, Verkehrskonzept „Ozeaneum“, Ingenieurgemeinschaft Schnüll Haller und Partner, Hannover /Oktober 2004). Hierbei wurde neben dem genannten Besucherverkehr auch die weitere positive Entwicklung der Altstadt als Stadtzentrum im Sinne des Rahmenplanes und der Sanierungsziele als Zielvorgabe berücksichtigt. In das künftige Parkraumangebot nach 2007 wurde neben dem Parkhaus am Fährwall noch ein weiteres Parkhaus als konkrete Planung einbezogen, das im Zusammenhang mit dem Ozeaneum auf der südlichen Hafeninsel (PH Holzstraße) vorgesehen und planerisch parallel vorbereitet wird.

Gegenüber dem in 1.2.2. genannten Parkraumbestand wird für die Jahre nach 2007 folgende Parkraumentwicklung erwartet:

Herbst 2005	bis 2007	nach 2007
2310	2610	2654 (mit allen vorgesehenen Parkhäusern)

In dem perspektivisch (nach 2007) ermittelten Angebot von 2.654 öffentlichen Stellplätzen ist noch nicht der Entwicklungsbedarf für den geplanten Einwohner- und Gewerbezuwachs enthalten. Hierfür werden zusätzlich etwa 1.400 Stellplätze gebraucht. (720 Stellplätze für Einwohnerzuwachs, 680 Stellplätze für Gewerbezuwachs).

Die Verkehrsuntersuchung erbrachte folgende wesentliche Aussagen bezüglich des künftigen längerfristigen Parkraumbedarfs:

- Um den Stellplatzbedarf des Ozeaneums auch in Spitzenzeiten (ca. 65 Tage im Jahr) abdecken zu können, reicht rechnerisch das Parkhaus Holzstraße bei weitem nicht aus, da hier nur ca. die Hälfte der Stellplätze von den in den Spitzenzeiten benötigten untergebracht werden können. Insbesondere in diesem Zeitraum (Sommersaison und sonstige Ferienzeiten) müssen auch die anderen vorhandenen und geplanten Parkhäuser am Altstadtrand für den Besucherverkehr zur Verfügung stehen.
- Die Fortsetzung der positiven Altstadtentwicklung im Sinne des Rahmenplans Altstadt erfordert weitere Standorte für Parkhäuser im Altstadtbereich als Ergänzung zu den bisher 4 größeren Parkhausstandorten am Altstadtring, die im Rahmenplan als Zielsetzung festgelegt sind. Derartige ergänzende Standorte sind im Rahmenplan bisher noch nicht abgesichert.

Daraus ergibt sich als Fazit in Bezug auf den B-Plan Nr. 102 C, dass die Hansestadt an dem Standort am Fährwall festhalten und diesen im zeitlichen Zusammenhang mit der Fertigstellung des Ozeaneums realisieren muss. Gleichwertige Alternativen zu diesem Standort sind auch nach ausführlicher Prüfungen im Zuge des Managementplanes nicht gegeben.

Die Verträglichkeit der Tiefgarage (Quartier 17) ist im Bebauungsplanverfahren zum B-Plan Nr. 117 „Rathausplatz“ geprüft worden. Der Standort ist bisher im Verkehrskonzept Altstadt nicht enthalten, wird jedoch vom Vorhabensträger des Quartiers 17 für die Entwicklung eines Einzelhandelsmagneten als zwingend angesehen. Durch diese Tiefgarage lässt sich jedoch kein Standort am Altstadtrand ersetzen. Stattdessen wird eine zügige Realisierung der Parkhäuser am Rande der Altstadt Voraussetzung für eine verträgliche Nutzung im Zusammenhang mit einer Reihe von verkehrsorganisatorischen Maßnahmen sein.

Ergänzend zum Parkraumangebot in der Altstadt wurde gemäß dem Verkehrskonzept Altstadt (1997) ein Park-and-Ride-Angebot (P+R) im Sommer 2006 erprobt (Die Nachfrage lag zwischen 1 bis max. 10 Parkern/Tag). Die allgemeinen bundesweiten Erfahrungen zu derartigen Angeboten zeigen, dass der verkehrliche Erfolg nur vorsichtig und begrenzt einzuschätzen ist. Die Hansestadt sieht den wesentlichen Effekt darin, bei besonderen Veranstaltungen und bei überdurchschnittlichem Besucherandrang eine teilweise aber spürbare Entlastung der Altstadt zu erreichen. Das Parkraumangebot in der Altstadt kann auf diesen Spitzenbedarf nicht ausgelegt werden. Aus diesem Grunde ist dieses P+R-Angebot zwar ein Teil des Parkraumkonzeptes für die Altstadt, ergibt aber keine derartige Entlastung des Regelbedarfs an Parkraum, die den Verzicht auf die bisher vorgesehenen Parkhausstandorte zulässt.

1.2.4 Begründung des Parkhaus-Standortes Fährwall/Fährbastion

Grundlage für die Wahl des Standortes und der Dimensionierung des Parkhauses sind der Managementplan 2000 (Beschluss der Bürgerschaft Nr. 2000 – III – 09 - 0429 vom 07.12.2000) und das Parkraumkonzept (Beschluss der Bürgerschaft Nr. 2005 – IV – 04 - 0293 vom 12.05.2005).

Das im Managementplan und im Parkraumkonzept vorgesehene Parkraumangebot ist vorrangig darauf ausgerichtet, den Besucher- und Einkaufsverkehr auf die Parkhausstandorte und diese Standorte wiederum am Altstadtrand und am Altstadtring zu konzentrieren. Hierdurch soll erstens das Parkraumangebot für den Besucherverkehr gut erkennbar sein und zweitens der Verkehr weitgehend aus dem eigentlichen Altstadtbereich herausgehalten werden, da das Straßennetz und die Bebauung der Altstadt diesen Verkehr nicht verkraften können und das Weltkulturerbe durch diesen Verkehr beeinträchtigt würde. Inhalt und Ziel des Verkehrskonzeptes Altstadt ist eine flächenhafte Verkehrsberuhigung innerhalb der früheren Altstadtmauer. Diese Zielsetzung ist zugleich eine wesentliche Voraussetzung für den Erhalt des Weltkulturerbes.

Umgeben wird die Altstadt durch den „Altstadtring“, der

- den Frankenwall und
- den Knieperwall als unmittelbar tangierende Verkehrsstraßen sowie

- die Straßenverbindung zwischen Olof-Palme-Platz und Frankendamm unter Nutzung der Altstadtstraßen Fährwall, Seestraße, Am Fischmarkt und Wasserstraße

beinhaltet. Die letztgenannten Straßen haben neben dieser Verbindungsfunktion maßgebend Erschließungsfunktion und sind in die Tempo 30-Zone der Altstadt einbezogen. Der so beschriebene Altstadtring hat die vorrangige Aufgabe, den Ziel- und Quellverkehr der Altstadt zielgerecht zu verteilen und die Altstadt insgesamt zu erschließen. Die früher maßgebliche Belastung des Altstadtringes durch gesamtstädtischen und regionalen Verkehr ist durch die Neuordnung des regionalen und städtischen Verkehrsstraßennetzes (Ortsumgehung, Grünhofer Bogen) weitgehend verlagert worden. Diese positive Veränderung trifft insbesondere auf den Fährwall und die Seestraße zu.

Der Standort des geplanten Parkhauses am Fährwall und im Plangebiet des B-Planes Nr. 102 C bestimmt sich aus 4 wesentlichen Standortfaktoren:

- unmittelbare Lage am zuvor beschriebenen Altstadtring mit direkter Erschließung über den Fährwall,
- Lage im nordöstlichen Teilbereich der Altstadt außerhalb der historischen Stadtmauer, der ansonsten keine weiteren wichtigen Parkraumstandorte aufweist,
- Lage im Nahbereich des Altstadthafens mit Personenschiffahrt, Seglerhafen und zum Ozeaneum, sowie
- vorhandene Brachfläche mit ausreichender Flächengröße.

Diese Faktoren machen die vorgesehene Fläche zu einem idealen Parkhausstandort. Die Nutzung von Brach- oder Freiflächen auf der nördlichen Hafeninsel, die als Alternativen bisher immer wieder durch die Öffentlichkeit angesprochen worden sind, ergeben keine vergleichbare Standortgunst und Wertigkeit. Als wesentliche negative Argumente sind hierbei die eingeschränkte verkehrliche Anbindung und damit der erschwerte Bezug auf die eigentliche Altstadt hervorzuheben. Der Hafenbereich einschließlich des Ozeaneums wird künftig durch das schon genannte Parkhaus Holzstraße wesentlich günstiger erschlossen.

1.2.5 Begründung der Größe (Zahl der Stellplätze) des Parkhausstandortes am Fährwall

Bei allen angeführten – vorhandenen und geplanten – Parkhausstandorten wird eine Größenordnung von 250 bis 300 Stellplätzen zu Grunde gelegt und ist bei den bisher gebauten Parkhäusern entsprechend umgesetzt worden. Diese Größe erweist sich in Bezug auf die Altstadt-situation in Stralsund als optimale bzw. als angepasste Planungsvorgabe durch folgende maßgebliche Argumente:

- sie ergibt in der Summe der Parkhausstandorte die notwendige Gesamtstellplatzzahl und bezogen auf die Einzelstandorte die angemessene Größe für die angrenzenden Altstadteilbereiche,
- sie ist bezogen auf die notwendige Grundfläche und Höhe der Bauwerke integrierbar in die Baustruktur der Altstadt,
- sie ist wirtschaftlich in Bezug auf die erreichbare Auslastung und auf die erforderlichen Investitions- und Unterhaltungskosten, und
- sie ergibt akzeptable Werte bezüglich des Verkehrsaufkommens und der Lärmwirkung.

Eine wesentliche Reduzierung dieser Größe zur weiteren Verringerung der Nachbarschaftskonflikte hat keineswegs die erwartete Absenkung des Verkehrsaufkommens zur Folge, er-

gibt aber eine wesentlich geringere Wirtschaftlichkeit und würde vor allem weitere Parkhausstandorte erzeugen.

2. Lage und Abgrenzung des Plangebietes, Eigentum

Das Plangebiet befindet sich in Stralsund im Stadtgebiet Altstadt, Stadtteil Bastionengürtel, und umfasst mit einer Fläche von 10.151 m² nahezu vollständig den Bereich der Fährbastion (Quartier 2 C). Es wird begrenzt durch die Seestraße im Nordosten, die Fährstraße (Grünfläche „Fährzingel“) im Südosten, die Grundstücke Fährwall 2 bis 9 im Südwesten und die Johannistorstraße im Nordwesten.

Im Geltungsbereich des Plangebietes liegen die folgenden Flurstücke:
18, 19, 20, 21/1, 22, 23, 24/1, 25/1, 26, 27, 28/1, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35/1, 36, 37, 38/1, 38/2, 39, 46 und 48 sowie einen Teil des Flurstückes 8 der Flur 22, Gemarkung Stralsund.

Von den im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegenden Baugrundstücken befinden sich die Flurstücke 8, 19, 26, 30, 31, 32, 33, 37, 38/1, 38/2, 39 und 48 im Eigentum der Hansestadt Stralsund.

Die Flurstücke 18, 20, 21/1, 22, 23, 24/1, 25/1, 27, 28/1, 29, 34, 35/1 und 36 gehören privaten Eigentümern. Das Flurstück 46 ist im Besitz der BIG-Städtebau M-V GmbH.

3. Planungsvorgaben und vorhandenes Planungsrecht

3.1 Bestand und vorhandenes Planungsrecht

Der Bereich der Fährbastion (Quartier 2 C) gehört zum Bastionengürtel und zur historischen Wasserstadt von Stralsund. Hier befanden sich vom Mittelalter bis in das 19. Jahrhundert die seeseitigen Befestigungsanlagen der Stadt. Art und Maß der baulichen Nutzung sind unterschiedlich. Die Blockkante entlang der Seestraße ist bis auf eine Ausnahme (Flurstücke 22 und 23) vollständig geschlossen. Die dort vorhandenen Gebäude sind in der Regel viergeschossig und werden als Wohn- bzw. Wohn- und Geschäftshäuser mit zum Teil gastronomischen Einrichtungen genutzt.

Entlang des Fährwalls befindet sich auf dem Quartier 2 C kaum noch Bebauung, da die zum ehemaligen VEB Schiffselektronik gehörenden Gebäude abgerissen wurden. Auf dem Flurstück 21/1 (Fährwall 15 und 15 a) befindet sich ein Wohn- und Geschäftshaus, das 1996 errichtet wurde.

Alle im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegenden Grundstücke befinden sich innerhalb einer im Zusammenhang bebauten Ortslage. Gemäß § 34 BauGB sind hier Bauvorhaben zulässig, wenn sie sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügen und die Erschließung gesichert ist. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen gewahrt bleiben; das Ortsbild darf nicht beeinträchtigt werden. Auch vor der Aufstellung des Bebauungsplanes wären die derzeit nicht bebauten Grundstü-

cke jederzeit in dem Maße bebaubar gewesen, in dem sie sich in die umliegende Bebauung einfügen.

3.2 Städtebaulicher Rahmenplan Altstadt /Managementplan 2000

Im städtebaulichen Rahmenplan Altstadt von 1997/99 ist das Quartier als besonderes Wohngebiet (WB) und Sondergebiet „Parken“ ausgewiesen. (Verkehrskonzept, Beschl. Nr. 97- II - 09 - 1266; Konzept der baulichen Nutzung u. Einzelhandelskonzept, Beschl. Nr. 99 - II - 04 - 1596). Mit dem Managementplan von 2000 wurde der Rahmenplan Altstadt fortgeschrieben. Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzeptes oder einer von ihr beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung insbesondere zu berücksichtigen. Dabei dienen die Inhalte des Rahmenplanes/Managementplanes bei der Aufstellung der konkreten Bebauungspläne der Orientierung und unterliegen durchaus dem Abwägungsprozess, so dass Abweichungen im Einzelfall begründet sein können.

Art der baulichen Nutzung: Besonderes Wohngebiet (WB) gemäß § 4a BauNVO und Parkierungsschwerpunkt im Sondergebiet „Parken“
Maß der baulichen Nutzung: Grundflächenzahl (GRZ) 0,50; Geschoßflächenzahl (GFZ) 2,0; Biotopflächenfaktor (BFF) 0,50; überwiegend viergeschossige Randbebauung, nur dreigeschossige Bebauung an der Johannistorstraße.

Im nun vorliegenden Bebauungsplan weicht die festgesetzte Grundflächenzahl nahezu im gesamten Plangebiet von den Vorgaben des Managementplanes ab. In dem festgesetzten WB-Bereich findet sich bereits im Bestand ein deutlich höherer Versiegelungsgrad als im Managementplan vorgesehen. Da die meisten Gebäude entlang der Seestraße unter Denkmalschutz stehen und in ihrer vorhandenen Form erhalten werden sollen, wird hier eine Überschreitung der Grundflächenzahl bis auf einem Wert von 0,55 bis teilweise 0,75 notwendig. Es bestehen keine städtebaulichen Gründe, vorhandenes Baurecht, das hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung vor der Aufstellung des Bebauungsplanes gemäß § 34 BauGB auf diesen Grundstücken bestand, durch Festsetzungen im Bebauungsplan zu reduzieren und damit unter Umständen Entschädigungsansprüche der Eigentümer gegenüber der Hansestadt Stralsund zu begründen (siehe hierzu auch Kap. 5.3.2 „Grundflächenzahl“).

Die Fläche für das geplante Parkhaus wird im Managementplan abweichend von den übrigen Grundstücken im Quartier als Sondergebiet „Parken“ dargestellt. Für besondere Bauvorhaben, wie z. B. Parkhäuser, ein Kino, Kaufhäuser oder auch Ecklagen sind die Orientierungswerte für die GRZ aus dem Rahmenplan nur selten erzielbar und bedürfen einer einzelfallbezogenen Prüfung. Ziel des Managementplans bei der Festsetzung einer GRZ von 0,5 war, eine höhere Durchgrünung des Quartiers zu erreichen. Dies bedeutet, dass bei einer Überschreitung der GRZ, wie sie im Bebauungsplan für diesen Bereich vorgesehen ist bzw. erforderlich wird, eine Kompensation durch Dach- u. Fassadenbegrünung erzielt werden kann. Insgesamt kann so das Ziel eines höheren Grünanteils innerhalb des Quartiers trotz der Überschreitung der Grundflächenzahl erreicht werden.

In Kapitel 3.1.1 „Aufgaben und Ziele der städtebaulichen Denkmalpflege“ im Managementplan Altstadt ist zum Thema Baublöcke und Baufluchten folgendes vorgegeben: „Bei Neu-

bauvorhaben ist die überlieferte Bauflucht exakt aufzunehmen (vgl. Karte „Matrikelplan“).“ Zum Thema „Verkehr und Denkmalschutz“ gibt der Managementplan vor: „Die historisch vorgegebenen Straßen- und Platzräume sind grundsätzlich der Maßstab für den nutzbaren Verkehrsraum auch für die Zukunft. Es werden daher auch keine neuen Trassen oder Veränderungen der Hausfluchten oder der Blockumgrenzungen vorgesehen bzw. zugestanden. Dies gilt auch für die Verkehrsführung im Zuge der tangentialen äußeren Umfahrung und für die Anbindungen des Altstadtstraßennetzes.“ Die historische Bauflucht liegt im Bereich des Parkhauses auf der Flurstücksgrenze zum Fährwall. Eine Ausnahme ist an dieser Stelle vorgesehen. Der Bebauungsplan reagiert damit auf die zahlreichen Anregungen der Anwohner auf der dem Parkhaus gegenüberliegenden Seite des Fährwalls. Im Bereich des geplanten Parkhauses bleibt die Baulinie ca. 1 m hinter der Grundstücksgrenze zum Fährwall und damit hinter der historischen Bauflucht zurück. Der geringfügig größere Abstand zwischen dem geplanten Parkhaus und der gegenüberliegenden Bebauung am Fährwall dient der Verbesserung der Arbeits- und Wohnverhältnisse der gegenüberliegenden vorhandenen Bebauung und ist aus denkmalpflegerischer Sicht akzeptabel. Die historische Bauflucht bleibt aufgrund der im Fährwall im Bereich des Gebäudes Nr. 15/15a und im Bereich des geplanten Kopfbaus vorhandenen Baumreihe weiterhin erlebbar.

Zur Vorgehensweise für die Erhaltung des Bodendenkmals wird im Managementplan ausgeführt: „Vorausgehend sind seitens der Unteren Denkmalbehörde Gespräche mit dem Bauherrn/Architekten Gespräche zu führen, die einen weitgehenden Verzicht einer Unterkellerung, eine Beschränkung von Unterkellerungen auf die bereits durch moderne Kelleranlagen gestörten Bodenbereiche bzw. die Minimierung der notwendigen Unterkellerung auf ein zwingend notwendiges Maß zum Ziel haben.“ Im Plangebiet ist in einem Bereich zwischen - 2,00 m und - 4,50 m unterhalb Oberkante Gelände eine Aufschüttung vorhanden, in der mit hoher Wahrscheinlichkeit archäologische Funde vorkommen. Um einen Eingriff in dieses Bodendenkmal zu vermeiden und den Vorgaben des Managementplanes gerecht zu werden, sind unterirdische Parkgeschosse nicht möglich. Lediglich ein halbes Kellergeschoss ist ohne Eingriff in das Bodendenkmal realisierbar.

3.3 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan (FNP) vom 12.08.1999 weist das Quartier 2 C als Wohnbaufläche gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 Baunutzungsverordnung aus. Der überwiegende Teil des Quartiers, d. h. alle Flächen mit Ausnahme des für die Errichtung des Parkhauses vorgesehenen Grundstückes, werden im Bebauungsplan als besondere Wohngebiete gem. § 4 a BauNVO festgesetzt und sind somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

Die Fläche für das geplante Parkhaus wird im Bebauungsplan abweichend von der Darstellung im Flächennutzungsplan als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Parkhaus“ festgesetzt. Dennoch wird dem Entwicklungsgebot gemäß § 8 Abs. 2 BauGB hier entsprochen. „Der Flächennutzungsplan steckt als vorbereitender Bauleitplan den Rahmen für die verbindliche Planung durch Bebauungspläne ab. Wie sich aus § 5 Abs. 1 Satz 1 BauGB ergibt, ist in ihm für das gesamte Gemeindegebiet die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde in den Grundzügen darzustellen. Das für diese Planungsebene besondere Merkmal ist das gemeindegebietsumfassende Gesamtkonzept. Hieraus sind nach § 8 Abs.

2 Satz 1 BauGB Bauungspläne zu entwickeln. Aus diesem gesetzlich gegebenen Ableitungszusammenhang folgt, dass den Darstellungen des Flächennutzungsplanes als Entwicklungsgrundlage noch nicht der Bestimmtheitsgrad zu Eigen ist, der für Festsetzungen eines Bauungsplanes typisch ist. Der Flächennutzungsplan weist ebenenspezifisch ein grobmaschiges Raster auf, das auf Verfeinerung angelegt ist. Die Festsetzungen des Bauungsplanes haben in dieser Planungsabfolge nicht die Funktion schlichter Vollzugsakte. Der Flächennutzungsplan lässt aufgrund seiner geringeren Detailschärfe Gestaltungsspielräume offen, die auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung ausgefüllt werden können. Unter der Voraussetzung, dass seine Grundzüge unangetastet bleiben, gestattet er auch Abweichungen. Festsetzungen, die mit seinen Darstellungen nicht vollständig übereinstimmen, indizieren nicht ohne weiteres einen Verstoß gegen das gesetzliche Entwicklungsgebot. Ob den Anforderungen des § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB genügt ist, hängt vielmehr davon ab, ob die Konzeption, die ihm zugrunde liegt, in sich schlüssig bleibt.“ (vgl. Urteil vom 12.02.2003 – BVerwG 4 BN 9.03)

Durch das Einfügen des Parkhauses als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung wird die sich aus dem Flächennutzungsplan ergebende städtebauliche Entwicklung konkretisiert. Die Grundkonzeption des FNP wird nicht berührt. Der Flächenutzungsplan sieht die erforderlichen öffentlichen Parkraumangebote in den einzelnen Stadtteilen als Teil der jeweils dargestellten Nutzung. Die Ausweisung der Standorte und Flächen für die Parkierungsanlagen überlässt der F-Plan jedoch der nächsten Konkretisierungsstufe. [Auszug aus dem Erläuterungsbericht zum FNP, S. 46/47: „Das öffentliche Parkraumangebot als Teil der Erschließung der einzelnen Stadtteile ist im Maßstab des Flächennutzungsplanes in der Regel als Bestandteil der dargestellten Nutzungen zu sehen. Die Bestimmung von Standorten und Flächen ist Aufgabenstellung für stadtteilbezogene Rahmenpläne. Dies gilt in besonderem Maße für die Innenstadt bzw. Altstadt, wo die Absicherung des Parkraumangebotes eine spezifische Aufgabenstellung darstellt aufgrund der besonderen verkehrlichen und städtebaulichen Anforderungen.“]

Die spezifische Aufgabenstellung zur Absicherung des Parkraumangebotes für den Stadtteil Altstadt aufgrund der besonderen verkehrlichen und städtebaulichen Anforderungen ist mit dem vorgenannten Rahmenplan/Managementplan erfolgt. Das Ergebnis wurde mit dem Verkehrskonzept für die Altstadt stadtteilbezogen dargestellt. Der Standort Parkhaus Fährbastion ist darin als Parkierungsschwerpunkt enthalten.

Der Bauungsplan ist somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

3.4 Ziele von Raumordnung und Landesplanung

Gemäß Regionalem Raumordnungsprogramm für die Planungsregion Vorpommern ist die Hansestadt Stralsund gemeinsam mit der Hansestadt Greifswald als Oberzentrum ausgewiesen. Sie bildet einen besonderen Siedlungs- und Versorgungsschwerpunkt. Die Vitalisierung der Innenstädte und die Entwicklung von Handel, Handwerk und Dienstleistung sind wesentliche Ziele des Programms in Hinblick auf die Stadterneuerung. Die Ansiedlung und das Vorhalten von Einrichtungen des spezialisierten höheren Bedarfes, wie z. B. Einrichtungen der Bildung (z. B. Hochschulen), der Kultur (u. a. Theater und Museen), Krankenhäuser, größere Einrichtungen des Bank-, Kredit- und Versicherungswesens u. ä. sind über den

eigenen Bedarf hinaus unterzubringen. Das Teil-Oberzentrum Stralsund soll Entwicklungsimpulse auf die gesamte Region ausstrahlen.

3.4 Sanierungs- und Erhaltungsziele

Die Altstadt von Stralsund, ursprünglich das gesamte mittelalterliche Stadtgebiet, umgeben von Strelasund und Teichen, hat einen hohen historischen Wert und ist insgesamt als Denkmal zu schützen (Flächendenkmal/Denkmalbereich). Sie ist Sanierungsgebiet, somit ist für alle Maßnahmen im Plangebiet die seit 25.02.1992 rechtswirksame Sanierungssatzung zu beachten. Ebenfalls im gesamten Altstadtgebiet gelten die Erhaltungssatzung (seit 05.09.1990) und die Gestaltungssatzung (seit 20.05.1994).

3.5 Parkhaus und Weltkulturerbe

Der gemeinsame Welterbeantrag der Hansestädte Stralsund und Wismar wurde im Dezember 2000 bei der UNESCO eingereicht. Der geplante Standort des Parkhauses Fährwall liegt zwar außerhalb der Stadtmauern jedoch innerhalb des Nominierungsgebietes. Demzufolge wurde der Standort des Parkhauses in den Konzepten des den Antragsunterlagen beigefügten Managementplanes bereits ausdrücklich dargestellt und konkret als Projekt (S. 74) aufgeführt: „Unter Berücksichtigung der vorhandenen Quartiersbebauung und der Eigenart des Quartiers ist eine verträgliche Unterbringung der erforderlichen Baumasse im Sinne der Stadtreparatur möglich.“ „Die günstige Lage und Anbindung zum Einkaufszentrum Altstadt, zur Wasserstadt und zum Tourismusschwerpunkt Hafeninsel trägt wesentlich zur Steigerung der Attraktivität dieser Bereiche bei. Somit ist das an diesem Standort geplante Parkhaus ein wesentliche Baustein für die Erhaltung und Entwicklung des Flächendenkmals Altstadt Stralsund.“

Die UNESCO war somit von Beginn an detailliert bis hin zur geplanten Kapazität und zum Bauvolumen über das Vorhaben informiert. Hinsichtlich der Gestaltung war es stets das Ziel, ein dem Standort entsprechendes, städtebaulich und architektonisch anspruchsvolles Parkhaus zu errichten. Die geplante Bebauung schließt das Quartier und fügt sich mit Traufhöhen von ca. 10 bis 13 m höhenmäßig in die nähere Umgebung ein. Das Parkhaus bleibt mit einer Firsthöhe von max. 17 m unter der Höhe der benachbarten Gründerzeitbebauung an der Seestraße. Die Größe des Parkhauses wird sich daher in der Stadtsilhouette und auch insbesondere in der Ansicht vom Strelasund aus nicht nachteilig bemerkbar machen. Auch zur angrenzenden kleinen Grünfläche, dem Fährzingel, wird das Parkhaus kaum in Erscheinung treten. Dort ist ein eigenständiges Wohn- und Geschäftshaus als Kopfbau geplant, welches unabhängig vom Parkhaus errichtet werden kann. Damit wird das Parkhaus stadträumlich lediglich im Straßenraum des Fährwalls selbst erlebbar sein.

Das Projekt zum Parkhaus Fährwall ist im April 2005 dem unabhängigen Gestaltungsbeirat der Hansestadt Stralsund vorgestellt worden. Dieses Fachgremium mit anerkannten Architekten, Stadtplanern und Denkmalpflegern hat den geplanten Baukörper einhellig positiv bewertet und dem Gestaltungsvorschlag ausdrücklich zugestimmt.

Eine Gefährdung des Welterbestatus der Stralsunder Altstadt durch den geplanten Neubau des Parkhauses ist daher in keiner Weise zu befürchten. Mit dem Bauvorhaben wird viel-

mehr ein wichtiger Beitrag vorbereitet, um den geschützten Altstadt kern als Bestandteil des Welterbes trotz steigenden Parkdruckes lebenswert und lebensfähig zu gestalten.

4. Städtebauliche Ausgangssituation

4.1 Historische Entwicklung der Bebauung im Quartier

Die entlang der Seestraße vorhandenen Gebäude sind zu Beginn des 20. Jahrhunderts entstanden. Die Wohnhäuser Seestraße Nr. 1 und 2 wurden 1903 bzw. 1902 als viergeschossige Backsteingebäude mit zum Teil verputzten Erdgeschossen errichtet. Die Wohnhäuser Nr. 3, 4 und 5 sind vier- bzw. fünfgeschossig und wurden 1905 bzw. 1914 gebaut. Für die auf dem Grundstück Seestraße 5 a früher vorhandenen Büro- und Werkstattgebäude wurde 1995 ein Antrag auf Abbruch gestellt. Das Grundstück ist in der Zwischenzeit befreit. Die Seenotrettungsstation Seestraße 7, Ecke Johannischorstraße ist ein eingeschossiger Backsteinbau und stammt aus der Zeit um 1860.

Das Gebäude in der Johannischorstraße 1 wurde früher von der Bäckereigenossenschaft e.G. als Innungsgebäude genutzt. Im vorderen Bereich war ein Restaurationsbetrieb angesiedelt, der hintere Hofbereich wurde als Lager genutzt. Im Jahr 1994 erfolgte ein Umbau mit Modernisierung für die Nutzung als Restaurant. Das Wohn- und Geschäftshaus Fährwall 15/15 a ist 1996 entstanden. Die ehemaligen Gebäude auf dem Grundstück Fährwall 14 a wurden im Laufe der Zeit sowohl als Kreiskontor, Lagerräume, Schmiede und später als Nebengebäude des Schiffselektronikbetriebes genutzt.

4.2 Bestand und gegenwärtige Nutzung des Plangebietes

Die vorhandenen, überwiegend denkmalgeschützten Gebäude an der Seestraße werden vorwiegend als Wohnungen genutzt. Im Erdgeschoß der Häuser befinden sich zum Teil gastronomische Einrichtungen. Auch an der Johannischorstraße ist eine Gaststätte etabliert. Im Gebäude Fährwall 15/15 a befinden sich Büros und Ladengeschäfte sowie Wohnungen. Insgesamt ist die Nutzung der Gebäude als typisch für ein besonderes Wohngebiet zu betrachten.

Das Grundstück für das geplante Parkhaus, das sich aus mehreren Einzelgrundstücken zusammensetzt, ist derzeit unbebaut und wird temporär als Lagerplatz für Baumaterialien und als Stellplatzanlage für Anwohnerparken genutzt.

4.3 Erschließung

4.3.1 Verkehrserschließung

„Die interne Haupteerschließung des Altstadtbereiches erfolgt über die Wallstraßen Knieperwall und Frankenwall. Die Straßen verlaufen am Rand der Altstadt und bilden zusammen mit den östlich gelegenen Straßen Seestraße, Fährwall und Am Fischmarkt den so genannten Altstadttring. Als Ziel aus dem städtebaulichen Rahmenplan vom 1991 bzw. aus dem Managementplan von 2000 ist eine flächenhafte Verkehrsberuhigung innerhalb des Altstadttringes insbesondere auch durch ein Einbahnstraßensystem, das auf korrespondierenden

Einbahnstraßen beruht, umgesetzt worden.“ (Quelle: Expertise zur Verkehrserzeugung des Parkhauses Fährwall; Schnüll Haller und Partner, Stand: April 2006)

Alle im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegenden Baugrundstücke sind über die vorhandenen Straßen ausreichend erschlossen. Die Seestraße, der Fährwall und die Fährstraße sind innerstädtische Sammelstraßen mit Erschließungsfunktion. Die Nutzung des Fährwalls und der Seestraße als Einbahnstraße soll beibehalten werden. Wie im übrigen Altstadtgebiet gilt auch hier Tempo 30. Der Ausbauzustand der das Quartier umgebenden Straßen (Seestraße, Johannischorstraße, Fährwall und Fährstraße) ist gut. Fährwall, Johannischorstraße und Fährstraße sind im Zeitraum zwischen 2002 und 2003 saniert worden. Die Seestraße hat eine Schwarzdecke und ist ebenfalls in relativ gutem Zustand.

Die aktuellen Verkehrsmengen sind durch Hochrechnung auf der Grundlage von Verkehrszählungen im März und im April 2006 ermittelt worden. Daraus ergibt sich für den Fährwall eine Belastung von ca. 5.300 Kfz/24 h, für die Fährstraße eine Belastung von 1.300 Kfz/24 h, für die Seestraße 5.600 Kfz/24 h und für die Johannischorstraße eine Belastung von ca. 540 Kfz/24h.

4.3.2 Stadttechnische Erschließung

Einhergehend mit der bereits erfolgten Sanierung des Fährwalls, der Fährstraße und der Johannischorstraße wurden auch alle erforderlichen Ver- und Entsorgungsleitungen erneuert. Die Trinkwasserver- und die Schmutzwasserentsorgung werden durch die REWA GmbH gewährleistet. Die Ableitung des Niederschlagswassers erfolgt über vorhandene Anschlüsse im Fährwall. Strom- und Gasversorgung können durch die SWS Energie GmbH bereitgestellt werden.

4.4 Immissionen

Für die städtebauliche Planung werden die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 herangezogen. Diese Werte betragen im besonderen Wohngebiet tagsüber 60 dB(A), nachts 45 dB(A) (Verkehrslärm) bzw. 40 dB(A) (Gewerbelärm). In vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei vorhandener Bebauung, bestehenden Verkehrswegen und in Gemengelagen, lassen sich die Orientierungswerte oft nicht einhalten (Beiblatt 1 zu DIN 18005 Teil1, S. 2).

Die Analyse der schalltechnischen Situation (Schalltechnische Untersuchung durch den TÜV Nord; Stand: 11.05.2006) zeigt deutlich, dass das Plangebiet bereits eine Vorbelastung durch Verkehrslärm aufweist. Die Beurteilungspegel nach der DIN 18005 liegen ohne das Parkhaus um etwa 0,5 dB(A) unterhalb der Beurteilungspegel mit dem Parkhaus. Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 bestehen somit auch ohne die Errichtung des Parkhauses (siehe auch nachfolgend Punkt 6 und Umweltbericht Punkt 2.1.a)

Das Grundstück für den geplanten Parkhausneubau wird derzeit temporär als Lagerplatz für Materialien des Straßenbaus sowie teilweise als temporäre Stellplatzanlage für Anwohner genutzt.

4.5 Soziale Infrastruktur

Im Rahmen der oberzentralen Funktion Stralsunds kommt der Altstadt eine wichtige Rolle im Bereich der Versorgung, Verwaltung, Kultur (Fachgeschäfte, Fachärzte, Banken / Versicherungen, Amtsgericht, städtische Dienststellen, Theater, Museen usw.) für das Stadtgebiet und das Umland zu. Im Stadtteil ist derzeit eine Kindereinrichtung etabliert. Dies ist die „Spielkiste“ mit 112 Plätzen am Frankenwall. Die Gerhart-Hauptmann-Regionalschule am Frankenwall, das Hansa-Gymnasium in der Seestraße sowie das Goethe-Gymnasium im Frankenhof liegen in fußläufiger Entfernung.

4.6 Baugrund und Altlasten

Im Plangebiet steht als Geländedeckschicht inhomogene Aufschüttung bis in Tiefen zwischen 3,30 m und 4,50 m unter OK Gelände an. Unterhalb der Aufschüttung folgt Geschiebemergel, der bis in größere Tiefen eine weiche Zustandsform besitzt. Im südlichen Bereich wird der Geschiebemergel in Tiefen zwischen ~ 8 m und 23 m von Sanden, lokal Schluffen unterlagert, die mitteldicht bis dicht gelagert sind. Es liegen gespannte Grundwasserverhältnisse vor.

Die anstehende Aufschüttung ist als Gründungsschicht zur Aufnahme von Bauwerkslasten nicht geeignet. Bei einer Flachgründung (Bodenaustausch) auf einem Gründungspolster aus grobkörnigen Sanden/Kiesen werden Aushubtiefen bis zu 4,50 m unter OK Gelände sowie Wasserhaltungsmaßnahmen erforderlich. Dies kann durch eine Bohrpfahlgründung vermieden werden. Aufgrund des anstehenden weichen Geschiebemergels werden dabei relativ große Pfahllängen erforderlich.

2004 wurden mehrere Grundwassermessungen vorgenommen. Bei den meisten Messungen lag der Grundwasserstand bei + 1,23 m HN (d.h. - 1,50 m unter Gelände). Der Grundwasserstand betrug minimal + 0,63 m bis maximal + 2,03 m HN (d.h. 2,10 m bis 0,91 m unter Gelände).

Im Generalplan Küsten- und Hochwasserschutz Mecklenburg Vorpommern ist der Bemessungshochwasserstand mit + 2,60 m HN angegeben (Quelle: Baugrundgutachten der Fa. BAUGRUND STRALSUND Ingenieurgesellschaft mbH vom 29.10.2004).

Nach dem derzeitigen Stand der Planung für das Parkhaus ist eine Gründung mit Bohrpfählen vorgesehen.

Altlasten- oder Altlastenverdachtstandorte sind nicht bekannt.

5. Inhalt des Bebauungsplanes

5.1 Das städtebauliche Entwurfskonzept

Die auf der Kontur der ehemaligen Bastion errichtete viergeschossige Blockrandbebauung wird durch ebenso hohe Neubauten in der Seestraße und an der Ecke Fährwall/Fährstraße ergänzt und geschlossen. Das am Fährwall geplante Parkhaus ersetzt die bereits abgerissenen Schuppen und Produktionsgebäude des ehemaligen Schiffselektronikbetriebes und

schließt damit den Blockrand zum Fährwall. Es wird ca. 1 m hinter der Grundstücksgrenze zum Fährwall errichtet und steht so nahezu in der historischen Bauflucht (siehe hierzu auch Kapitel 3.2 „Städtebaulicher Rahmenplan Altstadt /Managementplan 2000“). Hierdurch soll wie auch im übrigen Gebiet der Stralsunder Altstadt der historische Straßenraum wieder erlebbar gemacht werden.

Der unmittelbar südlich an das Parkhaus anschließende Kopfbau wird um ca. 3,9 m zurückgesetzt, da die gegenüberliegende Bebauung Fährwall 7 bis 9 in diesem Bereich um ca. 5 m in den Fährwall vorspringt. Durch das Zurücksetzen des Kopfbaus wird erreicht, dass der öffentliche Straßenraum des Fährwalls in einem einheitlichen Lichtraumprofil durchgeführt und eine Einengung der Straße vermieden wird. Bei der Sanierung und Neugestaltung des Fährwalls wurde im nördlichen Bereich der Straße eine Baumreihe gepflanzt. Diese Baumreihe greift die historische Bauflucht – genau wie das Parkhaus – auf und führt sie auch in den angrenzenden Bereichen, in denen die Bebauung etwas zurückgesetzt ist, weiter fort.

Beschreibung des Konzeptes für das geplante Parkhaus:

Nach derzeitigem Planungsstand ist das Parkhaus als eine so genannte Split-Level-Anlage mit verschränkten Doppelrampen vorgesehen. Ein- und Ausfahrt werden voneinander getrennt sein. Weil im öffentlichen Verkehrsraum des Fährwalls nur eine Fahrspur zur Verfügung steht, ist ein Stauraum für wartende Fahrzeuge im Gebäude vorgesehen. Die Einfahrspuren bieten einen Stauraum für bis zu 3 Fahrzeuge vor der Schranke. Der Verkehr auf dem Fährwall wird dadurch in der Regel ungehindert vorbei fließen können. Anstelle eines zunächst geplanten trapezförmigen Lichthofes ist nun in der Mitte des Parkhauses, parallel zum Fährwall verlaufend, ein 0,70 m breiter Lichtschacht vorgesehen.

Zwischen dem Kopfbau an der Ecke Fährwall/Fährstraße und dem Parkhausgebäude erfolgt eine klare Trennung. Die Fassade des Parkhauses zum Fährwall soll teilweise mit transluzenten Lamellen gestaltet werden. Die geplante Fassadengestaltung zum Fährwall wird dem Gebäude einen Licht durchfluteten Charakter verleihen. Die Lamellen sollen durchscheinend aber nicht durchsichtig sein. Direkte Sichtverbindungen bzw. Blendwirkung aus dem Parkhaus zu gegenüberliegenden Wohnräumen sind nicht zu befürchten.

Der südliche Gebäudeabschnitt des Parkhauses ist zur Gliederung der langen Fährwallfront als zurückgesetzter Versatz geplant. Um gegenüber dem zurückspringenden Nachbargebäude Fährwall 15/15a die städtebaulich/ gestalterische Selbständigkeit zu betonen soll das Parkhaus nicht direkt an die Flurstücke 20 und 21/1 angebaut werden. Die Dachfläche des Parkhauses wird durch Flachdächer unterschiedlicher Höhe und das zurückgesetzte Pultdach gegliedert. Die Flachdächer werden begrünt. Durch die gegliederte Dachfläche wird erreicht, dass sich die Baumasse des Parkhauses auch in der Aufsicht gut in die historische Struktur einfügt. Die gestaffelten Außenwandflächen des Parkhauses zum Innenhof des Quartiers werden begrünt.

Der Bebauungsplan sieht eine Ausnahmeregelung in Bezug auf die Anwendung der Gestaltungssatzung für den Bereich des Parkhauses vor, die Abweichungen von den Regelungen

zur Oberflächengestaltung gemäß § 13 und 15 der Satzung gestattet (vgl. Punkt 9(1) im Text – Teil B).

5.2 Städtebauliche Vergleichswerte

Gesamtfläche des Plangebietes	10.155 m ²
davon	
Besondere Wohngebiete	5.650 m ²
Öffentliche Straßenverkehrsflächen	1.225 m ²
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Parkhaus“	3.280 m ²
Anzahl der geplanten Einstellplätze im Parkhaus	ca. 280 EP

5.3 Art und Maß der baulichen Nutzung

5.3.1 Art der baulichen Nutzung

Der für die Errichtung des Parkhauses vorgesehene Bereich wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB als öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Parkhaus“ ausgewiesen, um den im Managementplan Altstadt vorgesehenen Standort für ein Parkhaus zu sichern. Durch diese Festsetzung wird dem öffentlichen Bedarf zugunsten der Allgemeinheit am besten Rechnung getragen. Daraus ergibt sich das Vorkaufsrecht nach § 24 Abs. 1 Nr. 1 BauGB, aber auch eine Übernahmepflicht nach § 40 Abs. 2 Nr. 1 BauGB für die Hansestadt Stralsund.

Der überwiegend bebaute Teil des Plangebietes entlang der Seestraße, der Johannischorstraße, im Bereich des vorhandenen Gebäudes am Fährwall 15/15a und auf den Grundstücken, die zur Grünfläche „Fährzingel“ orientiert sind, wird als besonderes Wohngebiet gemäß § 4 a BauNVO ausgewiesen. Zulässig sind Wohngebäude, Läden, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Schank- und Speisewirtschaften, sonstige Gewerbebetriebe, Geschäfts- und Bürogebäude, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke. Anlagen für zentrale Einrichtungen der Verwaltung, Vergnügungsstätten und Tankstellen sind dagegen auch ausnahmsweise nicht zulässig, um Konflikte mit der in der Umgebung vorhandenen Nutzung zu vermeiden. Darüber hinaus würden diese Einrichtungen und Anlagen den Zielen der Sanierung für diesen Bereich des Stadtgebietes widersprechen. Für die Berufsausübung freiberuflich Tätiger und solcher Gewerbetreibender, die ihren Beruf in ähnlicher Art ausüben, sind in den Baugebieten Räume und Gebäude zulässig (vgl. Punkt 1 im Text – Teil B).

5.3.2 Grundflächenzahl

Im Bereich des geplanten Parkhauses ist eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,66 festgesetzt. Damit wird die im Managementplan 2000 angestrebte GRZ von 0,50 überschritten. Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB sind die Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzeptes oder einer von ihr beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung bei der Aufstellung eines Bauleitplanes insbesondere zu berück-

sichtigen. Dabei sind die Inhalte des Managementplanes als Orientierung für den Bebauungsplan heranzuziehen; sie unterliegen jedoch dem Abwägungsprozess. Wenn im Bebauungsplan eine Grundflächenzahl festgesetzt wird, die über das im Rahmenplan vorgesehene Maß hinausgeht, ist dies zulässig, wenn die Überschreitung begründet und gleichzeitig gewährleistet ist, dass sie durch geeignete Maßnahmen (z. B. der Grünordnung) wieder ausgeglichen bzw. kompensiert werden kann.

Die Grundflächenzahl im Managementplan wurde für alle Quartiere als Orientierungswert benannt. Sie ist nicht parzellenscharf, sondern gilt als Ziel für das gesamte Quartier. Dabei sind auch Werte festgelegt worden, die nicht dem Bestand entsprechen, aber mit ihrem höheren Freiraumanspruch das Ziel einer Erhöhung des Grünflächenanteils im Quartier deutlich machen. Daher ist im Rahmen der Konkretisierung bei der nächsten Planungsstufe immer auch eine einzelfallbezogene Prüfung geboten. Im Bereich des geplanten Parkhauses wird eine Überschreitung der im Rahmenplan für die Altstadt vorgesehenen GRZ bis auf einen Wert von 0,66 erforderlich, weil ein Parkhaus aufgrund seiner ihm eigenen Erfordernisse hinsichtlich des Platzanspruches für die innere Erschließung (Fahrgassenbreite, Stellplatzbreite, Rampen) als besonderes Bauvorhaben zu bewerten ist.

Die gegenüber der Zielstellung des Managementplanes höhere Versiegelung auf dem Parkhausgrundstück wird aber durch die Festsetzungen zur Dach- und Fassadenbegrünung vollständig ausgeglichen. (siehe Punkt 5.6.3 „Biotopflächenfaktor“)

Da die für die Errichtung des Parkhauses vorgesehenen Grundstücke als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung ausgewiesen sind, unterliegen sie nicht den Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung nach § 17 der Baunutzungsverordnung (BauNVO). Die beabsichtigte Nutzung lässt sich in keine der in § 17 BauNVO aufgeführten Baugebiete einordnen. Sie wäre allenfalls vergleichbar einem sonstigen Sondergebiet nach § 11 BauNVO zu bewerten, in dem gemäß § 17 BauNVO eine Grundflächenzahl von 0,80 die Obergrenze darstellt. Mit der festgesetzten Grundflächenzahl von 0,66 wird diese Obergrenze unterschritten.

Im Bereich des WB₁ (Kopfbau am Parkhaus) an der Ecke Fährwall/Fährstraße ist eine Grundflächenzahl von 1,0 festgesetzt. Damit wird die nach § 17 Abs. 1 BauNVO geltende Obergrenze für die Grundflächenzahl von 0,60 deutlich überschritten. Gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO ist eine solche Überschreitung zulässig, wenn besondere städtebauliche Gründe dies erfordern, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden und wenn sonstige öffentliche Belange nicht entgegenstehen.

Städtebauliche Gründe, die eine Überschreitung der GRZ in diesem Bereich erfordern, bestehen darin, dass dem Fährzingel als öffentlichem, begrünten Platz eine anspruchsvolle bauliche Begrenzung gegeben und der Kopfbau zur Schließung des Blockrandes direkt an das Parkhaus und die Seestraße 1 anbinden soll. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden hierdurch nicht beeinträchtigt. Die Nutzung des Gebäudes erfolgt im Rahmen der in Punkt 1 des Textes (Teil B) des Bebauungsplanes benannten Festsetzungen. Demzufolge sind keine schädlichen Immissionen zu erwarten.

Auch eine unzumutbare Verschattung oder sonstige negative Beeinträchtigung der angrenzenden Wohngebäude durch den Kopfbau im WB₁ ist nicht erkennbar. Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt sind nicht zu erwarten. Sonstige öffentliche Belange, die einer Überschreitung der GRZ im Bereich des WB₁ entgegenstehen, sind nicht erkennbar. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass der geplante Kopfbau im WB₁ hinsichtlich der Überbauung des Grundstücks nahezu vollständig der Bebauung entspricht, die bis zum Abriss der baulichen Anlagen des früheren Schiffselektronikbetriebes im Bereich Ecke Fährwall/Fährstraße (im Jahr 1998) gestanden hat. Der B-Plan greift hier die historischen Baugrenzen bzw. Baulinien auf. Das betroffene Grundstück liegt innerhalb einer im Zusammenhang bebauten Ortslage nach § 34 BauGB, d. h. auch ohne den Bebauungsplan wäre eine Bebauung, wie sie nun im Bereich des WB₁ vorgesehen ist, zulässig und damit möglich.

In den übrigen besonderen Wohngebieten wird die Grundflächenzahl unterschiedlich hoch und teilweise parzellenscharf ausgewiesen.

Entlang der Johannischorstraße soll die Ausnutzung der Baugrundstücke mit einer Grundflächenzahl von 0,55 bzw. im rückwärtigen Bereich teilweise auch nur mit 0,50 erfolgen. Die nach § 17 BauNVO zulässige Obergrenze der GRZ von 0,60 wird damit unterschritten. Dies erfolgt mit der Zielstellung, den Vorgaben des Managementplans, der eine Überbauung mit einer GRZ von max. 0,50 anstrebt, weitestgehend nachzukommen, soweit dies unter Berücksichtigung des Bestandes möglich ist.

Auf dem Grundstück Seestraße 1 wird eine GRZ von 0,60 festgesetzt, die Obergrenzen der BauNVO werden eingehalten. Eine Unterschreitung dieser Obergrenzen ist unter Berücksichtigung der vorhandenen und denkmalgeschützten Bebauung nicht möglich.

Auf dem Grundstück Seestraße 2 wird eine GRZ von 0,65 festgesetzt. Die nach BauNVO geltende Obergrenze wird damit geringfügig überschritten. Eine Überschreitung der Obergrenze wird ebenfalls im Bereich der Grundstücke Seestraße 3 bis 6 erforderlich. Hier sieht der Bebauungsplan eine Grundflächenzahl von 0,75 vor. Wie zuvor bereits erwähnt, ist gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO eine Überschreitung der Obergrenzen zulässig, wenn besondere städtebauliche Gründe dies erfordern, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden und wenn sonstige öffentliche Belange nicht entgegenstehen.

Der überwiegende Teil der Gebäude innerhalb des Besonderen Wohngebietes steht unter Denkmalschutz. Die Gebäude sind in ihrer bestehenden Form zu erhalten. Eine Verringerung der Grundflächenzahl in den besonderen Wohngebieten zur Einhaltung der Obergrenzen der BauNVO ist allein aus Gründen des Denkmalschutzes nicht möglich.

Darüber hinaus befanden sich vor der Aufstellung des Bebauungsplanes alle Grundstücke innerhalb einer im Zusammenhang bebauten Ortslage nach § 34 BauGB. Die Gebäude sind zulässigerweise errichtet worden. Würde der Bebauungsplan ein geringeres Maß der baulichen Nutzung festsetzen als im Bestand vorhanden, wäre dies ein Eingriff in die derzeit zulässige Nutzung der Grundstücke und würde unter Umständen Entschädigungsansprüche der Eigentümer gegenüber der Hansestadt Stralsund begründen. Städtebauliche Gründe,

die dies erfordern, bestehen nicht. Der Bebauungsplan setzt daher im Bereich der besonderen Wohngebiete teilweise parzellenscharf die Grundflächenzahl nach dem Bestand fest.

Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden nicht beeinträchtigt. Es bestehen keine unververtretbaren Verhältnisse, die durch den B-Plan festgeschrieben werden könnten. Sanierungsziele werden nicht gefährdet. Die Belange der Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten in den betroffenen Bereichen sind im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes geprüft worden (siehe hierzu auch Kapitel 5.4.2 der Begründung und Kapitel 2.1.a) im Umweltbericht).

Die Zugänglichkeit der Grundstücke bleibt trotz der relativ hohen Überbauung gewährleistet. Der Bebauungsplan sieht als zusätzliche Maßnahme für die Erreichbarkeit der rückwärtigen Grundstücksteile einen Durchgang mit Gehrecht zugunsten der Anwohner der Seestraße im Bereich des geplanten Kopfbaus am Fährzingel vor.

Hinsichtlich der Art und des Maßes der baulichen Nutzung sieht der Bebauungsplan auf den durch die Überschreitung der Obergrenzen der BauNVO betroffenen Grundstücken Seestraße 2 bis 6 keine Änderung gegenüber dem Bestand vor. Immissionen oder sonstige schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, die zu einer Beeinträchtigung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse führen könnten, sind auf diesen Grundstücken weder im Bestand vorhanden noch durch den Bebauungsplan vorgesehen.

Die Grundstücke Seestraße 2 bis 6 sind über die öffentliche Verkehrsfläche der Seestraße vollständig erschlossen. Die Belange des Brandschutzes sind gewahrt (siehe auch Kapitel 2.1.a) im Umweltbericht).

Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt sind durch die Festsetzung des im Bestand vorhandenen Maßes der baulichen Nutzung (GRZ) nicht zu erwarten. Dies ist im Rahmen der Umweltprüfung zum Bebauungsplan detailliert geprüft und im Umweltbericht dokumentiert worden. Durch die im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen zur Begrünung der nicht überbauten Grundstücksfreiflächen sowie zur Dach- und Fassadenbegrünung kann der Anteil der Durchgrünung des Plangebiets erhöht werden.

Die Bedürfnisse des Verkehrs werden nicht beeinträchtigt.

Sonstige öffentliche Belange, die einer Festsetzung der im Bestand vorhandenen Grundflächenzahlen im Bereich der Grundstücke Seestraße 2 bis 6 entgegenstehen würden, sind nicht bekannt.

In allen festgesetzten besonderen Wohngebieten im Geltungsbereich des Bebauungsplanes (mit Ausnahme des WB₁) ist es gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO möglich, die zulässige Grundflächenzahl durch die Grundflächen von Stellplätzen mit ihren Zufahrten und Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO bis zu 50 von Hundert zu überschreiten, höchstens jedoch bis zu einer Grundflächenzahl von 0,80. Innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – Parkhaus – gelten Stellplätze mit ihren Zufahrten nicht als Nebenanlagen; sie sind hier die Hauptnutzung. Für sonstige Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO darf

jedoch auch auf dem Parkhausgrundstück die festgesetzte GRZ um bis zu 50 von Hundert überschritten werden, höchstens jedoch bis zu einer GRZ von 0,80.

5.3.3 Anzahl der Vollgeschosse und Höhe der baulichen Anlagen

Innerhalb des Besonderen Wohngebietes entlang der Seestraße kann mindestens 2-, jedoch höchstens 4-geschossig gebaut werden. Eine Ausnahme ist für den Fall vorgesehen, dass straßenseitig die maximale Traufhöhe der angrenzenden Nachbarbebauung durch die Traufhöhe des neu zu errichtenden Gebäudes nicht überschritten wird. Dann dürfen die maximal 4 Vollgeschosse um 1 Vollgeschoss überschritten werden (vgl. Punkt 2(1) im Text – Teil B). Für das Grundstück der Seenotrettungsstation (Seestraße 7) ist ausgehend vom Bestand und dem Denkmalstatus des Gebäudes maximal ein Vollgeschoss festgesetzt. Dies gilt auch für den rückwärtigen Teil des Flurstückes 20 in der Johannischorstraße. Der direkt zur Straße orientierte Teil der Bebauung entlang der Johannischorstraße sowie der Bereich des Fährwalls im Bereich des Flurstücks 21/1 werden entsprechend den Aussagen des städtebaulichen Rahmenplanes und unter Berücksichtigung des Gebäudebestandes mit mindestens 2, jedoch höchstens 3 Vollgeschossen bebaut.

Für den Bereich des WB₁ werden vier Vollgeschosse zwingend festgesetzt, um den Zielen des Managementplanes nachzukommen und die angestrebte Schließung des Blockrandes mit einem der Höhe der angrenzenden Gebäude angepassten Neubau zu erreichen. Die Größe des geplanten Parkhauses wie auch die im Bebauungsplan festgesetzten Höhen des Gebäudes orientieren sich im Wesentlichen an dem aktuellen Projekt vom Planungsbüro Architekturcontor Schagemann Prof. Schulte aus Potsdam. Aus den notwendigen Fahrgassen- und Rampenbreiten ergibt sich eine Gebäudebreite von ca. 34 m, die in Teilbereichen bei Verzicht auf die außen liegenden Stellplätze unterschritten wird. Ergebnis der Optimierung ist ein nach außen weitgehend geschlossenes Parkhaus mit ca. 280 Stellplätzen, das durch einen ca. 0,70 m breiten innen liegenden Schacht belüftet wird. In der Höhe wird sich der Baukörper des Parkhauses gut in die vorhandene Bebauung im Quartier einfügen. Der Managementplan für die Altstadt gibt für den Bereich am Fährwall eine Bebauung mit 4 Vollgeschossen vor. Bei einer Geschosshöhe von ca. 3 m entspricht dies einer Gesamthöhe von rund 12 m. Diese wird unter Berücksichtigung der Dachaufbauten zum Fährwall hin zwingend als Gebäudehöhe festgesetzt (11,90 m). Vom Fährwall zurückgesetzt ist der Pultdachbereich mit einer Firsthöhe von max. 17 m festgesetzt. Die Höhe des Parkhauses wird vom Fährwall aus in Richtung Bebauung Seestraße um ca. 1,40 m gestaffelt, d.h. das Gebäude wird entlang des Fährwalls höher als zum Innenhof.

Zur Seestraßenbebauung orientiert sind Parkhaushöhen von maximal 4,90 m bis hin zu teilweise 10,50 m möglich. Im Bereich der Gebäude Seestraße 1 und 2 wird die Höhe des Parkhauses gestaffelt bzw. abgeschrägt sein. Die der Grundstücksgrenze zu den Gebäuden Seestraße 1 und 2 nächstgelegene Außenwand wird eine Wandhöhe von maximal 4,90 m nicht überschreiten. Daran schließt sich im Bereich der Gebäude Seestraße 1 und 2 eine maximal 7,70 m hohe Außenwand an. Die höhenmäßig gestaffelten Dachflächen werden begrünt.

Ziel der Staffelung der Gebäudehöhe (die mit einem deutlichen Verzicht auf Stellplätze verbunden sein wird) ist das Verhindern einer möglichen Beeinträchtigung der vorhandenen

Gebäude an der Seestraße durch die Parkhausbebauung. Auf diese Weise wird eine ausreichende Belichtung und Besonnung gewährleistet und ein Gefühl des „Eingemauertseins“ verhindert.

Auch im Bereich der Gebäude Seestraße 3 bis 5 wird die Gebäudehöhe des Parkhauses gestaffelt sein. Aufgrund des größeren Abstandes zur vorhandenen Bebauung beträgt sie hier teilweise max. 7,70 m und teilweise max. 10,50 m. Auch in diesem Teil des geplanten Gebäudes werden die höhenmäßig gestaffelten Dachflächen begrünt.

Der Bebauungsplan enthält keine Festsetzungen zur Geschossflächenzahl. Dies ist zulässig, da die Geschossflächenzahl nicht zu den zwingenden Festsetzungen eines B-Planes gehört. Das Maß der baulichen Nutzung wird stattdessen über eine max. bzw. teilweise auch zwingend festgesetzte Gebäudehöhe bestimmt. Mit den max. Gebäudehöhen für das Parkhaus ist unmittelbar am Fährwall eine etwa 4-geschossige Bebauung des Parkhausgrundstückes möglich. Bezogen auf die festgesetzte Grundflächenzahl von 0,66 und unter Berücksichtigung der festgesetzten Gebäudehöhen ergibt dies eine Geschossflächenzahl (GFZ) von etwa 2,5.

Die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung lässt sich in keines der in § 17 BauNVO aufgeführten Baugebiete einordnen. Sie ist vergleichbar einem sonstigen Sondergebiet nach § 11 BauNVO zu bewerten, in dem gemäß § 17 BauNVO eine Geschossflächenzahl von 2,4 die Obergrenzen darstellt. Mit der voraussichtlichen GFZ von 2,5 wird diese Obergrenze geringfügig überschritten. Die Nachbargrundstücke zeichnen sich durch eine vergleichbare GFZ bzw. noch höhere GFZ aus. Die Überschreitung wird städtebaulich erforderlich, um die Vorgaben des Managementplanes zu erfüllen, der an dieser Stelle eine 4-Geschossigkeit sowie den Parkhausstandort vorsieht. Die Überschreitung wird durch die höhenmäßige Staffelung des Gebäudes deutlich gemindert und durch Maßnahmen zur Dach- und Fassadenbegrünung ausgeglichen. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden nicht beeinträchtigt.

5.4 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen

Entsprechend der vorhandenen und wieder zu ergänzenden Blockrandbebauung sind entlang der öffentlichen Verkehrsflächen Baulinien dargestellt. An diese muss zwingend angebaut werden. Im Bereich des geplanten Parkhauses bleibt die Baulinie ca. 1 m hinter der Grundstücksgrenze zum Fährwall und damit hinter der historischen Bauflucht zurück. Der geringfügig größere Abstand zwischen dem geplanten Parkhaus und der gegenüberliegenden Bebauung am Fährwall dient der Verbesserung der Arbeits- und Wohnverhältnisse der gegenüberliegenden vorhandenen Bebauung und ist aus denkmalpflegerischer Sicht akzeptabel. Die historische Bauflucht bleibt aufgrund der im Fährwall im Bereich des Gebäudes Nr. 15/15a und im Bereich des geplanten Kopfbaus vorhandenen Baumreihe weiterhin erlebbar.

Im Bereich des Parkhausgrundstückes, der den vorhandenen Gebäuden Seestraße 1 und 2 gegenüberliegt, wird im Abstand von 4,0 m zur Flurstücksgrenze eine Baugrenze festgesetzt. Dieser Abstand orientiert sich an der in der Vorzugsvariante des Parkhauses vom Architekturbüro Schagemann Prof. Schulte geplanten Höhe.

In dem den Gebäuden Seestraße 3 bis 5 gegenüberliegenden Teil des Parkhauses wird eine Baugrenze im Abstand von 7,0 m zur Grenze der Flurstücke 24/1 und 25/1 festgesetzt.

Zwischen dem geplanten Parkhaus und dem vorhandenen Gebäude Fährwall 15/15 a ist ein ca. 3 m breiter offener Durchgang vorgesehen. Dementsprechend wird in diesem Bereich jeweils eine Baulinie festgesetzt. Dies bedingt eine Ausnahme von der ansonsten geltenden geschlossenen Bauweise. Im Zusammenhang mit der in diesem Teil des geplanten Gebäudes zwingend festgesetzten Gebäudehöhe von 11,90 m, ist gewährleistet, dass hier bis auf den Abstand von 3 m direkt angebaut werden darf.

Ausgehend vom Bestand gilt in den besonderen Wohngebieten die geschlossene Bauweise. Im Bereich des geplanten Parkhauses soll nicht direkt an das vorhandene Wohn- und Geschäftshaus Fährwall 15/15a angebaut werden. Beide Gebäude haben unterschiedliche Nutzungen und äußere Erscheinungsbilder. Durch den 3 m breiten Abstand soll dieser Unterschied städtebaulich sichtbar gemacht werden. Daher wird in diesem Teil des Plangebietes die abweichende Bauweise festgesetzt. Sie gestattet es, einmal pro Grundstück nicht direkt an die Grenze des benachbarten Grundstückes anzubauen. Ansonsten gelten auch hier die Vorschriften der geschlossenen Bauweise (vgl. Punkt 3 im Text – Teil B).

Eine weitere Ausnahme stellen der Bereich der Seenotrettungsstation (Seestraße 7) und der rückwärtige Teil des Flurstückes 20 an der Johannischorstraße dar. Hier gilt die offene Bauweise. Im Fall der Seenotrettungsstation ist der Denkmalstatus des Gebäudes zu berücksichtigen. Ein Anbau bis an die Grundstücksgrenzen kann daher nicht zwingend vorgeschrieben werden. Das Gebäude im rückwärtigen Teil des Flurstückes 20 (Gaststätte an der Johannischorstraße) genießt in seiner heutigen Form Bestandsschutz. Bei einer geplanten Neubebauung sollen jedoch die Abstände zu den Nachbargrundstücken gemäß LBauO M-V eingehalten werden.

Nebenanlagen im Sinne des § 14 Baunutzungsverordnung sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Garagen sind unzulässig. Mit diesen Regelungen sollen die Innenhöfe möglichst von weiterer Bebauung freigehalten und der Anteil der Grünflächen bzw. Freiflächen im Quartier erhöht werden. Stellplätze und deren Zufahrten sind auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig (vgl. Punkt 4 im Text – Teil B).

5.4.1 Abstandflächen

Die Thematik der Abstandflächen ist grundsätzlich ein Belang des Bauordnungsrechtes. Abstandflächen werden nicht durch den Bebauungsplan festgesetzt. Jedoch können die Grundlagen geschaffen werden, die Abstandsflächen bei der Beurteilung nach der Landesbauordnung anders zu bemessen.

Dabei werden für die Bemessung der Abstände zwischen dem geplanten Parkhaus und der angrenzenden Bebauung die Regelungen der Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern in der Fassung vom 18. April 2006 (GS Meckl.-Vorp. Gl. Nr. 2130 - 9), orientierend herangezogen. Im Rahmen der Umweltprüfung erfolgt eine weiterführende Überprüfung, inwieweit einzelne Belange, wie Belichtung, Belüftung und sozialer Abstand im erforderlichen Umfang berücksichtigt sind. Die Prüfung dieser Belange ist in Kapitel 2.1.a) des

Umweltberichtes und im Kapitel 5.4.2 der Begründung dokumentiert. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass unter Einhaltung der Festsetzungen des Bebauungsplanes das Parkhaus keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Belichtung, die Belüftung, den Brandschutz und den Sozialabstand der angrenzenden Bebauung haben wird. Es sind keine unzumutbaren Verschlechterungen zu erwarten.

Die Tiefe der Abstandflächen gegenüber den Nachbargrundstücken beträgt in der Regel gemäß § 6 Abs. 5 Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V) 0,4 H, mindestens 3 m. Die Tiefe der Wandhöhe bemisst sich nach der Wandhöhe; sie wird senkrecht zur Wand gemessen. Wandhöhe ist das Maß von der Geländeoberfläche bis zum Schnittpunkt der Wand mit der Dachhaut oder bis zum oberen Abschluss der Wand. Die Höhe von Dächern mit einer Neigung von weniger als 70 Grad wird zu einem Drittel der Wandhöhe hinzugerechnet. Andernfalls wird die Höhe des Daches voll hinzugerechnet. Dies gilt für Dachaufbauten entsprechend. Das sich ergebende Maß ist H.

Abstandflächen dürfen gemäß § 6 Abs. 2 LBauO M-V auch auf öffentlichen Verkehrsflächen, öffentlichen Grünflächen und öffentlichen Wasserflächen liegen, im Regelfall jedoch nur bis zu deren Mitte.

Im Bereich des Fährwalls bleibt die Abstandfläche bei einer Gebäudehöhe von 11,90 m innerhalb der Regelungen der Landesbauordnung M-V. Sie überdeckt den öffentlichen Verkehrsraum des Fährwalls max. bis zu dessen Mitte. Der Erhalt bzw. die Wiederherstellung des historischen Stadtgrundrisses (Weltkulturerbe, siehe auch Managementplan 2000) erfordern grundsätzlich die Errichtung des Parkhauses auf der historischen Bauflucht, d. h. auf der zum Fährwall liegenden Grundstücksgrenze. Zur Verbesserung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse auf der dem Parkhaus gegenüberliegenden Seite des Fährwalls wird die straßenseitige Baulinie des Parkhauses um ca. 1 m zurückversetzt. Der Managementplan gibt 4 Geschosse zum Fährwall vor. Eine 1- bis 2- Geschossigkeit würde dazu führen, dass das Parkhaus sich nicht mehr in die nähere Umgebung einfügen würde.

Im Bereich der Flurstücke 20 und 21/1 wird aufgrund besonderer städtebaulicher Verhältnisse unter Umständen teilweise eine Übernahme der Abstandflächen des geplanten Parkhauses auf die Nachbargrundstücke gemäß § 7 LBauO M-V erforderlich. Innerhalb der Altstadt, vor allen Dingen aber auch in der näheren Umgebung des Plangebietes ist die geschlossene Bauweise vorherrschend, d. h. Gebäude werden ohne seitlichen Grenzabstand zum Nachbargrundstück errichtet. Grundsätzlich soll auch im Quartier 2 C der geschlossene Blockrand wiederhergestellt werden. Im Bereich zwischen dem geplanten Parkhaus und dem vorhandenen Gebäude Fährwall 15/15a bzw. den Flurstücken 20 und 21 ist eine Ausnahme vorgesehen. Hier gilt die abweichende Bauweise, d. h. es darf an dieser Stelle einmal nicht direkt an die benachbarte Grundstücksgrenze angebaut werden. Der Bebauungsplan sieht hier bereits einen 3 m breiten Abstand zwischen dem vorhandenen Gebäude und dem geplanten Parkhaus vor (siehe hierzu auch Kapitel 5.4 „Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen“). Durch diesen 3 m breiten Abstand soll die unterschiedlich Nutzung zwischen dem vorhandenen Wohn- und Geschäftshaus und dem geplanten Parkhaus städtebaulich sichtbar gemacht werden. Um aber grundsätzlich das historische Straßenbild mit einem geschlossenen Blockrand weiterhin bzw. wieder erlebbar zu machen, ist eine teilweise Übernahme der Abstandflächen des Parkhauses auf die benachbarten Grundstücke 20 und 21/1 unumgänglich. Die Übernahme scheint überdies unproblematisch, da in dem be-

troffenen Teil der Grundstücke keine Bebauung vorgesehen ist. Der Bebauungsplan setzt in den genannten Bereichen innerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung Baulinien und zwingende Gebäudehöhen fest. Somit sind die Anwendungsvoraussetzungen für eine Ausnahmeregelung nach § 67 LBauO M-V gegeben.

Im zur Seestraße orientierten Teil des Parkhauses liegen die Abstandflächen gemäß Vorzugsvariante vollständig auf dem eigenen Grundstück. Der Bebauungsplan setzt in diesem Bereich Baugrenzen und eine maximale Gebäudehöhe fest. Gemäß § 6 Landesbauordnung M-V sind die Abstandflächen grundsätzlich auf dem eigenen Grundstück unterzubringen. Der Bebauungsplan sieht in diesem Bereich keine Ausnahme von dieser Regel vor. Dementsprechend ist die Höhe des Parkhauses so auszurichten, dass die Vorgaben der LBauO M-V eingehalten werden. In dem zur Seestraße hin orientierten Teil des Parkhauses kann dies durch eine Staffelung der Gebäudehöhe bzw. schräge Wandflächen erreicht werden, das heißt, in diesem Bereich fällt die Gebäudehöhe gegenüber der Front am Fährwall und der Firsthöhe teilweise deutlich ab.

Zur Schließung des Blockrandes ist der Kopfbau (Ecke Fährstraße/Fährwall) direkt an die Seestraße 1 anzubauen. Hier sind die gleichen städtebaulichen Gründe anzuführen wie im Bereich zwischen Parkhaus und dem Gebäude Fährwall 15/15a. Ziel ist die Wiederherstellung eines geschlossenen Blockrandes im Quartier. Im Südosten grenzt der so genannte Fährzingel an, eine öffentliche Grünfläche. Diese darf gem. § 6 Abs. 2 LBauO M-V von den Abstandflächen eines Gebäudes überdeckt werden, im Regelfall bis zu ihrer Mitte. Die Abstandflächen des Kopfbaus überdecken weniger als die Hälfte der öffentlichen Grünflächen des Fährzingels. Belange, die gegen eine Übernahme der Abstandflächen auf diese Grünfläche sprechen, bestehen nicht.

5.4.2 Belichtung, Belüftung und Sozialabstand zur Bebauung Seestraße

Neben der Gewährleistung einer ausreichenden Belichtung dient die Einhaltung der Abstandflächen auch der Sicherung einer ausreichenden Belüftung und der Wahrung einer angemessenen Privatsphäre (Sozialabstand).

Eine ausreichende Belichtung ist durch die Einhaltung der Abstandflächen zur Seestraßenbebauung gewährleistet. Auch die Untersuchung zur Verschattung der vorhandenen Bebauung durch das geplante Parkhaus vom April 2006 hat ergeben, dass alle Wohnungen in den vorhandenen Gebäuden an der Seestraße ausreichend besonnt bzw. belichtet sind (siehe hierzu auch Umweltbericht, Teil II, Punkt 2.1 a). Die jahreszeitlich bedingte, nur in den Nachmittagsstunden auftretende Verschlechterung der Besonnung der hofseitigen Balkone ist zumutbar.

Für die am Fährwall vorhandenen Speichergebäude bzw. die dort vorhandenen Gewerberäume im Erdgeschoss spielt der Einfluss des geplanten Parkhauses aus Nord-Ost-Richtung für die Besonnung kaum eine Rolle.

Die Belange der Belüftung wurden im Rahmen eines Abgasgutachtens geprüft (siehe hierzu Punkt 6 „Immissionschutz“). Im Ergebnis dieses Gutachtens wurde festgestellt, dass auch unter Berücksichtigung der in Stralsund vorhandenen Vorbelastung der für die Beurteilung

relevante Benzolgehalt in der Luft im Nahbereich des Parkhauses unterhalb der Immissionsrichtwerte der TA Luft ($5 \mu\text{g}/\text{m}^3$) liegen wird. Eine ausreichende Luftqualität für die an das Parkhaus grenzenden Grundstücke ist somit gegeben.

Ein angemessener Sozialabstand bedeutet, dass durch die Neubebauung im Quartier keine Verhältnisse geschaffen werden, die dazu beitragen, dass beispielsweise eine Nachbar dem anderen unmittelbar ins Fenster schauen kann und so die Privatsphäre nicht mehr gewahrt bleibt. Dies ist mit der geplanten Errichtung des Parkhauses nicht zu befürchten, denn die zum Innenhof des Quartiers orientierte Parkhauswand wird aus immissionsschutzrechtlichen Gründen keine Öffnungen haben, dafür aber nahezu vollständig begrünt werden. Würde an gleicher Stelle ein ebenso großes Wohnhaus errichtet werden, wären zum Innenhof Fensteröffnungen, Balkone, Terrassen und Dachgärten möglich und wahrscheinlich. Durch den geplanten Bau des Parkhauses werden die Belange des Nachbarschutzes weniger berührt als beispielsweise bei der Errichtung eines Wohnhauses in vergleichbarer Größe und Anordnung. Ein beachtliches oder vorrangiges Interesse auf eine freie Aussicht auf die Speicher am Fährwall besteht nicht.

5.5 Erschließung

5.5.1 Verkehrserschließung

Das direkt am Altstadtring gelegene Plangebiet ist über die Hauptnetzstraßen der Stadt gut erreichbar. Die Haupterschließung der Altstadt in Bezug auf das neue Bundesstraßennetz (Autobahnzubringer und Ortsumgehung) wird sich künftig auf die Anschlussstelle „Altstadt/Franken“ an der Greifswalder Chaussee konzentrieren. Daneben hat die Anschlussstelle „Hafen/Ozeaneum“ kaum Bedeutung, weil sie von Fahrzeugen die auf der neuen Rügenbrücke aus Richtung Rügen kommen nicht genutzt werden kann. Am Knotenpunkt Werftstraße verteilen sich die Verkehrsströme in Richtung Altstadt auf die Karl-Marx-Straße und den Frankendamm.

Die Erschließung des Parkhauses ist über die Straße Fährwall, die als Einbahnstraße in südlicher Richtung zu befahren ist, vorgesehen. Die Zufahrt zum Parkhaus aus Richtung Norden erfolgt über die Sarnowstraße und den Fährwall. Aus Richtung Süden erfolgt die Zufahrt über die Straße Am Fischmarkt und aufgrund des Einbahnstraßensystems über die Seestraße, die Johannischorstraße und den Fährwall. Die Abfahrt in Richtung Norden erfolgt über den Fährwall, die Fährstraße und die Seestraße. In Richtung Süden erfolgt die Abfahrt über den Fährwall, die Fährstraße und die Straße Am Fischmarkt. Die direkte Abfahrt über die Wasserstraße soll ggf. durch Maßnahmen der Verkehrsberuhigung verhindert werden. Durch den kürzeren Anschluss an das übergeordnete Netz wird das Parkhaus zukünftig von zwei Drittel der Fahrzeuge aus Richtung Nordwesten erreicht. Ein Drittel der Fahrzeuge erreichen bzw. verlassen das Parkhaus über die Straße Am Fischmarkt in Richtung Südosten.

Durch den Neubau des Parkhauses werden zusätzliche Verkehre erzeugt, die über das Straßennetz des Untersuchungsgebietes abgewickelt werden müssen. Um diesen Anstieg der Belastung, der sich mittelfristig nach der Anlaufzeit des Parkhauses einstellen wird, zu berücksichtigen, werden die Mehrbelastungen zu der heutigen Belastung des Straßennet-

zes (Analysebelastung 2006) addiert. Die mittelfristige Prognosebelastung liegt in der Seestraße zwischen der Johannischorstraße und der Fährstraße 21% über der derzeitigen Analysebelastung bei 6.800 Kfz/24 h. Das entspricht der Belastung aus dem Jahr 2000, d. h. vor Fertigstellung der wesentlichen Abschnitte der Ortsumgehung. Die Belastung im Fährwall im Bereich zwischen der Johannischorstraße und der Fährstraße steigt um 23% gegenüber der Analyse. Die Belastung in der Johannischorstraße steigt um 76% gegenüber dem heutigen Zustand, die Belastung in der Fährstraße sogar um 92%. (Quelle: Expertise zur Verkehrserzeugung des Parkhauses Fährwall; Schnüll Haller und Partner, Stand: April 2006)

	Analysebelastung (2006)	Mittelfristige Prognosebelastung	Langfristige Prognosebelastung
Fährwall	5.300 Kfz/24h	6.500 Kfz/24h	3.900 Kfz/24h
Seestraße	5.600 Kfz/24h	6.800 Kfz/24h	3.600 Kfz/24h
Fährstraße	1.300 Kfz/24h	2.500 Kfz/24h	
Johannischorstraße	540 Kfz/24h	950 Kfz/24h	

Wegen der zu erwartenden starken Veränderungen der Verkehrsströme in der langfristigen Prognose durch die Inbetriebnahme der B 96n (Rügendamm) und der B 105n (5. Bauabschnitt) werden als langfristige Prognosebelastungen die Belastungen des Verkehrsmodells der Stadt Stralsund zu Grunde gelegt. Die errechneten Belastungen basieren auf den Grundlagen der zukünftigen Verkehrsführung im Stadtgebiet und den prognostizierten Einwohner- und Flächenentwicklungen gemäß dem Konzept der baulichen Nutzung des Managementplanes im Altstadtgebiet und gehen künftig von deutlich niedrigeren Belastungen im Altstadtgebiet aus. Da die Mehrbelastung durch den Neubau des Ozeaneum nicht explizit eingerechnet wurde, werden die Mehrbelastungen aus dem Verkehrskonzept Ozeaneum in der Prognosebelastung zusätzlich berücksichtigt. In die Prognosebelastungen des Verkehrsmodells sind die Mehrbelastungen durch das Parkhaus Fährwall einbezogen, da sie schon bekannt waren. Die langfristige Prognosebelastung liegt in der Seestraße etwa 36% unter der Analysebelastung von 2006. Die Belastung im Fährwall sinkt um 26% gegenüber der Analysebelastung. (Quelle: Expertise zur Verkehrserzeugung des Parkhauses Fährwall; Schnüll Haller und Partner, Stand: April 2006)

Langfristig wird die Verkehrbelastung somit deutlich abnehmen, aber für die notwendigen schalltechnischen Berechnungen empfiehlt der Gutachter, mit der höheren mittelfristigen Prognosebelastung zu arbeiten.

5.5.2 Wasserversorgung und Schmutzwasserentsorgung; Löschwasser

Die Wasserver- und die Schmutzwasserentsorgung wird durch die REWA GmbH gewährleistet. Entsprechende Leitungen sind in allen an das Quartier 2c angrenzenden Straßen vorhanden.

Für das Plangebiet besteht ein Löschwasserbedarf vom 96 m³/h, der über einen Zeitraum von 2 Stunden jederzeit zu gewährleisten ist. Derzeit gibt es keinen gültigen Löschwasservertrag. Die Entnahme der angegebenen Menge aus dem Trinkwassernetz ist theoretisch möglich und im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens verbindlich zu klären.

5.5.3 Regenwasser

Die Ableitung des auf den Bauflächen im Plangebiet anfallenden Niederschlagswassers ist über die in den öffentlichen Straßen vorhandenen Regenwasserleitungen gewährleistet.

5.5.4 Energieversorgung

Die Versorgung des Plangebiets mit Strom und Gas wird durch die SWS Energie GmbH gewährleistet. Entsprechender Leitungsbestand befindet sich in den öffentlichen Verkehrsräumen, die an das Plangebiet angrenzen. Ein Anschluss an das vorhandene Netz ist jederzeit möglich. Die vorhandene Gasleitung DN 150 St im Fährwall ist bei Rammarbeiten zu schützen ist. Vor Beginn der Rammarbeiten sind dem Versorgungsunternehmen die vorge-sehene Technologie und die Art der Schutzmaßnahmen vorzustellen.

5.5.5 Telekommunikation und Müllentsorgung

Die Müllentsorgung geschieht entsprechend der Abfallsatzung der Hansestadt Stralsund durch das damit beauftragte Unternehmen.

Über das Plangebiet verläuft eine Richtfunkverbindung der Deutschen Telekom AG. Bei geplanten Hochbauten in diesem Bereich ist daher die Deutsche Telekom AG zu beteiligen. Des weiteren befinden sich Telekommunikationsanlagen des Unternehmens im Plangebiet. Dies ist bei der Ausführung von Bauarbeiten, Tief- und Straßenbaumaßnahmen zu berücksichtigen. Zuvor muss eine Einweisung des Bauausführenden durch die Telekom erfolgt sein. Beginn und Ablauf der geplanten Erschließungsmaßnahmen sind dem Unternehmen so früh wie möglich schriftlich anzuzeigen, damit alle notwendigen Maßnahmen rechtzeitig eingeleitet werden können.

5.6 Natur und Landschaft, Grünplanung

5.6.1 Erforderlichkeit eines Grünordnungsplanes und Eingriffsregelung

Entsprechend § 1 a Abs. 3 BauGB ist zu berücksichtigen: „Die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes in seinen in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe a bezeichneten Bestandteilen (Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz) sind in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 zu berücksichtigen. Ein Ausgleich ist nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren.“

Hierzu ist festzustellen, dass durch den Bebauungsplan keine ausgleichspflichtigen Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereitet werden, da das geplante Vorhaben im Geltungsbereich des B-Planes hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung, der damit einhergehenden Versiegelung von Grund und Boden, der überbaubaren Grundstücksfläche und der Höhe

der baulichen Anlagen auch vor der Aufstellung des B-Planes im Innenbereich (§ 34 BauGB) zulässig war. Die Grundstücke im Plangebiet waren vor der Aufstellung des B-Planes der im Zusammenhang bebauten Ortslage nach § 34 BauGB zuzuordnen. Auf den bereits bebauten Grundstücken im Quartier 2 C ist ein Versiegelungsgrad zwischen 55% und 75% und eine Bebauung mit 4 bis 5 Vollgeschossen im Bestand zu verzeichnen. Nach dem Prinzip des Einfügens in die nähere Umgebung wäre ohne den Bebauungsplan auf dem Parkhausgrundstück ein Vorhaben mit einer entsprechend hohen Versiegelung und in der gleichen Höhe wie die benachbarte Bebauung zulässig gewesen. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden somit nicht erforderlich.

Gemäß § 13 Landesnaturschutzgesetz (LNatG M-V) gilt folgendes:

„(1) Die örtlichen Erfordernisse und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind von den Gemeinden in Landschaftsplänen zur Vorbereitung von Flächennutzungsplänen und in Grünordnungsplänen zur Vorbereitung von Bebauungsplänen näher darzustellen und bei Bedarf fortzuschreiben. Die Aufgabe wird von den Gemeinden im eigenen Wirkungskreis wahrgenommen.

(2) Von der Aufstellung von Landschafts- und Grünordnungsplänen kann abgesehen werden, wenn die Planungen

1. keine nachhaltigen und großräumigen Landschaftsveränderungen vorsehen,
2. nicht den Zielen der überörtlich bedeutsamen Erholungsvorsorge dienen,
3. nicht für die Sicherung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes bedeutsam sind.“

Hierzu ist festzustellen, dass mit dem Bebauungsplan keine nachhaltigen und großräumigen Landschaftsveränderungen vorgesehen sind. Das Plangebiet liegt im innerstädtischen, dicht überbauten Raum. Die Planung dient nicht den Zielen der überörtlich bedeutsamen Erholungsvorsorge, sondern der Errichtung eines Parkhauses. Der Bebauungsplan ist nicht für die Sicherung des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes bedeutsam. Somit kann gem. § 13 Abs. 2 LNatG M-V von der Erarbeitung eines Grünordnungsplanes abgesehen werden.

5.6.2 Begrünung im Plangebiet

Innerhalb der Baugebiete sind die nicht überbauten Grundstücksflächen zu mindestens 50% als offene Vegetationsfläche herzustellen (vgl. Punkt 5(1) im Text – Teil B). Nicht überbaute Grundstücksflächen, die nicht begrünt werden, sind so zu gestalten, dass eine Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers möglich bleibt. Materialien, die eine vollständige Versiegelung des Bodens bewirken, sind für die Befestigung dieser Flächen unzulässig.

Innerhalb der festgesetzten Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung – Parkhaus – sind auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen zu 50% der Fläche Gehölzpflanzungen anzulegen. Die Pflanzqualität der Gehölzpflanzung beträgt 1 Strauch pro 0,75 m² und soll wie folgt gestaltet werden: 75% Sträucher, 60 – 100 cm hoch, 2 mal verpflanzt, 25% Sträucher, 100 – 150 cm hoch, 2 mal verpflanzt. Die Pflanzen sind dauerhaft zu erhalten und bei Abgang gleichwertig zu ersetzen. Auf der anderen Hälfte der nicht überbauten Grundstücksfläche ist Landschaftsrasen anzulegen. Mit diesen Festsetzungen soll der Anteil

der Grünflächen im Quartier erhöht und der Grad der Versiegelung des Bodens auf dem Parkhausgrundstücken möglichst gering gehalten werden (vgl. Punkt 5(2) im Text – Teil B). Das Anlegen eines Weges auf der nicht überbauten Grundstücksfläche (innerhalb der Rasenfläche) des Parkhausgrundstückes ist zulässig. Auf Grundlage dieser Festsetzung ist es möglich, einen Weg zugunsten der anliegenden Grundstücke anzulegen. Mit einem 2 m breiten Durchgang durch das geplante Gebäude am Fährzingel ist dieser Weg erreichbar und wird bis zum Fährwall geführt. Durch Bodenordnung oder vertragliche Vereinbarungen kann die Nutzung als privater Rad u. Fußweg sowie für den Transport der Mülltonnen am Abholtag für die Anwohner der Seestraße 1 bis 5 sichergestellt werden. Der Weg kann und soll nicht die Anforderungen an einen zweiten Rettungsweg erfüllen. Rettungsfahrzeuge der Feuerwehr müssen nicht in den Innenhof fahren. Die betroffenen Gebäude werden von der öffentlichen Straße aus angefahren und die Rettungsmaßnahmen von dort aus eingeleitet. Der zweite Rettungsweg wird im Regelfall durch ein entsprechendes Fenster zur Straße hergestellt, aus dem sich im Brandfall Personen bemerkbar machen können.

Im Plangebiet befinden sich schützenswerte Bäume. Die betroffenen Bäume sind in der Planzeichnung (Teil A) gekennzeichnet. Die Textlichen Festsetzungen enthalten Regelungen zum Erhalt einzelner Bäume. Es gelten die Regelungen der Baumschutzsatzung der Hansestadt Stralsund. Diese Satzung bestimmt insbesondere die Art der geschützten Gehölze, die verbotenen Handlungen, die Ausnahmen und Befreiungen sowie Ersatzpflanzungen und Ausgleichszahlungen.

Zwei am Fährwall vorhandene, in der Planzeichnung als künftig fortfallend festgesetzte Bäume sind auf die nicht überbauten Teile der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung umzupflanzen. Bei Abgang ist Ersatz im Verhältnis 1:1 in gleicher Pflanzgröße (heimische standortgerechte Arten, Pflanzqualität Hochstamm, Stammumfang 18/20 cm) zu pflanzen und dauerhaft zu erhalten.

Um eine Verbesserung des Grünpotentials innerhalb des Quartiers herbeizuführen und somit dem im Aufstellungsbeschluss formulierten Planungsziel einer Erhöhung des Anteils an Grünflächen Rechnung zu tragen, wurde die Möglichkeit der Begrünung des Parkhausdaches und der Wandflächen aufgegriffen und über eine entsprechende Festsetzung im Bebauungsplan gesichert (vgl. Pkt. 9(2) u. (3) Text, Teil B). Fassadenbegrünungen haben dabei sowohl eine hohe Bedeutung für das Stadtklima (hohe Transpirationsleistung, hohe Staubbindung, hohe temperatenausgleichende Wirkung), als Lebensraum für Tiere als auch einen bedeutsamen ästhetischen Gestaltungswert.

5.6.3 Biotopflächenfaktor gemäß Managementplan Altstadt

Der Managementplan 2000 gibt u. a. als Zielstellung vor, dass der Verlust von Baulücken, also z. Z. Freiflächen, dadurch zu kompensieren ist, dass sowohl die öffentlichen als auch die überwiegend privaten Freiräume in den Quartieren aufgewertet werden. Dabei kommt einer qualitätvollen Gestaltung der Hof- und Gartenräume eine besondere Bedeutung zu. Über städtebauliche Kennwerte wie Biotopflächenfaktor (BFF) und Grundflächenzahl (GRZ) sind im Managementplan generell Aussagen zum Konzept der baulichen Nutzung verankert. Bei der Vorlage von Planungsunterlagen nach dem Sanierungsrecht wird eine qualitätvolle Grün- und Freiflächenentwicklung der privaten Innenhöfe eingefordert.

Für das Quartier 2 C gibt der Managementplan 2000 einen Biotopflächenfaktor (BFF) von 0,5 vor. Der Biotopflächenfaktor errechnet sich dabei aus dem Verhältnis des sich positiv auf den Naturhaushalt bzw. die Biotopentwicklung auswirkenden Flächenanteils zur Gesamtfläche des Grundstücks.

Im Bereich des Parkhausgrundstückes ist eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,66 festgesetzt. Diese darf gemäß § 19 Abs. 4 Baunutzungsverordnung durch die Grundflächen von Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO um bis zu 50%, jedoch höchstens bis zu einer GRZ von 0,80 überschritten werden. Dies bedeutet, dass bei vollständiger Ausnutzung des Maßes der baulichen Nutzung 20% des Grundstückes nicht überbaut werden dürfen und gemäß Punkt 5(2) des Textes (Teil B) zu bepflanzen bzw. als Rasenfläche anzulegen sind.

Weiterhin sind gemäß Punkt 9(2) des Textes (Teil B) im Bereich des Parkhausgrundstückes mindestens 50% der Dachflächen des geplanten Parkhauses als begrünte Dächer auszubilden.

Gemäß Punkt 9(3) des Textes (Teil B) sind fensterlose Wandflächen in einer Größe von mehr als 30 m² sowie Mauerflächen in einer Größe von mehr als 20 m² in voller Breite und in voller Höhe mit Rank- bzw. Kletterpflanzen oder höhengleich mit Sträuchern zu begrünen. Insgesamt ergibt sich hiermit folgender Grünflächenanteil innerhalb des für die Errichtung des Parkhauses geplanten Grundstückes:

Besondere Wohngebiete

Gesamtfläche 5.650m ²	20% nicht überbaute Grundstücksfläche	1.072 m ²
	Davon 50% Vegetationsfläche	536 m ²
	Davon 50% teilversiegelte Fläche	536 m

Verkehrsfläche mit Zweckbestimmung "Parkhaus"

Gesamtfläche 3.280 m ²	20% nicht überbaute Grundstücksfläche	656 m ²
	Davon 50% Rasenfläche	328 m ²
	Davon 50% Anpflanzung von Sträucher	328 m ²

Fassadenbegrünung Parkhaus

fensterlose Wandflächen in einer Größe von mehr als 30m ² sowie Mauerflächen in einer Größe von mehr als 20 m ² zu 100% ihrer Breite und in voller Höhe (max. 10m)	822 m ²
--	--------------------

Dachbegrünung

Dachfläche Parkhaus	2.020 m ²	davon 50%	1.010 m ²
Dachbegrünung laut Planung			1.027 m ²

Flächentyp	Fläche in m ²	Anrechnungsfaktor	Grünflächenanteil
Teilversiegelte Flächen nicht überbauten Grundstücksflächen des besonderen Wohngebietes	536	0,3	161
Vegetationsfläche mit Bodenanschluss nicht überbauten Grundstücksflächen des besonderen Wohngebietes	536	1,0	536
Vegetationsfläche mit Bodenanschluss nicht überbaute Grundstücksfläche der ausgewiesenen Verkehrsfläche mit Zweckbestimmung "Parkhaus" - Rasenfläche	328	1,0	328
Vegetationsfläche mit Bodenanschluss nicht überbaute Grundstücksfläche der ausgewiesenen Verkehrsfläche mit Zweckbestimmung "Parkhaus" - Anpflanzung von Sträuchern	328	1,0	328
Vegetationsfläche mit Bodenanschluss nicht überbaute Grundstücksfläche "Fährzengel"	5.016	1,0	5.016
Vertikalbegrünung Fassadenbegrünung Ansicht Ost (bis max. 10 m Höhe)	822	0,5	411
Dachbegrünung	1.010	0,7	707
Gesamt:			7.487

Biotopflächenfaktor

$$\text{BFF} = \frac{(\dots \text{ m}^2 \text{ Flächentyp a} * \text{Anrechnungsfaktor}) + (\dots \text{ m}^2 \text{ Flächentyp b} * \text{Anrechnungsfaktor}) + \dots}{\dots \text{ m}^2 \text{ Grundstücksfläche}}$$

$$\text{BFF} = \frac{7.487 \text{ m}^2}{15.171 \text{ m}^2} = \underline{\underline{\text{BFF} = 0,49}}$$

Mit einem Biotopflächenfaktor von 0,49 auf den Flächen des Quartiers 2 C wird die Zielstellung aus dem städtebaulichen Rahmenplan/Managementplan mit einem BFF von ca. 0,50 erreicht. Der so genannte Fährzengel, der sich komplett als öffentliche Grünfläche darstellt, ist ebenfalls Bestandteil des Quartiers 2 C. Da für die Grünfläche kein Planungsbedarf besteht, wurde sie nicht mit in den Geltungsbereich des B-Planes einbezogen. Für die Bilanzierung des Grünflächenanteils im Quartier ist sie jedoch relevant.

6. Immissionsschutz

Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 Baugesetzbuch sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung insbesondere zu berücksichtigen. Der Bebauungsplan soll Baurecht für ein in unmittelbarer Nähe zu vorhandenen Wohnhäusern gelegenes Parkhaus schaffen. Um Beeinträchtigungen durch den Anlagenlärm so gering wie möglich zu halten bzw. ganz zu vermeiden, enthält der Bebauungsplan Festsetzungen über Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Immissionsschutzgesetzes.

Für den aktiven Lärmschutz wird folgende Festsetzung in den Teil B, Punkt 7 des Bebauungsplanes aufgenommen:

„(1) Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes durch die im Zusammenhang mit der Nutzung des Parkhauses entstehenden Lärm- und Abgasimmissionen ist der Baukörper des Parkhauses im nachfolgend benannten Umfang als geschlossene Konstruktion auszubilden: Die zur Seestraße, zur Fährstraße und zur Johannischerstraße orientierten Teile des Parkhauses sind jeweils als geschlossene Wand zu errichten. Eine Nutzung des Gebäudedaches als offenes Parkdeck ist nicht zulässig.“

Mit dieser Regelung wird gewährleistet, dass die unmittelbar angrenzende Wohnbebauung vor Lärm- und Abgasimmissionen geschützt wird. Gemäß der Entwurfsplanung für das Parkhaus könnte dies beispielsweise umgesetzt werden, in dem in ca. 1,0 m Abstand hinter der geschlossenen Schallschutzwand, die zum Innenhof des Quartiers keine Öffnungen haben wird, die konstruktive Wand steht. Der Abstand wird erforderlich, um eine natürliche Entlüftung des Gebäudes zu gewährleisten. Auch die Außenwände des Parkhauses zur Fährstraße und zur Johannischerstraße werden keine bzw. nur schalldämmte Öffnungen haben.

Der Bebauungsplan kann nicht die für das Parkhaus notwendige anlagenbezogene Genehmigung vorwegnehmen, sondern trifft lediglich durch abstrakte Festsetzungen die planerische Vorsorge, damit der Schallschutz im konkreten Fall nach Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) möglich ist. Um die planerischen Konflikte bezüglich Lärm im notwendigen Umfang in der Planung berücksichtigen zu können, wurde die Verkehrsentwicklung mit dem Parkhausstandort und die damit verbundene Umweltbelastung in einem schalltechnischen Gutachten untersucht, das durch die TÜV Nord Umweltschutz Rostock GmbH & Co. KG erstellt worden ist (Stand: 11.05.2006). Ziel der Untersuchung war es, die Wohnbedingungen entlang der an das Quartier angrenzenden Straßen zu betrachten und die Einordnung des geplanten Parkhauses unter schalltechnischen Gesichtspunkten zu bewerten. Da eine zeitliche Begrenzung des Parkhausbetriebes nicht vorgesehen ist, erfolgten die Untersuchungen für den Tages- und Nachtzeitraum.

Grundlage der schalltechnischen Untersuchung sind die in der Expertise zur Verkehrserzeugung des Parkhauses Fährwall (Ingenieurgesellschaft Schnüll Haller und Partner vom April 2006) ermittelten Prognosewerte für die zu erwartenden Verkehrsmengen. Dabei wird die (ungünstigere) mittelfristige Prognosebelastung unter Berücksichtigung der zusätzlichen Belastung durch das Parkhaus für die schalltechnische Berechnung als maßgeblich bewer-

tet (siehe hierzu Punkt 5.5.1 „Verkehrerschließung“ in der Begründung). In der langfristigen Prognosebelastung (nach Inbetriebnahme der B 96 n – Rügendamm – und der B 105 n – 5. Bauabschnitt) sind im Altstadtgebiet deutlich niedrigere Belastungen bzw. Verkehrsmengen zu erwarten.

Als Orientierungswerte gelten in den besonderen Wohngebieten gemäß DIN 18005 tags 60 dB(A) und nachts 45 dB(A) für Verkehrslärm bzw. 40 dB(A) für Gewerbelärm. Nach den Auslegungshinweisen zur TA Lärm des Länderausschusses Immissionsschutz von Mai 2001 werden für besondere Wohngebiete Immissionsrichtwerte von 60/40 dB(A) in Analogie zur DIN 18005, Beiblatt 1, empfohlen. Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) legt für besondere Wohngebiete Immissionsrichtwerte von tags 59 dB(A) und nachts 49 dB(A) fest. Die Untersuchung berücksichtigt den Zeitraum zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr als Tag und den Zeitraum zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr als Nacht.

Abweichend von den Darstellungen des Managementplanes 2000, der i. d. R. für ganze Quartiere generalisierte Aussagen trifft, werden die auf der dem Parkhaus gegenüber liegenden Seite des Fährwalls stehenden Gebäude nicht als besonderes Wohngebiet, sondern als Mischgebiet beurteilt. Bei den Gebäuden handelt es sich um historische Speicher, in denen im Erdgeschoss nahezu durchgängig eine gewerbliche Nutzung vorzufinden ist. Teilweise befinden sich in den oberen Geschossen Wohnungen, teilweise sind dort Lager Räume und andere gewerblich genutzte Räume angesiedelt. Als Orientierungswerte nach der DIN 18005 gelten in Mischgebieten tags 60 dB(A) und nachts 50 dB(A) für Verkehrslärm bzw. 45 dB(A) für Gewerbelärm.

Im Ergebnis der Berechnungen vom 11.05.2006 kann folgendes festgestellt werden:

- Gemäß Verkehrsprognose beträgt die Zunahme des Verkehrs in der mittelfristigen Prognose durch das Parkhaus ca. 1.200 Kfz/24 h. Da es sich bei den zusätzlichen Fahrzeugen nur um Pkw handelt, sinkt der Anteil des Schwerverkehrs um 1,3%, die Emissionspegel der Straßen erhöhen sich somit nur um 0,2 bis 0,5 dB(A). Änderungen sind in diesem Bereich durch das menschliche Gehör nicht unterscheidbar.
- Die Beurteilungspegel für die Prognose ohne Parkhaus liegen um etwa 0,5 dB(A) unterhalb der Beurteilungspegel für die Prognose mit Parkhaus. Die ermittelte Überschreitung der Orientierungswerte besteht, wie in bebauten Bereichen sehr häufig, bereits ohne Errichtung des Parkhauses.
- Die errechneten maximalen Beurteilungspegel für den Straßenverkehr in der mittelfristigen Prognose mit Parkhaus liegen an den Gebäuden in der Seestraße und am Fährwall unmittelbar an der Straße tags zwischen 64 und 67 dB(A) und nachts zwischen 57 und 60 dB(A). Die Orientierungswerte der DIN 18005, Teil 1, werden somit in den besonderen Wohngebieten (60/45 dB(A)) tags um 4 bis 7 dB(A) und nachts um 12 bis 15 dB(A) überschritten. Die Mehrbelastung durch das Parkhaus liegt bei etwa 0,5 dB(A), ist nicht hörbar und somit zumutbar (siehe Punkt 2.1.a des Umweltberichtes).
- Das Parkhaus wirkt sich günstig auf die Rückseite der Gebäude der Seestraße aus, die Immissionen aus dem Verkehrslärm vom Fährwall werden im Hofbereich erheblich reduziert. Ohne Berücksichtigung des Öffnens und Schließens der Ein- und Ausfahrttüre

liegen die Beurteilungspegel an den in der Berechnung angenommenen Immissionsorten im Innenhof des Quartiers 2 C (Rückseite der Gebäude an der Seestraße und Fährwall 15) am Tag zwischen 39 und 44 dB(A) und in der Nacht zwischen 28 und 33 dB(A). Die Orientierungswerte für besondere Wohngebiete werden damit tags um mindestens 16 dB(A) und nachts um mindestens 7 dB(A) unterschritten.

- An den zur Straße orientierten Seiten der Gebäude am Fährwall liegen die Beurteilungspegel tags zwischen 44 und 51 dB(A) und nachts zwischen 31 und 37 dB(A). Die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete (60/45 dB(A)) werden somit am Tag um 9 bis 16 dB(A) und in der Nacht um 9 bis 15 dB(A) unterschritten. Auch an den Gebäudefassaden, unmittelbar gegenüber der Ein- bzw. Ausfahrt wird der nächtliche Orientierungswert von 45 dB(A) unterschritten.
- Berücksichtigt man das Öffnen und Schließen der Ein- und Ausfahrt(roll)tore am Fährwall, so führt dies zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel. Dabei wird in der Berechnung von 2 Öffnungs- bzw. Schließvorgängen je Fahrzeugbewegung ausgegangen. Für den Tageszeitraum wird von geöffneten Toren ausgegangen. Für die Fassaden im Innenhof des Quartiers spielen die Öffnungs- und Schließvorgänge der Ein- bzw. Ausfahrttore keine Rolle, da sich der Beurteilungspegel hier um weniger als 1 dB(A) erhöht.
- An den zur Straße gelegenen Fassaden der Gebäude am Fährwall führt die Berechnung unter Berücksichtigung des Öffnens und Schließens der Ein- und Ausfahrttore zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel um etwa 7 bis 8 dB(A). Der Orientierungswert der DIN 18005 für Mischgebiete von 45 dB(A) wird im Nachtzeitraum um 3 bis 9 dB(A) überschritten. Maßnahmen zum Schallschutz werden erforderlich. Das Öffnen und Schließen der Tore sollte nachts nicht zulässig sein. Eine entsprechende Auflage ist nach erneuter Prüfung im Baugenehmigungsverfahren zu erteilen.

Bei Parkplätzen sind einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen (z. B. Türenschiagen) als kritisch zu bewerten. Derartige Geräuschspitzen dürfen nach der TA Lärm den Richtwert tags um nicht mehr als 30 dB(A) und nachts um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten. Das Spitzenpegelkriterium nach der TA Lärm wird bei der in der Schalltechnischen Prognose angenommenen Schalldämmung der Außenwand und der vorgesetzten Wand im Innenhof sowie bei der Sicherung des erforderlichen Mindestabstandes zwischen einem Stellplatz im Bereich der Ein- bzw. Ausfahrt mit Sichtverbindung zur Baugrenze auf der gegenüberliegenden Straßenseite am Fährwall eingehalten. Die Spitzenpegel liegen an der rückwärtigen Seite der Gebäude Seestraße 2 und 3 maximal 11 dB(A) und an den auf der dem Parkhaus gegenüber liegenden Seite des Fährwalls befindlichen Gebäuden am Fährwall um max. 9dB(A) über den gebietsabhängigen nächtlichen Orientierungswerten. Diese Überschreitungen liegen unterhalb der zulässigen Geräuschspitzen von 20 dB(A) in der Nacht.

Aktive Schallschutzmaßnahmen sind nur im Rahmen der unter Text (Teil B), Pkt. 7(1) aufgeführten baulichen Maßnahmen im Parkhausgebäude selbst möglich. Darüber hinaus werden passive Maßnahmen erforderlich. Die Anforderungen an den Schallschutz ergeben sich aus der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau, Anforderungen und Nachweise“. Die nach der DIN 18005, Teil 1 „Schallschutz im Städtebau“ ermittelten Beurteilungspegel bilden die Grundlage für die Einstufung in Lärmpegelbereiche. Die Lärmpegelbereiche sind in der Planzeichnung (Teil A) des Bebauungsplanes dargestellt. Im Bereich der Seestraße und des Fähr-

walls ergeben sich hauptsächlich Anforderungen an den Lärmpegelbereich IV. Johanneschorstraße und Fährstraße liegen überwiegend innerhalb des Lärmpegelbereiches III.

Für die in den Text (Teil B), Punkt 7 des Bebauungsplanes übernommenen Festsetzungen zum passiven Schallschutz wurde der ungünstigste Fall als Grundlage angenommen. Die Festsetzungen lauten:

(2) Innerhalb der festgesetzten Lärmpegelbereiche III und IV sind an den zur Straße orientierten Außenbauteilen die in der Tabelle 8 der DIN 4109 genannten Anforderungen an die Luftschalldämmung einzuhalten und nachzuweisen.

		<i>Erforderliches Schalldämm-Maß erf. $R_{w, res}$ [dB(A)]</i>	
<i>maßgeblicher Außenlärmpegel [dB(A)]</i>	<i>Lärmpegelbereich</i>	<i>Wohnungen, Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume u. ä.</i>	<i>Büroräume</i>
<i>61 bis 65</i>	<i>III</i>	<i>35</i>	<i>30</i>
<i>66 bis 70</i>	<i>IV</i>	<i>40</i>	<i>35</i>

Anforderungen an die resultierende Luftschalldämmung von Außenbauteilen nach DIN 4109

(3) Werden innerhalb des festgesetzten Lärmpegelbereiches IV Schlaf- oder Kinderzimmer auf der der Straße zugewandten Seite angeordnet, sind zusätzlich schallgedämmte Lüftungen vorzusehen.

Der überwiegende Teil der Wohngebäude an der Seestraße steht unter Denkmalschutz. Dies ist bei der Durchführung der passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster oder gedämmte Lüftungselemente) zu berücksichtigen. Die Fenster zur Hofseite der Gebäude werden zukünftig durch die geplante Bebauung geschützt.

Gutachterliche Beurteilung der Abgasbelastung - Benzol:

Für die Beurteilung der Immissionsituation im Nahbereich vom Parkhaus ist die Benzolkonzentration der wesentliche Parameter. Von einem Parkhaus können durch den Betrieb der Kraftfahrzeuge schädliche Umwelteinwirkungen ausgehen, die wegen der häufig nahen Abstände zu Immissionsorten (Orte, an denen sich Personen nicht nur vorübergehend aufhalten) zu einer lokalen Erhöhung der Immissionsbelastung führen. Zur Beurteilung der Umwelteinwirkungen kommen die Immissions(grenz)werte der TA Luft zur Anwendung. Für die Beurteilung der Immissionsituation im Nahbereich von Parkhäusern ist die aromatische Kohlenwasserstoffverbindung Benzol der wesentliche Parameter, da gemessen an Vorbelastungen und 'Grenzwerten' Benzol die höchste anteilige Zusatzbelastung darstellt. Der Schutz der menschlichen Gesundheit ist nach den Anforderungen/Kriterien der TA Luft gewährleistet, wenn die Benzolkonzentration im Jahresmittel einen Wert von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nicht überschreitet. Dieser Wert gilt für die Gesamtbelastung. (Stellungnahme über die Auswirkun-

gen von Benzol beim Betrieb des Parkhauses 'Fährwall' in Stralsund" - TÜV NORD Umweltschutz GmbH & Co. KG; Dr. W. Knauer, Stand: 11.05.2006).

Die Untersuchungen wurden auf der Grundlage der Entwürfe zur Parkhausplanung durchgeführt. Diese sehen hinsichtlich der Entlüftung des Gebäudes folgendes als relevant an:

- Eine Kapazität des Parkhauses von ca. 284 Stellplätzen
- Seitenwände des Parkhauses sind geschlossen, Fassade zum Fährwall ist luftdurchlässig,
- Ca. 0,70 m breiter Schacht in der Mitte des Gebäudes für eine zusätzliche Be- und Entlüftung aller Parketagen
- ca. 1,0 m breiter Abstand zwischen Gebäude und vorgesetzter Außenwand zur Seestraße hin
- Ein- und Ausfahrt erfolgen vom Fährwall aus
- Die Anzahl der Ein- und Ausfahrten wird mit 1.250 pro Tag angenommen.

Für die künftige Nutzung des Parkhauses wird von folgenden Bedingungen ausgegangen:

- In 6 „Sommer“-Monaten erfolgt täglich eine 7-fache Belegung mit etwa 1 bis 2 Stunden Aufenthalt
- In den anderen 6 Monaten erfolgt täglich eine 3-fache Belegung mit etwa 2 Stunden Aufenthalt
- In den beiden unteren Ebenen des Parkhauses sind abends bzw. nachts ca. 50 Festparker untergebracht.

Bei dem Parkhaus handelt es sich um eine nicht genehmigungsbedürftige Anlage, die nach § 22 Abs. 1 Nr. 1 und BImSchG /0) zu beurteilen ist. Das Parkhaus ist so zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen sind auf ein Mindestmaß zu beschränken. Für die Beurteilung der möglichen schädlichen Umwelteinwirkungen, die im Zusammenhang mit dem Betrieb des Parkhauses entstehen können, kommen die Immissions(grenz)werte der TA Luft und deren Irrelevanzwerte zur Anwendung. Für die Beurteilung der Immissionssituation im Nahbereich von Parkhäusern ist Benzol der wesentliche Parameter, weil Benzol krebserregend ist. Da es sowohl mit dem Abgas als auch durch das Verdunsten von Benzin emittiert wird, finden ständig Benzolemissionen statt. In der TA Luft wird die Immissionsbelastung einer genehmigungsbedürftigen Anlage (Zusatzbelastung) als irrelevant betrachtet, wenn ihre Zusatzbelastung geringer als 3% des Immissionsgrenzwertes der Langzeitbelastung (Jahresmittelwert) ist. Im Fall des Schadstoffes Benzol entspricht dies einem Wert von $0,15 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Im Ergebnis der Berechnung wird folgendes festgestellt:

- a) Vor dem Gebäude Fährwall 15 treten in Bodennähe (ca. 1,5 m Höhe) höhere Immissionen auf. Ursache ist die Einfahrtsöffnung des Parkhauses. Wegen der offenen Querschnitte kommt es im Bereich der Ein- und Ausfahrt zu erhöhtem Auftreten von Immissionen in der Nachbarschaft. Im Rahmen der Untersuchung wurde vor dem Gebäude Fährwall 15 eine Immissionsbelastung von max. $2,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ermittelt.
- b) Im Bereich zwischen dem geplanten Kopfbau (Ecke Fährwall/Fährstraße) und dem Parkhaus betragen die Immissionen bis $1,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Ursache ist der hier nur in geringem Maß stattfindende Luftaustausch. Vor der rückwärtigen Fassade der Gebäude Seestra-

- ße 1 betragen die Immissionen in 1,5 m Höhe bis zu $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, vor dem rückwärtigen Teil des Gebäudes Seestraße 2 bis zu $1,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
- c) In ca. 10,5 m Höhe betragen die Immissionen vor dem Kopfbau aufgrund des konzentrierten Auftretens der Abgase über den Schächten bis zu $2,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Vor dem rückwärtigen Teil des Gebäudes Seestraße 1 betragen die Immissionen in ca. 10,5 m Höhe bis zu $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, vor der rückwärtigen Fassade des Gebäudes Seestraße 2 bis zu $1,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
- d) Im Übergangsbereich zwischen dem geplanten Kopfbau und dem Gebäude Seestraße 1 werden Werte bis max. $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ erwartet.
- e) An den Fassaden der alten Speicher auf der gegenüberliegenden Seite des Fährwalls wurden in der Berechnung Werte von max. $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ermittelt.

Zusammengefasst stellen sich die Berechnungsergebnisse für die maximale Immissionsbelastung an Benzol wie folgt dar:

Immissionsort	Höhe [m]	Immissionsbelastung in $\mu\text{g Benzol}/\text{m}^3$
Fährwall 15	bis 2 m	Östliche Gebäudeecke auf einer Breite von 4 m: 2,0
Kopfbau (Parkhausanschluss)	10,5	2,2
Kopfbau (Parkhausanschluss)	14,0	2,5
Seestraße 1	10,5	1,5
Seestraße 2	10,5	1,0

Der Gutachter der TÜV Nord Umweltschutz GmbH & Co. KG stellt in seiner Stellungnahme vom 11.05.2006 folgendes fest:

„Die Auswertung der Berechnungsergebnisse für Benzol zeigen, dass an den Immissionsorten Seestraße 1 und 2 (Orte, an denen sich Personen nicht nur vorübergehend aufhalten; z. B. Wohnungen) Zusatzbelastungen bis zu $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ vorliegen. Diese betragen mehr als 3% vom Immissionswert der TA Luft in Höhe von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und sind daher im Sinne der TA Luft nicht irrelevant. Es muss daher geprüft werden, ob die Gesamtbelastung als Jahresmittelwert den Immissionswert unterschreitet. Gesamtbelastungen als Jahresmittelwert werden gebildet aus der Summe von Vorbelastung und Zusatzbelastung. Das Immissionsmessprogramm vom Mecklenburg-Vorpommern weist für Stralsund (verkehrsbelasteter Messort) in 2004 eine Vorbelastung von $0,80 \mu\text{g}/\text{m}^3$ aus. Die aus Vorbelastung und Zusatzbelastung ermittelten Gesamtbelastungen liegen deutlich unter $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Sie unterschreiten damit den Immissionswert der TA Luft.“

Wie oben benannt, ist für die Beurteilung der Immissionsbelastung im Nahbereich von Parkhäusern die Benzolkonzentration der wesentliche Parameter. Die CO-Immissionsbelastungen sind nicht relevant, da hinsichtlich CO die Immissionsauswirkungen, gemessen an CO-Grenzwerten geringer als bei Benzol sind.

Im Bebauungsplan werden technische Vorkehrungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB festgesetzt (siehe Text (Teil B), Punkt 7.1). Weitergehende Festsetzungen zum Immissionsschutz

sind im Rahmen des Bebauungsplanes nicht möglich. Regelungen zum Lärmschutz bzw. zum Schutz vor Abgasen sind nur auf der Grundlage des § 9 Abs. 1 Nr. 24 Baugesetzbuch oder nach § 1 Baunutzungsverordnung zulässig. Emissions- oder Immissionsgrenzwerte sind keine Vorkehrungen i. S. v. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB sondern reine Zielvorstellungen. Diese sind im Bebauungsplan nicht festsetzbar. Für die Beurteilung der Zulässigkeit der Emissionen ist die planungsrechtliche Ausweisung bzw. die tatsächliche Nutzung der benachbarten Grundstücke bestimmend.

Vermeidung von erheblichen Belästigungen durch Lichteinwirkungen

Licht gehört gemäß § 3 Abs. 2 BImSchG zu den Immissionen und gemäß § 3 Abs. 3 BImSchG zu den Emissionen im Sinne des Gesetzes. Lichtimmissionen können nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz zu den schädlichen Umwelteinwirkungen gehören, wenn sie nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Von dem geplanten Parkhaus werden keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Lichtimmissionen ausgehen.

Die zum Fährwall ausgerichtete Fassade des geplanten Parkhauses soll teilweise transluzent sein, um im Sinne der Benutzerfreundlichkeit so viel Tageslicht wie möglich in das Innere des Parkhauses gelangen zu lassen. Die dem Bebauungsplan zugrunde liegende Vorzugsvariante für das Parkhaus sieht eine horizontal geschuppte Fassade aus Lamellen vor. Die Lamellen werden im Wirkungsbereich der Scheinwerfer der Fahrzeuge dergestalt ausgestattet sein, dass eine Blendung im Fensterbereich der gegenüberliegenden Gebäude auszuschließen ist. Bei den Lamellen kann z.B. Verbundglas zum Einsatz kommen. Die zwischen den Gläsern befindliche Folie würde dann hinsichtlich ihrer Lichtdurchlässigkeit so eingestellt, dass eine Blendwirkung auf die Räume der gegenüberliegenden Bebauung ausgeschlossen werden kann.

Die auf den angrenzenden Straßen fahrenden Autos haben ihre Scheinwerfer parallel zu den vorhandenen Gebäuden ausgerichtet. Eine direkte Blendwirkung in den Wohnungen der Seestraße und im Fährwall ist allein deshalb nicht zu erwarten. Weiterhin ist festzustellen, dass sich die Wohnungen in der Seestraße und auch im Fährwall in der Regel mindestens im Hochparterre befinden, so dass auch aus diesem Grund eine direkte Blendwirkung durch die Scheinwerfer der Fahrzeuge auf den öffentlichen Straße ausgeschlossen sein sollte. Aufgrund der relativ geringen Verkehrszunahme durch das Parkhaus und die Nutzung größtenteils am Tage ist eine deutliche Zunahme der Lichteinwirkungen in der Seestraße nicht zu erwarten.

7. Örtliche Bauvorschriften

Zum Schutz und zur künftigen Gestaltung des Stadtbildes der Altstadt der Hansestadt Stralsund, das von geschichtlicher, baukultureller, künstlerischer, architektonischer und städtebaulicher Bedeutung ist, wurde auf der Grundlage des § 86 Abs. 1 des Gesetzes über die Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V) vom 26.04.1994 (GVBl. M-V Nr. 11 vom 29.04.1994 S. 518) nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft der Hansestadt Stralsund eine Gestaltungssatzung erlassen, welche seit dem 20.05.1994 rechtswirksam ist und auch für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 102 C gilt.

Für den Bereich des geplanten Parkhauses am Fährwall sind Ausnahmen erforderlich. Aufgrund der nutzungsspezifischen Eigenart des Gebäudes und der sich hieraus ergebenden Form des Baukörpers, seiner Fassade usw. ist die Anwendung der Gestaltungssatzung in diesem Fall nicht in allen Punkten möglich. Es wird daher für die § 5 „Haustypen“, § 13 „Oberflächen der Fassade“ und § 15 „Dächer“ die Möglichkeit vorgesehen, von den Regelungen der Gestaltungssatzung abzusehen (vgl. Punkt 9(1) im Text – Teil B).

Um den Grünflächenanteil innerhalb des Quartiers zu erhöhen, sollen mindestens 50% der Dachflächen des Parkhauses begrünt werden (vgl. Punkt 9(2) im Text – Teil B). Diese Festsetzung gilt ausschließlich innerhalb der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung – Parkhaus.

Um fensterlose großflächige Außenwände und Mauern optisch aufzulockern und sowie zu einer weiteren Durchgrünung des Quartiers beizutragen, wird festgesetzt, dass in den besonderen Wohngebieten und auf dem Parkhausgrundstück fensterlose Wände in einer Größe von mehr als 30 m² und Mauern in einer Größe von mehr als 20 m² in voller Breite und in voller Höhe mit Rank- und Kletterpflanzen oder höhengleich mit Sträuchern zu begrünen sind (vgl. Punkt 9(3) im Text – Teil B).

8. Nachrichtliche Übernahmen und Hinweise

8.1 Denkmalschutz

Bodendenkmal:

Das Vorhaben liegt nach § 2 Abs. 3 des Denkmalschutzgesetzes Mecklenburg-Vorpommern (DSchG M-V) Denkmalsbereich sowie nach § 2 Abs. 5 DSchG innerhalb des Bodendenkmals „Altstadt“. Für das Bauvorhaben ist deshalb gemäß Stellungnahme des Landesamtes für Bodendenkmalpflege vom 27.12.2005 eine Genehmigung nach § 7 DSchG M-V erforderlich. Erfordern die geplanten Maßnahmen eine Genehmigung der Unteren Denkmalschutzbehörde gemäß § 7 (1) DSchG M-V, so kann diese nur befürwortet werden, wenn die nachfolgend aufgeführten Nebenbestimmungen gem. § 7 (5) DSchG M-V in die Genehmigung aufgenommen werden. Erfordern die vorgesehenen Maßnahmen eine Planfeststellung, Genehmigung, Erlaubnis, Bewilligung oder Zulassung nach anderen gesetzlichen Bestimmungen als dem DSchG M-V, so kann das gemäß § 7 (6) DSchG M-V erforderliche Einvernehmen dazu nur hergestellt werden, wenn die nachfolgend aufgeführten Nebenbestimmungen gemäß § 7 (5) DSchG M-V entsprechend aufgenommen werden.

Nebenbestimmungen:

„Das o. g. Vorhaben liegt innerhalb des Bodendenkmals „Altstadt“. Die Gültigkeit der Genehmigung ist an die Einhaltung folgender Auflage gebunden: Vor Beginn jeglicher Erdarbeiten muss die fachgerechte Bergung und Dokumentation der betroffenen Teile des Bodendenkmals „Altstadt“ sichergestellt werden. Die Kosten für die Maßnahmen trägt der Verursacher des Eingriffs [§ 6 (5) DSchG M-V]. Über die in Aussicht genommenen Maßnahmen zur Bergung und Dokumentation des Bodendenkmals ist das Landesamt für Bodendenkmalpflege rechtzeitig vor Beginn der Erdarbeiten zu unterrichten.“

Bau- und Kunstdenkmale:

In der Denkmalliste der Hansestadt Stralsund sind die Gebäude Seestraße Nr. 1, 2, 3, 4, 5 und 7 (ehem. Seenotrettungsstation) eingetragen. Die Gebäude wurden in der Planzeichnung (Teil A) des Bebauungsplanes als Baudenkmale nach § 5 Abs. 1 DSchG M-V gekennzeichnet. Eine Beratung zur Bergung und Dokumentation von Bodendenkmalen bzw. zur fachgerechten Sanierung und Instandsetzung von Baudenkmalen ist beim Landesamt für Denkmalpflege, Domhof 4/5 in 19055 Schwerin bzw. der zuständigen Unteren Denkmal-schutzbehörde erhältlich.

8.2 Hochwasserschutz

Das Plangebiet befindet sich in einem Bereich, der durch Hochwasser gefährdet ist. Bei der Errichtung von baulichen Anlagen ist diese Gefährdung durch geeignete konstruktive Maßnahmen am Gebäude (d.h. im ½ Kellergeschoss) zu berücksichtigen. Das maßgebende Bemessungshochwasser beträgt 2,60 m HN (2,70 m NN) ohne Berücksichtigung des Wellenauflaufes.

8.3 Gestaltungssatzung

Zum Schutz und zur künftigen Gestaltung des Stadtbildes der Altstadt der Hansestadt Stralsund, das von geschichtlicher, baukultureller, künstlerischer, architektonischer und städtebaulicher Bedeutung ist, wurde auf der Grundlage des § 86 Abs. 1 des Gesetzes über die Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V) vom 26.04.1994 (GVOBl. M-V Nr. 11 vom 29.04.1994 S. 518) nach Beschlussfassung durch die Bürgerschaft der Hansestadt Stralsund eine Gestaltungssatzung erlassen, welche seit dem 20.05.1994 rechtswirksam ist und auch für das Bebauungsplangebiet gilt. Davon abweichend gilt Punkt 9(1) der Textlichen Festsetzungen.

8.4 Fundmunition

Das Plangebiet liegt gem. Stellungnahme Landesamtes für Katastrophenschutz M-V vom 24.07.2006 in einem Gebiet bzw. geht durch ein Gelände, in dem Kampfmittel vermutet werden bzw. Einzelfunde dokumentiert sind. In Abhängigkeit von den durchzuführenden Arbeiten ist mit dem Vorhandensein weiterer Kampfmittel, wie Bomben, Granaten etc. zu rechnen. Zur Erhöhung der Bausicherheit sollte eine Sondierung des Geländes durchgeführt werden. Hierfür ist vor Beginn dieser Sondierungsmaßnahmen das Landesamt für Katastrophenschutz M-V – Munitionsbergungsdienst – zu benachrichtigen und dem Munitionsbergungsdienst ein Auftrag zu erteilen. Alle mit der Kampfmittelbeseitigung in Zusammenhang stehenden Maßnahmen sind für den Auftraggeber kostenpflichtig.

Grundsätzlich sind alle Tiefbauarbeiten mit entsprechender Vorsicht durchzuführen. Sollten bei den Arbeiten kampfmittelverdächtige Gegenstände oder Munition aufgefunden werden, ist aus Sicherheitsgründen die Arbeit an der Fundstelle und der unmittelbaren Umgebung sofort einzustellen und der Munitionsbergungsdienst zu benachrichtigen. Nötigenfalls ist die Polizei und ggf. die örtliche Ordnungsbehörde hinzuzuziehen.

8.5 Gewässer- und Küstenschutzstreifen

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des Küsten- und Gewässerschutzstreifens nach § 19 des Landesnaturschutzgesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern (LNatG M-V). Zur rechtlichen Sicherheit des Verfahrens bedarf es nach § 19 Abs. 3 Nr. 4 LNatG M-V einer Ausnahmegenehmigung. Diese Ausnahmegenehmigung wurde mit Bescheid vom 21.09.2006 von der Unteren Naturschutzbehörde erteilt.

8.6 Richtfunkverbindung

Über das Plangebiet verläuft eine Richtfunkverbindung der Deutschen Telekom AG. Bei geplanten Hochbauten in diesem Bereich ist daher die Deutsche Telekom AG zu beteiligen. Des Weiteren befinden sich Telekommunikationsanlagen des Unternehmens im Plangebiet. Dies ist bei der Ausführung von Bauarbeiten, Tief- und Straßenbaumaßnahmen zu berücksichtigen. Zuvor muss eine Einweisung des Bauausführenden durch die Telekom erfolgt sein.

8.7 Belange der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung

Bei geplanter Bebauung innerhalb des Plangebietes ist darauf zu achten, dass keine Lichter bzw. Beleuchtungsanlagen errichtet werden, die die Schifffahrt stören oder die Schiffsführer durch Blendwirkung oder Spiegelungen irreführen. Geplante Lichter oder Beleuchtungsanlagen, die von der Wasserstraße aus sichtbar sind, sind dem Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund frühzeitig anzuzeigen.

8.8 Baumschutzsatzung

Es gilt die Baumschutzsatzung der Hansestadt Stralsund vom 22.03.2004, veröffentlicht im Amtsblatt Nr. 3 vom 24.04.2004.

8.9 Altlasten

Die Flurstücke befinden sich auf einem Areal, das jahrzehntelang sowohl durch Wohnbebauung als auch durch gewerbliche bzw. industrielle Nutzung gekennzeichnet ist. Die aufgeführten Flurstücke sind nicht als Altlastenverdachtsflächen im Altlastenkataster der Hansestadt Stralsund registriert. Die Untere Wasserbehörde besitzt zurzeit keine Kenntnisse über Boden- und Grundwasserverschmutzungen. Sollten bei den geplanten Baumaßnahmen Anzeichen für bisher unbekannte Belastungen des Untergrundes wie

- Abartiger Geruch
- Anormale Färbung
- Austritt verunreinigter Flüssigkeiten
- Ausgasungen
- Reste alter Ablagerungen

Angetroffen werden, ist der Abfallbesitzer bzw. -erzeuger zur gemeinwohlverträglichen Beseitigung des Bodenaushubs gemäß § 11 KrW-/AbfG verpflichtet. Die Überwachungsbehörde (Untere Wasserbehörde und untere Abfallbehörde der Hansestadt Stralsund) sind gemäß § 20 LWaG zu informieren.

9. Maßnahmen der Bodenordnung und Kosten der Planrealisierung

Planung und Bau des Parkhauses sollen durch die Hansestadt Stralsund, vertreten durch die Stadterneuerungsgesellschaft Stralsund mbH (SES), realisiert werden. Die Kosten für den Parkhausbau werden auf der Grundlage der vorläufigen Kostenschätzung auf ca. 5,65 Mio Euro geschätzt. Der Kopfbau ist in diesen Kosten nicht berücksichtigt. Für die Finanzierung des Parkhauses sollen Mittel aus der Städtebauförderung beantragt werden. Ergänzend erfolgt eine Finanzierung aus der Parkraumbewirtschaftung. Bereits bei einer Auslastungseinschätzung von durchschnittlich 40 bis 50% ist ein wirtschaftlicher Betrieb des Parkhauses zu erwarten.

10. Verfahrensablauf

Aufstellungsbeschluss (als B-Plan Nr. 39)	10.11.1994
Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses	01.12.1994
Einwohnerversammlung zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit	27.07.1999 und 15.01.2001
Aushang des Vorentwurfes zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit	28.07.1999 – 11.08.1999
Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	03.08.1999 – 06.09.1999
Beschluss über den Entwurf und die Auslegung	16.11.2000
Öffentliche Auslegung des Planentwurfes	14.12.2000 – 22.01.2001
Öffentliche Auslegung des 2. Planentwurfes sowie Beteiligung der Betroffenen	13.12.2005 – 28.12.2005
Beschluss über den 3. Entwurf und die erneute Auslegung	08.06.2006
Öffentliche Auslegung des 3. Planentwurfes	11.07.2006 – 16.08.2006
Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange	12.07.2006
Abwägungs- und Satzungsbeschluss	voraussichtlich IV. Quartal 2006

11. Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB) gemäß der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) in der am Tag des Satzungsbeschlusses geltenden Fassung
- Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNutzungsverordnung – BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132, 1993 BGBl. I S. 466)
- Planzeichenverordnung 1990 (PlanzV 90) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 S. 58)

- Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern vom 18.04.2006 (GS Meckl.-Vorp. Gl. Nr. 2130 – 9)
- Regionales Raumordnungsprogramm Vorpommern (RROP Vorpommern) vom 08.09.1998
- Gesetz zum Schutz der Natur und der Landschaft im Lande Mecklenburg-Vorpommern (LNatG M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Oktober 2002 (GVOBl. M-V 2003 S. 1)

Teil II - Umweltbericht (§ 2 a BauGB)

1. Einleitung

1.1 Inhalte und Ziele des Bebauungsplanes

a) Angaben zum Standort

Das Plangebiet liegt im nordöstlichen Teil des Stadtgebietes Altstadt, im Stadtteil Bastionengürtel und umfasst mit einer Fläche von 10.151 m² nahezu den gesamten Bereich der Fährbastion (Quartier 2 C). Es wird begrenzt durch die Seestraße im Nordosten, der Grünfläche dem so genannten „Fährzingel“ im Südosten, die Bebauung Fährwall 2 bis 9 im Südwesten und die Johannischorstraße im Nordwesten. Das Quartier 2 C liegt in unmittelbarer Nähe zum Hafen mit Passagierschiffsverkehr, zum Yachthafen mit Chartergästen, Gastbooten und sonstigen Nutzungen sowie zur nördlichen Hafensinsel mit dem im Bau befindlichen Ozeaneum. Es zeichnet sich durch seine direkte Lage am Altstadtring außerhalb der historischen Altstadt bei gleichzeitiger Nähe zur Altstadt mit einem relativ starken, ganzjährig durchlaufenden Besucher-, Kunden- und Einkaufsverkehr aus.

Die Baugrundstücke entlang der Seestraße sind bis auf eine Ausnahme (Seestraße 5 a) vollständig bebaut. Es handelt sich hierbei um eine überwiegend denkmalgeschützte 4- bis 5-geschossige Blockrandbebauung mit Kendläden in Richtung Fährwall. Die Gebäude werden im Sinne eines besonderen Wohngebietes überwiegend zu Wohnzwecken, im Erdgeschoss aber auch für gastronomische Einrichtungen oder kleinere Gewerbebetriebe genutzt. Auch die Grundstücke an der Johannischorstraße sind vollständig bebaut. Am Fährwall befindet sich im Bereich des Quartiers 2 C derzeit nur ein Gebäude, ein 1996 entstandenes Wohn- und Geschäftshaus. Die übrigen Grundstücke entlang des Fährwalls und zum Fährzingel sind unbebaut und werden derzeit als temporäre Stellplatzanlage oder Lagerflächen für Baumaterialien genutzt.

Das Plangebiet liegt vollständig innerhalb des Sanierungsgebietes „Altstadtinsel“ sowie im Bereich der Erhaltungssatzung für die Altstadt.

b) Art und Umfang des Vorhabens

Die Ausweisung einer öffentlichen Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Parkhaus“ soll der Errichtung eines öffentlichen Parkhauses mit bis zu 300 Stellplätzen dienen. Der Standort ist aus dem städtebaulichen Rahmenplan für die Altstadt von 1999, der im Jahr 2000 als Managementplan Altstadt fortgeschrieben wurde und Anlage zum Antrag auf Aufnahme der Altstadt in das Welterbe der UNESCO war, entwickelt worden. Das Verkehrskonzept für die Altstadt sieht hinsichtlich des Parkraumangebotes vor, dieses durch weitere Parkhausstandorte insgesamt zu erhöhen und zugleich räumlich zu konzentrieren. Besucherverkehr mit längerer Parkdauer soll aus dem Innenbereich der Altstadt herausgehalten und am Rande der Altstadt, jedoch in guter fußläufiger Entfernung zu dieser konzentriert werden. Der Standort Fährbastion ist dabei neben den bereits vorhandenen Parkhäusern auf Weingartenbastion (270 Stellplätze), am Knieperwall (270 Stellplätze) und Hotel zur Post am Katharinenberg (70 Stellplätze) sowie dem geplanten Parkhaus an der Holzstraße (ca. 300

Stellplätze) unverzichtbar für die Deckung der Parkraumnachfrage der Altstadt sowie auch des Ozeaneums. Die Ausnutzung des Baugrundstücks soll mit einer Grundflächenzahl von 0,66 bei abweichender Bauweise erfolgen. In den besonderen Wohngebieten innerhalb des Quartiers 2 C soll der überwiegend denkmalgeschützte Bestand gesichert werden. Die Grundflächenzahl wird hier abhängig vom derzeitigen Bestand zwischen 0,50 und 0,75 festgesetzt. Die Anzahl der zulässigen Vollgeschosse liegt zwischen eins und maximal fünf. Um die vorhandene Blockrandbebauung zu erhalten, werden die geschlossene Bauweise und Baulinien entlang der Straßen festgesetzt.

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes gilt die Gestaltungssatzung für die Altstadt. Ausnahmen sind möglich, soweit sie § 5 „Haustypen“, § 13 „Oberflächen der Fassaden“ und § 15 „Dächer“ betreffen. Weiterhin werden Regelungen für die Begrünung von Dach- und Außenwandflächen des geplanten Parkhauses getroffen. Ein- und Ausfahrt zum Parkhaus erfolgen vom Fährwall aus (siehe auch Kapitel 5 „Inhalt des Planes“ im Teil I der Begründung). Die Erschließung ist gesichert.

c) Bedarf an Grund und Boden

Das gesamte Plangebiet umfasst eine Größe von	10.155 m ²
Davon sind	
öffentliche Straßenverkehrsfläche Fährwall	1.225 m ²
öffentliche Verkehrsfläche mit Zweckbestimmung „Parkhaus“	3.280 m ²
besondere Wohngebiete gesamt	5.650 m ²
WB mit GRZ 0,50	835 m ²
WB mit GRZ 0,55	909 m ²
WB mit GRZ 0,60	441 m ²
WB mit GRZ 0,65	675 m ²
WB mit GRZ 0,75	2.498 m ²
WB ₁ mit GRZ 1,00	291 m ²

In den besonderen Wohngebieten ist eine 50%ige Überschreitung der Grundflächenzahl für Nebenanlagen, Stellplätze und Garagen mit ihren Zufahrten möglich, jedoch höchstens bis zu einer GRZ von 0,80. Auf dem Parkhausgrundstück (Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung) gilt die Einschränkung, dass die Überschreitung nur für sonstige Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO zulässig ist, da Stellplätze und ihre Zufahrten in diesem Bereich die Hauptnutzung darstellen.

Durch die durch den Bebauungsplan ermöglichte Überbaubarkeit des Bodens können bis zu ca. 2.915 m² Bodenfläche zusätzlich zu den bereits bebauten Flächen dauerhaft versiegelt werden. Da diese Überbauung auch vor der Aufstellung des Bebauungsplanes bereits möglich war bzw. möglich gewesen wäre, handelt es sich bei der geplanten Errichtung des Parkhauses und der anderen geplanten Lückenschließungen nicht um einen ausgleichspflichtigen Eingriff im Sinne des Naturschutzrechtes. Ausgleichsmaßnahmen werden nicht erforderlich. Darüber hinaus ist festzustellen, dass die betroffenen Flächen derzeit als Lagerflächen für Baumaterialien und als Parkplatz genutzt werden, also auch vor der Neubebauung schon stark anthropogen überformt sind.

1.2 Umweltschutzziele aus übergeordneten Fachgesetzen und Fachplanung und ihre Berücksichtigung im Bebauungsplan

a) Baugesetzbuch und Bundesnaturschutzgesetz:

Entsprechend § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB sind bei der Aufstellung von Bebauungsplänen die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, zu berücksichtigen. Die Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter werden im Rahmen der in das Bebauungsplanverfahren integrierten Umweltprüfung untersucht und bewertet (siehe hierzu Punkte 2.1 bis 2.3 des Umweltberichtes, Teil II).

Gemäß § 1 a Abs. 2 Satz 1 gilt der Grundsatz: „Mit Grund und Boden soll sparsam und schonend umgegangen werden; dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen.“ Durch die Aktivierung einer derzeit baulich nicht genutzten Gewerbebrache im inneren Bereich vorhandener Siedlungsflächen wird dem entsprochen.

Entsprechend § 1 a Abs. 3 BauGB ist weiterhin zu berücksichtigen: „Die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes in seinen in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe a bezeichneten Bestandteilen (Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz) sind in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 zu berücksichtigen. Ein Ausgleich ist nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren.“

Hierzu ist festzustellen, dass durch den Bebauungsplan keine ausgleichspflichtigen Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereitet werden, da die geplanten Vorhaben im Geltungsbereich des B-Planes hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung, der damit einhergehenden Versiegelung von Grund und Boden, der überbaubaren Grundstücksfläche und der Höhe der baulichen Anlagen auch vor der Aufstellung des B-Planes zulässig waren. Die Grundstücke im Plangebiet waren vor der Aufstellung des B-Planes der im Zusammenhang bebauten Ortslage nach § 34 BauGB zuzuordnen. Auf den bereits bebauten Grundstücken im Quartier 2 C ist ein Versiegelungsgrad zwischen 55% und 75% und eine Bebauung mit 4 bis 5 Vollgeschossen im Bestand zu verzeichnen. Nach dem Prinzip des Einfügens in die nähere Umgebung wären ohne den Bebauungsplan auf dem Parkhausgrundstück und in den anderen Baulücken Vorhaben mit einer entsprechend hohen Versiegelung und in der gleichen Höhe wie die benachbarte Bebauung zulässig gewesen. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden somit nicht erforderlich.

Das Bundesnaturschutzgesetz regelt in § 21 „Verhältnis zum Baurecht“ folgendes:
„(1) Sind auf Grund der Aufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung von Bauleitplänen oder von Satzungen nach § 34 Abs. 4 Satz 1 Nr. 3 des Baugesetzbuches Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten, ist über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zu entscheiden. (2) Auf Vorhaben in Gebieten mit Bebauungsplänen nach § 30 des Baugesetzbuches, während der Planaufstellung nach § 33 des BauGB und im Innenbereich nach § 34 des Baugesetzbuches sind die §§ 18 bis

20 des Bundesnaturschutzgesetzes nicht anzuwenden.“ (Anmerkung: § 18 „Eingriffe in Natur und Landschaft“, § 19 „Verursacherpflichten, Unzulässigkeit von Eingriffen“ und § 20 „Verfahren“).

b) Landesnaturschutzgesetz Mecklenburg-Vorpommern:

Im Landesnaturschutzgesetz des Landes M-V vom 22.10.2002 gilt u. a. folgender Grundsatz nach § 2 Abs. 2 Nr. 2 LNatG M-V: „Mit Grund und Boden soll sparsam umgegangen werden. Die Nutzbarmachung von Industrie- und Infrastrukturbrachen sowie die Bebauung innerörtlicher unbebauter Flächen, die nicht für Grünflächen vorgesehen sind, sollen Vorrang haben vor der Inanspruchnahme von noch nicht zersiedelten Bereichen im Außenbereich. ...“ Dieser Grundsatz wird im Bebauungsplan berücksichtigt. Die geplante Bebauung erfolgt nicht in einen unzersiedelten Bereich im Außenbereich, sondern auf derzeit baulich nicht genutzten Flächen einer Gewerbebrache innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils am Rande der historischen Altstadt. Sie stellt keinen ausgleichspflichtigen Eingriff im Sinne des Naturschutzrechtes dar.

Gemäß § 13 Landesnaturschutzgesetz (LNatG M-V) gilt folgendes:

„(1) Die örtlichen Erfordernisse und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind von den Gemeinden in Landschaftsplänen zur Vorbereitung von Flächennutzungsplänen und in Grünordnungsplänen zur Vorbereitung von Bebauungsplänen näher darzustellen und bei Bedarf fortzuschreiben. Die Aufgabe wird von den Gemeinden im eigenen Wirkungskreis wahrgenommen.

(2) Von der Aufstellung von Landschafts- und Grünordnungsplänen kann abgesehen werden, wenn die Planungen

- a. keine nachhaltigen und großräumigen Landschaftsveränderungen vorsehen,
- b. nicht den Zielen der überörtlich bedeutsamen Erholungsvorsorge dienen,
- c. nicht für die Sicherung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes bedeutsam sind.“

Hierzu ist festzustellen, dass mit dem Bebauungsplan keine nachhaltigen und großräumigen Landschaftsveränderungen vorgesehen sind. Das Plangebiet liegt im innerstädtischen, dicht überbauten Raum. Die Planung dient nicht den Zielen der überörtlich bedeutsamen Erholungsvorsorge, sondern dem besonderen Wohnen und der Errichtung eines Parkhauses. Der Bebauungsplan ist nicht für die Sicherung des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes bedeutsam. Somit kann gem. § 13 Abs. 2 LNatG M-V von der Erarbeitung eines Grünordnungsplanes abgesehen werden.

c) Regionales Raumordnungsprogramm Vorpommern:

Es gilt das Regionale Raumordnungsprogramm für die Planungsregion Vorpommern (RROP VP) von 1998. Dort ist das Plangebiet innerhalb des Teiloberzentrums Stralsund als allgemeine Siedlungsfläche ausgewiesen. Nachfolgend werden die umweltrelevanten Belange des Regionalen Raumordnungsprogramms Vorpommern wiedergegeben und ihre Berücksichtigung im Bebauungsplan dargestellt.

Gemäß 4.2.2(2) des RROP VP gilt folgendes: „Flächenbeanspruchende Maßnahmen, wie bodenversiegelnde Bauten und Tagebaue, müssen dem Grundsatz des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden entsprechen. Vor der Neubebauung bisher baulich nicht genutzter Flächen ist die verdichtete Nutzung vorhandener Bauflächen und die Verwertung von Industriebrache oder anderweitig bebauter und ungenutzter Fläche sowie die Nutzbarmachung von Altlastenstandorten anzustreben.“

Weiterhin heißt es im Punkt 5.1(6) des RROP VP: „Grundsätzlich ist der Erneuerung und/oder Verdichtung bzw. Umnutzung vorhandener Baugebiete der Vorrang vor der Ausweisung neuer Baugebiete zu geben. Bei der Ausweisung von Bauflächen ist vorrangig auf die Innenentwicklung der Orte zu orientieren.“ Zum Umgang mit Niederschlagswasser wird in Punkt 10.2.2(4) RROP VP ausgeführt: „Niederschlagswasser, insbesondere über größeren versiegelten Flächen, soll, soweit für Brauchwassernutzung geeignet, gesammelt und verwertet werden.“

Die Berücksichtigung im Bebauungsplan erfolgt durch die Tatsache, dass die vorhandene Bebauung im Bereich der Altstadt durch die Inanspruchnahme einer derzeit baulich nicht genutzten Gewerbebrache nachverdichtet werden soll.

Die Brauchwassernutzung von Niederschlagswasser wird im Bebauungsplan nicht ausdrücklich festgesetzt, da die städtische Abwasserbeseitigungssatzung für die Grundstücksentwässerung den Anschluss an die öffentliche Kanalisation fordert. Wenn dafür die notwendigen Voraussetzungen vorliegen, kann ein Grundstückseigentümer von diesem Anschlusszwang befreit werden und das Regenwasser auf seinem Grundstück, z. B. zur Nutzung als Brauchwasser, zurückhalten.

2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

2.1 Bestandsaufnahme und Bewertung

2.1.a) Schutzgüt Mensch

Beeinträchtigung durch Lärm:

Es wird auf die Kapitel 5.5.1 „Verkehrerschließung“ und Kap. 6 „Immissionsschutz“ in der Begründung, Teil I verwiesen.

Der Charakter der im Vorhabengebiet vorhandenen Bebauung entspricht zu großen Teilen einem besonderen Wohngebiet gemäß § 4 a BauNVO. Die an der Seestraße vorhandene Bebauung besteht aus überwiegend denkmalgeschützten Gebäuden, in denen Wohnungen, aber auch eine Pension, Büros oder gastronomische Einrichtungen untergebracht sind. Als Orientierungswerte gelten in den besonderen Wohngebieten gemäß DIN 18005 tags 60 dB(A) und nachts 45 dB(A) für Verkehrslärm bzw. 40 dB(A) für Gewerbelärm.

Abweichend von den Darstellungen des Managementplanes 2000 werden die auf der dem Parkhaus gegenüber liegenden Seite des Fährwalls stehenden Gebäude nicht als besonderes Wohngebiet, sondern als Mischgebiet beurteilt. Bei den Gebäuden handelt es sich um

historische Speicher, in denen im Erdgeschoss nahezu durchgängig eine gewerbliche Nutzung vorzufinden ist. Teilweise befinden sich in den oberen Geschossen Wohnungen, teilweise sind dort Lagerräume und andere gewerblich genutzte Räume angesiedelt. Auch zukünftig ist aufgrund der historischen Bausubstanz mit einer Zunahme der Wohnnutzung nicht zu rechnen. Als Orientierungswerte nach der DIN 18005 gelten in Mischgebieten tags 60 dB(A) und nachts 50 dB(A) für Verkehrslärm bzw. 45 dB(A) für Gewerbelärm.

Das Grundstück für den geplanten Parkhausneubau wird derzeit temporär als Lagerplatz für Materialien des Straßenbaus sowie teilweise als temporäre Stellplatzanlage für Anwohner genutzt.

Die unmittelbar an das Plangebiet angrenzenden Straßen (Seestraße, Fährwall und die Fährstraße sind innerstädtische Sammelstraßen mit Erschließungsfunktion. Die Nutzung des Fährwalls und der Seestraße als Einbahnstraße soll beibehalten werden. Wie im übrigen Altstadtgebiet gilt auch hier Tempo 30. Der Ausbauzustand der das Quartier umgebenden Straßen ist gut. Fährwall, Johannischerstraße und Fährstraße sind im Zeitraum zwischen 2002 und 2003 saniert worden. Die Seestraße hat eine relativ ebene Schwarzdecke.

Die aktuellen Verkehrsmengen sind durch Hochrechnung auf der Grundlage von Verkehrszählungen im März und im April 2006 ermittelt worden. Daraus ergibt sich für den Fährwall eine Belastung von ca. 5.300 Kfz/24 h, für die Fährstraße eine Belastung von 1.300 Kfz/24 h, für die Seestraße 5.600 Kfz/24 h und für die Johannischerstraße eine Belastung von ca. 540 Kfz/24h. Bei der Analyse der derzeitigen schalltechnischen Situation (Schalltechnische Untersuchung durch den TÜV Nord; Stand: 11.05.2006) wird deutlich, dass das Plangebiet bereits im Bestand eine Vorbelastung durch Verkehrslärm aufweist. In vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei vorhandener Bebauung, bestehenden Verkehrswegen und in Gemengelagen, lassen sich die Orientierungswerte nach der DIN 18005 oft nicht einhalten. Die Beurteilungspegel liegen ohne das Parkhaus um etwa 0,5 dB(A) unterhalb der Beurteilungspegel mit dem Parkhaus. Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 bestehen somit bereits ohne die Errichtung des Parkhauses und werden aber durch geeignete Maßnahmen (Festsetzungen zum Lärmschutz, Lückenschließung) so weit wie möglich ausgeglichen.

Gemäß Verkehrsprognose (Expertise zur Verkehrserzeugung des Parkhauses Fährwall; Schnüll Haller mit Stand von April 2006) beträgt die Zunahme des Verkehrs in der mittelfristigen Prognose durch das Parkhaus ca. 1.200 Kfz/24 h. Da es sich bei den zusätzlichen Fahrzeugen nur um Pkw handelt, sinkt der Anteil des Schwerverkehrs um 1,3%, die Emissionspegel der Straßen erhöhen sich somit nur um 0,2 bis 0,5 dB(A). Änderungen sind in diesem Bereich durch das menschliche Gehör nicht unterscheidbar.

Die Verkehrsentwicklung mit dem Parkhausstandort und die damit verbundene Umweltbelastung wurde in einem schalltechnischen Gutachten untersucht, das durch die TÜV Nord Umweltschutz Rostock GmbH & Co. KG erstellt worden ist (Stand: 11.05.2006). Ziel der Untersuchung war es, die Wohnbedingungen entlang der an das Quartier angrenzenden Straßen zu betrachten und die Einordnung des geplanten Parkhauses unter schalltechnischen Gesichtspunkten zu bewerten. Da eine zeitliche Begrenzung des Parkhausbetriebes nicht vorgesehen ist, erfolgten die Untersuchungen für den Tages- und Nachtzeitraum. Die Prognose erfolgte auf der Grundlage der aktuellen Parkhausplanung vom Büro Schagemann

Prof. Schulte mit Stand vom März 2006. Berücksichtigt wurde ebenfalls, dass das Gebäude des Parkhauses zur Seestraße, zur Fährstraße und zur Johannischorstraße hin mit einer geschlossenen Wand zu versehen ist und eine Nutzung des Gebäudedaches als offenes Parkdeck nicht zulässig ist.

Im Ergebnis der Berechnungen kann folgendes festgestellt werden:

- Die Beurteilungspegel für die Prognose ohne Parkhaus liegen um etwa 0,5 dB(A) unterhalb der Beurteilungspegel für die Prognose mit Parkhaus. Die ermittelte Überschreitung der Orientierungswerte ergibt sich somit bereits ohne die Errichtung des Parkhauses, was bei vorhandener Bebauung und bestehenden Verkehrswegen häufig der Fall ist.
- Mit den errechneten maximalen Beurteilungspegel für den Straßenverkehr in der mittelfristigen Prognose mit Parkhaus werden an den Gebäuden in der Seestraße und am Fährwall unmittelbar an der Straße die Orientierungswerte der DIN 18005, Teil 1, in den besonderen Wohngebieten (60/45 dB(A)) tags um 4 bis 7 dB(A) und nachts um 12 bis 15 dB(A) überschritten.
- Das Parkhaus wirkt sich günstig auf die Rückseite der Gebäude der Seestraße aus, die Immissionen aus dem Verkehrslärm vom Fährwall werden im Hofbereich erheblich reduziert. Ohne Berücksichtigung des Öffnens und Schließens der Ein- und Ausfahrttüre liegen die Beurteilungspegel an den in der Berechnung angenommenen Immissionsorten im Innenhof des Quartiers 2 C (Rückseite der Gebäude an der Seestraße und Fährwall 15) am Tag zwischen 39 und 44 dB(A) und in der Nacht zwischen 28 und 33 dB(A). Die Orientierungswerte für besondere Wohngebiete werden damit tags um mindestens 16 dB(A) und nachts um mindestens 7 dB(A) unterschritten.
- An den zur Straße orientierten Seiten der Gebäude am Fährwall werden mit den ermittelten Beurteilungspegeln die Orientierungswerte der DIN 18005 für Mischgebiete (60/45 dB(A)) am Tag um 9 bis 16 dB(A) und in der Nacht um 9 bis 15 dB(A) unterschritten. Auch an den Gebäudefassaden, unmittelbar gegenüber der Ein- bzw. Ausfahrt wird der nächtliche Orientierungswert von 45 dB(A) unterschritten.
- Berücksichtigt man das Öffnen und Schließen der Ein- und Ausfahrt(roll)tore am Fährwall, so führt dies zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel. Dabei wird in der Berechnung von 2 Öffnungs- bzw. Schließvorgängen je Fahrzeugbewegung ausgegangen. Für den Tageszeitraum wird von geöffneten Toren ausgegangen. Für die Fassaden im Innenhof des Quartiers spielen die Öffnungs- und Schließvorgänge der Ein- bzw. Ausfahrttüre keine Rolle, da sich der Beurteilungspegel hier um weniger als 1 dB(A) erhöht.
- An den zur Straße gelegenen Fassaden der Gebäude am Fährwall führt die Berechnung unter Berücksichtigung des Öffnens und Schließens der Ein- und Ausfahrttüre zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel um etwa 7 bis 8 dB(A). Der Orientierungswert der DIN 18005 für Mischgebiete von 45 dB(A) wird im Nachtzeitraum um 3 bis 9 dB(A) überschritten. Maßnahmen zum Schallschutz werden erforderlich. Das Öffnen und Schließen der Tore sollte nachts nicht zulässig sein. Eine entsprechende Auflage ist nach erneuter Prüfung im Baugenehmigungsverfahren zu erteilen.

Bei Parkplätzen sind einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen (z. B. Türeenschlagen) als kritisch zu bewerten. Derartige Geräuschspitzen dürfen nach der TA Lärm den Richtwert tags um nicht mehr als 30 dB(A) und nachts um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten. Das Spitzenpegelkriterium nach der TA Lärm wird bei der in der Schalltechnischen Prognose angenommenen Schalldämmung der Außenwand und der vorgesetzten Wand im Innenhof sowie bei der Sicherung des erforderlichen Mindestabstandes zwischen einem Stellplatz im Bereich der Ein- bzw. Ausfahrt mit Sichtverbindung zur Baugrenze auf der gegenüberliegenden Straßenseite am Fährwall eingehalten. Die Spitzenpegel liegen an der rückwärtigen Seite der Gebäude Seestraße 2 und 3 maximal 11 dB(A) und an den auf der dem Parkhaus gegenüber liegenden Seite des Fährwalls befindlichen Gebäuden am Fährwall um max. 9dB(A) über den gebietsabhängigen nächtlichen Orientierungswerten. Diese Überschreitungen liegen unterhalb der zulässigen Geräuschspitzen von 20 dB(A) in der Nacht.

Bewertung:

Mit der Errichtung des Parkhauses und der damit verbundenen Zunahme des Straßenverkehrs wird sich die Lärmbelastung der Anwohner gegenüber dem Zustand ohne das Parkhaus nur geringfügig erhöhen (0,5 dB(A)). Bereits im Bestand werden die Orientierungswerte der DIN 18005 an den Fassaden der Gebäude am Fährwall und an der Seestraße überschritten. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten scheidet aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzwänden oder -wällen aus. Passive Lärmschutzmaßnahmen werden daher erforderlich. Entsprechend der im Bebauungsplan ausgewiesenen Lärmpegelbereiche III und IV sind die zur Straßen orientierten Außenbauteile der Gebäude an der Seestraße, der Johannischorstraße, am Fährwall und an der Fährstraße mit einem erforderlichen Schalldämm-Maß gemäß der Regelungen der DIN 4109 auszubilden. Werden innerhalb des Lärmpegelbereiches IV Schlaf- oder Kinderzimmer auf der der Straße zugewandten Seite des Gebäudes angeordnet, sind zusätzlich schallgedämmte Lüftungen vorzusehen.

Unter der Voraussetzung, dass die am Parkhaus selbst vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen (geschlossene Wände in Richtung Seestraße, Fährstraße und Johannischorstraße, keine Nutzung des Daches als offene Stellplatzfläche) und die passiven Schallschutzmaßnahmen gemäß der jeweiligen Lärmpegelbereiche an den umliegenden Gebäuden realisiert werden sowie ein Öffnen und Schließen der Parkhaustore während der Nachtstunden vermieden wird, sind erhebliche Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch nicht zu erwarten.

Abschließend sei angemerkt, dass die langfristige Prognosebelastung hinsichtlich der Verkehrsbelegung für die Seestraße etwa 36% unter der Analysebelastung liegt. Grund hierfür sind die zu erwartenden starken Veränderungen der Verkehrsströme durch die Inbetriebnahme der B 96n (Rügendamm) und der B 105n (5. Bauabschnitt). Die Belastung im Fährwall sinkt langfristig betrachtet um 26% gegenüber der Analysebelastung. (Quelle: Expertise zur Verkehrserzeugung des Parkhauses Fährwall; Schnüll Haller und Partner, Stand: April 2006) Für die Berechnungen wurde jedoch stets von der mittelfristigen – höheren - Prognosebelastung ausgegangen.

Beeinträchtigung durch Abgase/Benzol – Luftreinhaltung:

Für die Beurteilung der Immissionssituation im Nahbereich vom Parkhaus ist die Benzolkonzentration der wesentliche Parameter. Von einem Parkhaus können durch den Betrieb der Kraftfahrzeuge schädliche Umwelteinwirkungen ausgehen, die wegen der häufig nahen Abstände zu Immissionsorten (Orte, an denen sich Personen nicht nur vorübergehend aufhalten) zu einer lokalen Erhöhung der Immissionsbelastung führen. Zur Beurteilung der Umwelteinwirkungen kommen die Immissions-(grenz)werte der TA Luft zur Anwendung. Für die Beurteilung der Immissionssituation im Nahbereich von Parkhäusern ist die aromatische Kohlenwasserstoffverbindung Benzol der wesentliche Parameter, da gemessen an Vorbelastungen und 'Grenzwerten' Benzol die höchste anteilige Zusatzbelastung darstellt. Der Schutz der menschlichen Gesundheit ist nach den Anforderungen/Kriterien der TA Luft gewährleistet, wenn die Benzolkonzentration im Jahresmittel einen Wert von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nicht überschreitet. Dieser Wert gilt für die Gesamtbelastung. (Stellungnahme über die Auswirkungen von Benzol beim Betrieb des Parkhauses 'Fährwall' in Stralsund" - TÜV NORD Umweltschutz GmbH & Co. KG; Dr. W. Knauer, Stand: 11.05.2006).

Die Untersuchungen wurden auf der Grundlage der Entwürfe zur Parkhausplanung durchgeführt. Diese sehen hinsichtlich der Entlüftung des Gebäudes folgendes als relevant an:

- Eine Kapazität des Parkhauses von ca. 284 Stellplätzen
- Seitenwände des Parkhauses sind geschlossen, Fassade zum Fährwall ist luftdurchlässig,
- Ca. 0,70 m breiter Schacht in der Mitte des Gebäudes für eine zusätzliche Be- und Entlüftung aller Parketagen
- ca. 1,0 m breiter Abstand zwischen Gebäude und vorgesetzter Außenwand zur Seestraße hin
- Ein- und Ausfahrt erfolgen vom Fährwall aus
- Die Anzahl der Ein- und Ausfahrten wird mit 1.250 pro Tag angenommen.

Für die künftige Nutzung des Parkhauses wird von folgenden Bedingungen ausgegangen:

- In 6 „Sommer“-Monaten erfolgt täglich eine 7-fache Belegung mit etwa 1 bis 2 Stunden Aufenthalt
- In den anderen 6 Monaten erfolgt täglich eine 3-fache Belegung mit etwa 2 Stunden Aufenthalt
- In den beiden unteren Ebenen des Parkhauses sind abends bzw. nachts ca. 50 Festparker untergebracht.

Bei dem Parkhaus handelt es sich um eine nicht genehmigungsbedürftige Anlage, die nach § 22 Abs. 1 Nr. 1 und BImSchG /0) zu beurteilen ist. Das Parkhaus ist so zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen sind auf ein Mindestmaß zu beschränken. Für die Beurteilung der möglichen schädlichen Umwelteinwirkungen, die im Zusammenhang mit dem Betrieb des Parkhauses entstehen können, kommen die Immissions(grenz)werte der TA Luft und deren Irrelevanzwerte zur Anwendung. Für die Beurteilung der Immissionssituation im Nahbereich von Parkhäusern ist die aromatische Kohlenwasserstoffverbindung Benzol der wesentliche Parameter, weil Benzol krebserregend ist. Da es sowohl mit dem Abgas als auch durch das Verdunsten von Benzin emittiert wird, finden ständig Benzolemissionen statt. In der TA Luft wird die Immis-

sionsbelastung einer genehmigungsbedürftigen Anlage (Zusatzbelastung) als irrelevant betrachtet, wenn ihre Zusatzbelastung geringer als 3% des Immissionsgrenzwertes der Langzeitbelastung (Jahresmittelwert) ist. Im Fall des Schadstoffes Benzol entspricht dies einem Wert von $0,15 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Im Ergebnis der Berechnung wird folgendes festgestellt:

- Vor dem Gebäude Fährwall 15 treten in Bodennähe (ca. 1,5 m Höhe) höhere Immissionen auf. Ursache ist die Einfahrtsöffnung des Parkhauses. Wegen der offenen Querschnitte kommt es im Bereich der Ein- und Ausfahrt zu erhöhtem Auftreten von Immissionen in der Nachbarschaft. Im Rahmen der Untersuchung wurde vor dem Gebäude Fährwall 15 eine Immissionsbelastung von max. $2,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ermittelt.
- Im Bereich zwischen dem geplanten Kopfbau (Ecke Fährwall/Fährstraße) und dem Parkhaus betragen die Immissionen bis $1,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Ursache ist der hier nur in geringem Maß stattfindende Luftaustausch. Vor der rückwärtigen Fassade der Gebäude Seestraße 1 betragen die Immissionen in 1,5 m Höhe bis zu $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, vor dem rückwärtigen Teil des Gebäudes Seestraße 2 bis zu $1,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
- In ca. 10,5 m Höhe betragen die Immissionen vor dem Kopfbau aufgrund des konzentrierten Auftretens der Abgase über den Schächten bis zu $2,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Vor dem rückwärtigen Teil des Gebäudes Seestraße 1 betragen die Immissionen in ca. 10,5 m Höhe bis zu $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, vor der rückwärtigen Fassade des Gebäudes Seestraße 2 bis zu $1,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
- Im Übergangsbereich zwischen dem geplanten Kopfbau und dem Gebäude Seestraße 1 werden Werte bis max. $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ erwartet.
- An den Fassaden der alten Speicher auf der gegenüberliegenden Seite des Fährwalls wurden in der Berechnung Werte von max. $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ermittelt.

Zusammengefasst stellen sich die Berechnungsergebnisse für die maximale Immissionsbelastung an Benzol wie folgt dar:

Immissionsort	Höhe [m]	Immissionsbelastung in $\mu\text{g Benzol}/\text{m}^3$
Fährwall 15	bis 2 m	Östliche Gebäudeecke auf einer Breite von 4 m: 2,0
Kopfbau (Parkhausanschluss)	10,5	2,2
Kopfbau (Parkhausanschluss)	14,0	2,5
Seestraße 1	10,5	1,5
Seestraße 2	10,5	1,0

Der Gutachter der TÜV Nord Umweltschutz GmbH & Co. KG stellt in seiner Stellungnahme vom 11.05.2006 folgendes fest:

„Die Auswertung der Berechnungsergebnisse für Benzol zeigen, dass an den Immissionsorten Seestraße 1 und 2 (Orte, an denen sich Personen nicht nur vorübergehend aufhalten; z. B. Wohnungen) Zusatzbelastungen bis zu $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ vorliegen. Diese betragen mehr als 3% vom Immissionswert der TA Luft in Höhe von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und sind daher im Sinne der TA Luft nicht irrelevant. Es muss daher geprüft werden, ob die Gesamtbelastung als Jahresmittelwert den Immissionswert unterschreitet. Gesamtbelastungen als Jahresmittelwert werden gebildet aus der Summe von Vorbelastung und Zusatzbelastung. Das Immissionsmesspro-

gramm vom Mecklenburg-Vorpommern weist für Stralsund (verkehrsbelasteter Messort) in 2004 eine Vorbelastung von $0,80 \mu\text{g}/\text{m}^3$ aus. Die aus Vorbelastung und Zusatzbelastung ermittelten Gesamtbelastungen liegen deutlich unter $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Sie unterschreiten damit den Immissionswert der TA Luft.“

CO-Immissionsbelastungen in der Nachbarschaft des Parkhauses sind nicht relevant, da hinsichtlich CO die Immissionsauswirkungen, gemessen an CO-Grenzwerten geringer als bei Benzol sind.

Bewertung:

Die Planung hat hinsichtlich der Belastung durch Benzol voraussichtlich keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch. Die im Rahmen der Prognose ermittelten Belastungen der unmittelbaren Umgebung unterschreiten den Immissionswert der TA Luft.

Belichtung/Besonnung der angrenzenden Bebauung:

In Wohngebieten trägt die Besonnung der Fenster und Balkone sowie des Innenhofes zum Wohlbefinden der Bewohner bei und ist als ein grundlegendes Kriterium für die Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu betrachten. Der geplante Neubau des Parkhauses sowie auch des Kopfbaus können aufgrund der Höhe beider Gebäude und ihrer sonstigen äußeren Maße Einfluss auf die Belichtungs- bzw. Besonnungssituation der angrenzenden Bebauung haben. Hierbei sind insbesondere die rückwärtige Bebauung mit Kendläden und teilweise Balkonen entlang der Seestraße, die vorhandene Bebauung auf der dem Parkhaus gegenüberliegenden Seite des Fährwalls sowie das unmittelbar angrenzende Gebäude Fährwall 15/15a auf dem Flurstück 20 zu betrachten. Dementsprechend ist im Zuge der Planung eine Untersuchung der Besonnungs- bzw. Beschattungsverhältnisse angezeigt.

Die Bewertung der Prognoseergebnisse erfolgt dabei auf der Grundlage der DIN 5034 – Tageslicht in Innenräumen. Der Anwendungsbereich dieser DIN gilt für alle Aufenthaltsräume im Sinne der Bauordnung der Länder bzw. der Arbeitsstättenverordnung. Sie legt außerdem fest, wie in Innenräumen eine akzeptable Sichtverbindung nach außen und eine ausreichende Helligkeit mit Tageslicht zu erreichen sind. Die Anforderungen, die an die Tageslichtöffnungen im Hinblick auf die Sichtverbindung nach außen und die Beleuchtung zu stellen sind, werden durch die Anforderungen an die Besonnungsdauer und den zeitweise erforderlichen Schutz gegen Blendung und Wärmestrahlung sowie durch Planungshinweise ergänzt.

Nach der DIN 5034 gilt ein Raum als ausreichend besont, wenn Sonnenstrahlen bei einer Sonnenhöhe von mindestens 6 Grad in den Raum einfallen können. Als Nachweisort gilt die Fenstermitte in Brüstungshöhe und Fassadenebene. Die Besonnung eines Gebäudevorbaus, z. B. eines Erkers, gilt nicht als Besonnung des Raumes. Ein Wohnraum gilt als ausreichend besont, wenn seine Besonnungsdauer am 17.01. mindestens 1 Stunde. Eine Wohnung gilt als ausreichend besont, wenn in ihr mindestens 1 Wohnraum ausreichend besont wird.

Durch das Architekturbüro Schagemann Prof. Schulte aus Potsdam wurde im Rahmen einer entsprechenden Prognose (Stand: 10.04.2006) die zu erwartende Verschattung für den 21. März, den 21. Juni, den 21. September und den 21. Dezember jeweils zu verschiedenen Tageszeiten ermittelt und graphisch dargestellt. Die Ergebnisse der Prognose werden nachfolgend beschrieben.

Sonnenbahndiagramm:

Das Sonnenbahndiagramm ist darauf ausgerichtet, eine bestimmte, betroffene Position zu untersuchen. Als Bezugspunkt für die Darstellung des Sonnenbahndiagramms wurde der Balkon gewählt, der im Jahr 2004 vor dem Westgiebel des Gebäudes Seestraße 2 errichtet wurde. Der Bezugspunkt wurde für das Erdgeschoss und für das 2. Obergeschoss untersucht, jeweils etwa in Höhe des Fußbodens.

- Bis jeweils 11.00 Uhr eines Tages liegen die Bezugspunkte (Erdgeschoss und 2. Obergeschoss Balkon am Westgiebel Seestraße 2) vollständig im Eigenschatten der Bebauung Seestraße 2.
- Der Einfluss des Kopfbaus am Fährzingel zeigt sich in der Zeit von September bis März täglich etwa zwischen 11.30 Uhr und 13.00 Uhr. Das Parkhaus selbst hat Einfluss zwischen November und Januar sowie August bis April.
- Das Erdgeschoss ist von Februar bis August besonnt, täglich von etwa 10.30 Uhr bis 17.00 Uhr, im September noch bis 15.00 Uhr. Das 2. Obergeschoss ist von Februar bis August zwischen 10.30 Uhr und 17.30 Uhr besonnt.

Verschattungsgeometrie:

a) Die Verschattungsgeometrie bezieht sich nicht auf einen Relevanzpunkt, sondern stellt den Grad der Verschattung dar, zu dem angenommenen Zeitpunkt unter Beachtung des jeweiligen Sonnenhöhenwinkels und des Azimutwinkels. Die Projektionsebene befindet sich auf Höhe des Terrains, das bei der Darstellung als ebene Fläche angenommen wurde.

b) Die Darstellung der Verschattungsgeometrie zum Zeitpunkt der Tag-/Nachtgleiche (21. März / 21. September) macht deutlich, dass die Grundstücke der Seestraßenbebauung täglich bis 12.00 Uhr überhaupt nicht unter dem Einfluss des Parkhauses und des Kopfbaus stehen, sondern ausschließlich im Schatten der unmittelbaren Nachbarn der Seestraße. Erst um 12.00 Uhr und 16.00 Uhr werfen Kopfbau und Parkhaus Schatten auf die betreffenden Grundstücke. Am 21. Juni ist selbst um 16.00 Uhr der Einfluss des Parkhauses auf die Seestraßengrundstücke gering. Es fällt aber noch immer Schatten von den direkten Seestraßennachbarn. Um 12.00 Uhr liegt ausschließlich Nachbarschatten auf den Grundstücken.

c) Der Betrachtungszeitpunkt 21. Dezember ist nicht von Bedeutung für die Parkhausrelevanz, weil selbst um 12.00 Uhr (Azimut 0 Grad) der Höhenwinkel von 13 Grad keine Besonnung der Grundstücke zulässt.

Verschattung am 21.März und am 21.September:

	8.00 Uhr	12.00 Uhr	16.00 Uhr
Rückwärtige Bebauung entlang der Seestraße (vorhandene Gebäude)	Liegt vollständig im Eigenschatten	Kemläden liegen teilweise im Eigenschatten; keine Verschattung durch das Parkhaus	Liegen vollständig im Schatten des Parkhauses (Kemläden teilweise auch im Eigenschatten)
Gebäude Fährwall 15/15a (Flurstück 20)	Wird teilweise durch das Parkhaus verschattet	Wird teilweise durch das Parkhaus verschattet	Wird durch das Parkhaus nicht beeinträchtigt

Vorhandene Bebauung auf der gegenüberliegenden Seite des Fährwalls	Wird durch das Parkhaus nicht beeinträchtigt	Wird durch das Parkhaus nicht beeinträchtigt	Wird durch das Parkhaus nicht beeinträchtigt
--	--	--	--

Verschattung am 21. Juni:

	8.00 Uhr	12.00 Uhr	16.00 Uhr
Rückwärtige Bebauung entlang der Seestraße (vorhandene Gebäude)	Liegt vollständig im Eigenschatten	Keine Verschattung durch das Parkhaus; Kempläden liegen teilweise im Eigenschatten – betrifft nicht die Balkone	Keine Verschattung durch das Parkhaus
Gebäude Fährwall 15/15a (Flurstück 20)	Wird teilweise durch das Parkhaus verschattet	Wird durch das Parkhaus nicht beeinträchtigt	Wird durch das Parkhaus nicht beeinträchtigt
Vorhandene Bebauung auf der gegenüberliegenden Seite des Fährwalls	Wird durch das Parkhaus nicht beeinträchtigt	Wird durch das Parkhaus nicht beeinträchtigt	Wird durch das Parkhaus nicht beeinträchtigt

Verschattung am 21. Dezember:

	12.00 Uhr
Rückwärtige Bebauung entlang der Seestraße (vorhandene Gebäude)	Liegen vollständig im Schatten
Gebäude Fährwall 15/15a (Flurstück 20)	Wird teilweise durch das Parkhaus verschattet
Vorhandene Bebauung auf der gegenüberliegenden Seite des Fährwalls	Wird durch das Parkhaus nicht beeinträchtigt

Gemäß DIN 5034, Punkt 5.4 kann der Verlust an direktem Himmelslicht bei vorhandener dichter Bebauung durch helle Oberflächen im Raum und durch helle Fassaden der gegenüberliegenden Gebäude etwas ausgeglichen werden. Im vorliegenden Fall wäre dies beispielsweise auf die Außenwände der Kempläden im hinteren Bereich der Seestraßenbebauung anwendbar. Die rückwärtige, zum Innenhof orientierte Außenwand des Parkhauses wird nicht hell gestaltet werden. Hier ist stattdessen eine Begrünung vorgesehen, die sehr wesentlich zur Verbesserung des Mikroklimas im Blockinnenbereich beitragen wird.

Bewertung:

Hinsichtlich der Belastung durch eine im Zusammenhang mit der Errichtung des Parkhauses eintretende Verschattung sind voraussichtlich keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch zu erwarten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die betroffenen Wohnungen in den Gebäuden an der Seestraße gemäß der Definition der DIN 5034 – Tageslicht in Innenräumen – ausreichend besonnt sind, da nach Aktenlage alle Wohnungen von der Seestraße zum Innenhof durchlaufen. Ungeachtet der geplanten Errichtung des Parkhauses und des Kopfbaus sind sie auf jeden Fall von der Seestraßenseite bzw. vom Hafen aus besonnt. Die jahreszeitlich bedingte, nur in den Nachmittagsstunden auftretende Verschlechterung der Besonnung der hofseitigen Balkone ist zumutbar.

Bis zu einem Azimut von 20 Grad Ost (10.30 Uhr) sind nahezu ausschließlich der Einfluss des Eigenschattens und der der unmittelbaren Seestraßennachbarn von Bedeutung. Erst zwischen dem Azimut 20 Grad Ost und 107 Grad West beeinflusst der Schattenwurf des Kopfbaus und des Parkhauses die Seestraßengrundstücke. Dabei zeigt das Sonnenbahndiagramm, dass die Häuser und damit die Wohnungen selbst nur partiell betroffen sind. Die Einflusspunkte des Kopfbaus und des Parkhauses liegen auf der Linie des Firstes. Auch im Falle einer lediglich den Straßenrand begleitenden Bebauung mit der Firsthöhe, die sich aus der Firsthöhe der benachbarten Bebauung ableitet, würde nahezu der gleiche Schattenwurf entstehen. Demzufolge haben die tiefer in das Grundstück des Parkhauses hineinragenden Gebäudeteile keinen Einfluss auf die Verschattung der Seestraßengrundstücke.

Die zum Weltkulturerbe der UNESCO gehörende Stralsunder Altstadt zeichnet sich u. a. durch ihre historisch gewachsene Dichte aus. An heutigen Anforderungen gemessen, würde sich in vielen Teilen das Maß der erforderlichen Besonnung wohl nicht mehr erfüllen lassen. Eine strikte Anwendung der DIN 5034 auf den Bereich der Stralsunder Altstadt würde vermutlich ein völlig verändertes, die Struktur des historischen Stralsunds auflösendes Bild zur Folge haben und damit wiederum dem Managementplan 2000 und der Verantwortung für den Erhalt des Weltkulturerbes widersprechen.

Sozialabstand:

Neben dem Schutz vor Immissionen oder der Gewährleistung einer ausreichenden Belichtung der vorhandenen Bebauung im unmittelbaren Nahbereich des geplanten Parkhauses ist bei der Planung auch die Wahrung eines angemessenen Sozialabstandes zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass durch die Neubebauung im Quartier keine Verhältnisse geschaffen werden, die dazu beitragen, dass beispielsweise eine Nachbar dem anderen unmittelbar ins Fenster schauen kann und so die Privatsphäre nicht mehr gewahrt bleibt.

Mit der geplanten Errichtung des Parkhauses ist dies nicht zu befürchten, denn die zum Innenhof des Quartiers orientierte Parkhauswand wird aus immissionsschutzrechtlichen Gründen keine Öffnungen haben, dafür aber nahezu vollständig begrünt werden. Würde an gleicher Stelle ein ebenso großes Wohnhaus errichtet werden, wären zum Innenhof Fensteröffnungen, Balkone, Terrassen und Dachgärten möglich und wahrscheinlich.

Bewertung:

Durch den geplanten Bau des Parkhauses werden die Belange des Nachbarnschutzes, hier insbesondere des Sozialabstandes, weniger berührt als beispielsweise bei der Errichtung eines Wohnhauses in vergleichbarer Größe und Anordnung. Erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind nicht zu erwarten.

Immissionen durch Blendwirkung der Fahrzeuge im Parkhaus:

Die zum Fährwall ausgerichtete Fassade des geplanten Parkhauses soll transluzent sein, um im Sinne der Benutzerfreundlichkeit so viel Tageslicht wie möglich in das Innere des Parkhauses gelangen zu lassen. Die dem Bebauungsplan zugrunde liegende Vorzugsvari-

ante für das Parkhaus sieht eine horizontal geschuppte Fassade aus Glaspaneelen vor. Die jeweilige Höhenlage des Glaspaneels innerhalb der Geschosshöhe von 2,80 m bestimmt dessen Anforderungsprofil und Eigenschaft. Dies bedeutet, dass die Paneele im Wirkungsbereich der Scheinwerfer der Fahrzeuge innerhalb des Parkhauses dergestalt ausgestattet ist, dass eine Blendung im Fensterbereich der gegenüberliegenden Gebäude auszuschließen ist. Bei den Paneelen handelt es sich um Verbundgläser. Die zwischen den Gläsern befindliche Folie wird hinsichtlich ihrer Lichtdurchlässigkeit so eingestellt, dass eine Blendwirkung auf die Räume der gegenüberliegenden Bebauung ausgeschlossen werden kann.

Bewertung:

Erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch durch mögliche Lichtimmissionen (Scheinwerfer der Fahrzeuge im Parkhaus) sind nicht zu erwarten. Gegenüber dem Bestand sind keine Verschlechterungen zu erwarten.

Brandschutz:

Im Rahmen der Bauleitplanung kann nur der vorbeugende Brandschutz betrachtet werden. Eine detailliertere Auseinandersetzung und Prüfung der Thematik des Brandschutzes, beispielsweise hinsichtlich der zu verwendenden Materialien und der sonstigen Anforderungen (z. B. Flucht- und Rettungswege), die das Parkhaus diesbezüglich erfüllen muss, erfolgt entsprechend der gesetzlichen Vorschriften im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens.

Der erforderliche Löschwasserbedarf für das Plangebiet beträgt laut Stellungnahme des Feuerwehr- und Rettungsdienstes der Hansestadt Stralsund 96 m³/h und ist für eine Löschzeit von 2 Stunden jederzeit bereitzustellen. Derzeit gibt es keinen gültigen Löschwasservertrag. Die Entnahme der angegebenen Menge aus dem Trinkwasserversorgungsnetz ist theoretisch möglich

Gemäß § 5 Abs. 5 der Landesbauordnung M-V gilt: „Bei Gebäuden, bei denen der zweite Rettungsweg über Rettungsgeräte der Feuerwehr führt und bei denen die Oberkante der Brüstungen notwendiger Fenster oder sonstiger zum Anleitern bestimmter Stellen mehr als 8 m über der Geländeoberfläche liegt, müssen diese Stellen für Feuerwehrfahrzeuge auf einer befahrbaren Fläche erreichbar sein. Diese Fläche muss einen Abstand von mindestens 3 m und höchstens 9 m, bei mehr als 18 m Brüstungshöhe einen Abstand von höchstens 6 m von der Außenwand haben; größere Abstände können gestattet werden, wenn Bedenken wegen des Brandschutzes nicht bestehen.“

Bei Wohn- und vergleichbaren Gebäuden (außer Hochhäusern) wird der zweite Rettungsweg im Regelfall durch eine anleiterbare Stelle hergestellt. Dabei genügt in der Regel je Wohnung eine Stelle, die angeleitet werden kann. Häufig handelt es sich dabei um ein Fenster. Auch ein Flachdach, ein Balkon oder eine sonstige geeignete Stelle des Gebäudes sind möglich. Das zum Retten bestimmte Fenster kann im Brandfall nur dann angeleitet werden, wenn es für die Rettungsgeräte der Feuerwehr erreichbar ist, das heißt, es muss eine befahrbare Fläche sein. Innerhalb des Plangebietes haben alle Wohnungen wenigstens ein Fenster, das zu einer öffentlichen Straßenverkehrsfläche orientiert ist und durch die Fahrzeuge der Feuerwehr von öffentlichen Straßenverkehrsflächen aus angefahren werden kann. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, dass die Feuerwehr im Brandfall über die geplante

Durchfahrt im Bereich zwischen dem vorhandenen Gebäude Fährwall 15/15a und dem geplanten Parkhaus vom Fährwall aus in den Innenhof des Quartiers fahren kann.

Neu zu errichtende Gebäude, wie das geplante Parkhaus, sind auf der Grundlage der Regelungen der Landesbauordnung M-V sowie der sonstigen geltenden technischen Regeln zu errichten und dabei die Belange des Brandschutzes entsprechend zu berücksichtigen. Die Einhaltung dieser Belange wird im Baugenehmigungsverfahren geprüft.

Bewertung:

Eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch aus Sicht des vorbeugenden Brandschutzes ist nicht zu erwarten.

2.1.b) Schutzgut Tiere und Pflanzen

Das Plangebiet wird durch den Biotoptyp Parkplatz bestimmt. Die Fläche ist mit einem Gemisch aus Schotter und Splitt versiegelt worden. Neben der Nutzung als Parkplatz wird die Vorhabenfläche als Lagerplatz für eine Baustelle genutzt. In den Randbereichen hat sich kleinflächig der Biotoptyp Ruderale Staudenflur entwickelt. Es kommen keine Pflanzenarten vor, die in der Roten Liste der Höheren Pflanzen Mecklenburg-Vorpommerns aufgeführt sind. Der Parkplatz und Lagerplatz für die Baustelle sind mit einem Zaun umgrenzt. Im Südwesten wird das Plangebiet durch eine Straße und im Nordosten durch eine Blockrandbebauung begrenzt. Im Plangebiet befinden sich 9 Einzelbäume, die gemäß der Baumschutzsatzung Hansestadt Stralsund (80 cm Stammumfang, in 1 m Höhe gemessen) geschützt sind. Diese Gehölze werden bis auf zwei Einzelbäume zum Erhalt festgesetzt. Die übrigen 2 Bäume stehen am Fährwall in einem Bereich, in dem sich künftig die Ausfahrt des Parkhauses befinden wird und sollen daher im Zuge der Realisierung der Baumaßnahme auf das Parkhausgrundstück umgesetzt werden.

Aufgrund der Biotopausstattung ist anzunehmen, dass das Plangebiet keinen Lebensraum für höhere Lebewesen bietet. Zum möglichen Vorkommen von geschützten Insekten liegen keine Informationen vor.

Bewertung:

Die Dichte der vorhandenen Biotope im Untersuchungsraum ist sehr gering. Die Biotope sind stark durch die Nutzung als Abstellfläche und Lagerplatz einer Baustelle beeinträchtigt. Für Tiere sind die Flächen im Plangebiet aufgrund der anthropogenen Nutzung mit einhergehenden Störungen, der Kleinflächigkeit sowie der Lage in der Stadt von sehr geringer Bedeutung. Die Planung sieht eine Dach- und Fassadenbegrünung vor. In Bezug auf die Ausgangssituation kann so eine Steigerung der ökologischen Wertigkeit für Kleinstlebewesen wie Käfer und Insekten erzielt werden. In Bezug auf die bestehenden Biotope und dessen Flora und Fauna sind die Auswirkungen gering zu bewerten.

2.1.c) Schutzgut Boden

Der Boden trägt durch seine verschiedenen Funktionen entscheidend zur Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts bei. Belastungen und Störungen sind daher schwerwiegend zu werten

und nach Möglichkeit zu vermeiden bzw. so weit wie möglich zu minimieren. Gefahren für den Boden sind Erosion, Bodenverbrauch durch bauliche Nutzung, Veränderungen des Bodengefüges (z. B. Bodenverdichtung), Eingriff in den Wasserhaushalt des Bodens sowie der Eintrag und die Anreicherung von Schadstoffen. Der Boden im Plangebiet unterliegt anthropogenen Veränderungen. Laut Landschaftsplan (1996) wurden im Stadtgebiet zum Niveaueausgleich, zur Konsolidierung des Baugrundes sowie zur Reduzierung von Grundwasserwirkungen seit Jahrhunderten Aufschüttungen durchgeführt. Im Stadtgebiet verwendete man Brandschutt.

Für das Plangebiet liegt ein Baugrundgutachten vom November 2004 vor. Es wurden eine 3,30 m bis 4,50 m mächtige Aufschüttung aus einem Gemisch von Sand, Bauschutt, Holz- und Ziegelresten sowie organischen Bestandteilen festgestellt. Unter diesen Aufschüttungen folgt stellenweise mit einer Mächtigkeit von weit über 20 m unter OK Gelände Geschiebemergel (Bodengruppe SU* - ST*). Im südlichen Plangebiet liegen in Tiefen zwischen 22,80 m und 7,80 m unter OK Gelände Sande (überwiegend Bodengruppe SU* bzw. SU). Ab etwa 17 m unter OK Gelände werden die Sande von Schluffen unterlagert. Das Parkhausgrundstück ist bereits durch das Aufbringen von einem Schotter-Splitt Gemisch teilversiegelt. Hinzu kommt ein hoher Verdichtungsgrad des Bodens durch die Nutzung als Lager für eine Baustelle und als Parkplatz. Ein großer Teil des Plangebietes (etwa 25%) ist bereits durch die vorhandenen Wohnhäuser überbaut.

Der Boden wird aufgrund der anthropogenen Veränderungen und der einhergehenden stark eingeschränkten Bodenfunktion (Speicher-, Filter- und Ertragsfunktion, Lebensraum für Tiere und Pflanzen) mit einer geringen Bedeutung für den Naturhaushalt bewertet. Der Bebauungsplan weist neben der vorhandenen Bebauung (Besonderes Wohngebiet) eine Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung aus, die bis max. 80% voll versiegelt werden darf. Mit der Schließung der Baulücken (Besonderes Wohngebiet) können insgesamt 2.915 m² dauerhaft versiegelt werden.

Zusätzlich wird mit der Errichtung eines halben Untergeschosses ein dauerhafter Bodenaushub von 1,40 m Tiefe notwendig sein. Dieser Eingriff betrifft entsprechend des Baugrundgutachtens die Aufschüttungen und nicht den natürlich gewachsenen Boden. Die anstehende Aufschüttung ist als Gründungsschicht zur Aufnahme von Bauwerkslasten nicht geeignet. Nach derzeitigem Stand der Planung wird das Parkhaus auf Bohrpfählen gegründet. Laut Baugrundgutachten müssen die Pfähle möglichst erschütterungsfrei eingebracht werden, um die benachbarten erschütterungsempfindlichen Gebäude zu schützen. Aufgrund der Bodenbeschaffenheit sind relativ lange Bohrpfähle erforderlich.

Bewertung:

Da in erster Linie anthropogen beeinflusste Aufschüttungen von dem geplanten Vorhaben betroffen sind, wird von sehr geringen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden ausgegangen.

2.1.d) Schutzgut Wasser

Als Wasser werden Oberflächengewässer und Grundwasser betrachtet. Allgemein gilt, die Wassermenge und -güte des ober- und unterirdischen Wassers zu erhalten, zu erneuern und nachhaltig zu sichern.

Oberflächengewässer:

Das Untersuchungsgebiet gehört hydrographisch zum Einzugsgebiet des Strelasund. Der Strelasund ist etwa 25 m vom Vorhabensgebiet entfernt. Somit liegt das Plangebiet innerhalb des Küsten- und Gewässerschutzstreifens gemäß § 19 Landesnaturschutzgesetz M-V. Laut § 19 Abs. 2 Satz 3 sind jedoch bauliche Anlagen im Bereich von im Zusammenhang bebauter Ortsteile nach § 34 BauGB innerhalb des Schutzstreifen (200 m land- und seewärts von der Mittelwasserlinie) zulässig. Zur rechtlichen Absicherung des Verfahrens wurde nach § 19 Abs. 3 Nr. 4 LNatG M-V eine Ausnahmegenehmigung beantragt und mit Schreiben vom 08.09.1999 von der Unteren Naturschutzbehörde erteilt.

Die Geländehöhen des Plangebietes liegen etwa zwischen + 3,20 m HN und 2,30 m HN. Laut Generalplan Küsten- und Hochwasserschutz M-V liegt der Bemessungshochwasserstand bei +2,60 m HN. Somit liegt ein Bereich des Plangebietes im überflutungsgefährdeten Bereich und muss entsprechend bei den Planungen berücksichtigt werden. Im Plangebiet sind keine Oberflächengewässer vorhanden.

Bewertung:

Infolge der Planung werden keine erheblichen Auswirkungen auf Oberflächengewässer erwartet.

Grundwasser:

Aufgrund des bereits gegebenen Versiegelungsgrades der Stadt Stralsund sind das Grundwasservorkommen sowie die Grundwasserneubildung sehr gering. Im Generalplan Trinkwasserversorgung von Mecklenburg-Vorpommern (1994) wird das Stadtgebiet sogar als Problemzone der Wasserversorgung eingestuft. Zur Trinkwasserversorgung der Stadt werden Grundwasservorkommen auch aus den umliegenden Gemeinden Lüssow und Brandshagen genutzt.

Im Baugrundgutachten wurden in den innerhalb des Geschiebemergels lagernden Sandschichten sowie den darunter anstehenden Sanden Grundwasser nachgewiesen. Das Grundwasser innerhalb der Sande ist stark gespannt. Anfallendes Regenwasser wird im Plangebiet aufgrund der vorhandenen Bebauung sowie den teilversiegelten Flächen zum größten Teil über die Regenwasserkanalisation abgeleitet. Somit ist die Grundwasserneubildungsrate sehr gering einzustufen.

Bewertung:

Das Schutzgut Grundwasser wird aufgrund der Vorbelastung der Grundwasserneubildung durch Bebauung und den hohen Verdichtungsgrad mit einer geringen Schutzwürdigkeit bewertet. Mit der Planung können zusätzlich bis zu 2.915 m² (2.073 m² im Zuge des Parkhausbaues) dauerhaft versiegelt werden. Die Regenwasserableitung erfolgt zum einen über die Regenwasserkanalisation und über die nicht versiegelten Bereiche direkt in den Boden. Es wird festgesetzt, dass die nicht überbauten Grundstücksflächen des ausgewiesenen Be-

sonderen Wohngebietes zu mindestens 50% als offene Vegetationsfläche herzustellen sind. Die nicht begrünten Flächen sind so zu gestalten, dass eine Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers möglich bleibt. Es ist aber davon auszugehen, dass das Regenwasser weiterhin hauptsächlich über die Kanalisation abgeleitet wird. Die nicht versiegelten Flächen nehmen im Verhältnis zu den überbauten Bereichen einen sehr geringen Anteil ein.

Mit dem Bau eines halben Untergeschosses erfolgt kein Eingriff in den Grundwasserleiter. Aufgrund der gegebenen Vorbelastung sind die Auswirkungen auf das Grundwasser durch eine Pfahlgründung gering zu bewerten.

2.1.e) Schutzgut Klima/Luft

Beim Klima sind Luftaustausch- bzw. Luftregenerationsprozesse als planungsrelevant anzusehen. Sie werden durch den Kaltluftfluss, Durchlüftungsmöglichkeiten oder Regenerationsflächen beeinflusst. Das Makroklima der Stadt Stralsund gehört zum Mecklenburgischen Klima, einem maritim beeinflussten feuchten Klima. Mit der Lage Stralsunds am Strelasund kann von einem stabilisierenden Einfluss auf die Jahrestemperatur, von einer höheren Luftfeuchtigkeit sowie einer stärkeren Windgeschwindigkeit ausgegangen werden. Das Jahresmittel der Lufttemperatur für die Hansestadt Stralsund liegt laut Landschaftsplan bei 7,8 bis 7,9 °C. Die Niederschlagsmenge im langjährigen Mittel beträgt 631 mm. Das Meso- und Mikroklima ist geprägt durch ein charakteristisches Stadtklima. Das bedeutet, erhöhte Temperatur, geringere Luftfeuchtigkeit, geringere Windgeschwindigkeit und eine erhöhte Schadstoffbelastung der Luft. Der Strelasund und die Stadtteiche mit angrenzendem Stadtwald begünstigen das Stadtklima jedoch positiv. Für das Plangebiet sind im derzeitigen Zustand eine gute Besonnung und ein guter Luftaustausch zu den südlich angrenzenden Flächen und den Strelasund gegeben. Im Plangebiet sind keine bedeutenden Kaltluftentstehungsorte und Regenerationsflächen vorhanden.

Bewertung:

Die Errichtung des Parkhauses sowie des geplanten Kopfbaus zieht eine Beschattung der zurzeit noch besonnten Fläche nach sich. Des Weiteren wird durch die Errichtung von Gebäuden auf der jetzigen Freifläche der Luftaustausch und somit die Windzirkulation vermindert. Dieses führt zu einer geringen Erhöhung der Temperaturen im Plangebiet. Durch einen Neubau der zulässigen Gebäude werden mittlere Auswirkungen auf das Mikroklima ausgehen. Bezogen auf das Makroklima sind aufgrund der Kleinflächigkeit keine Auswirkungen anzunehmen. Es werden keine unzumutbaren Verschlechterungen erwartet.

Die Beeinträchtigungen des Mikroklimas insbesondere der Lufthygiene werden durch eine Dach- und Fassadenbegrünung, einer Anpflanzung von Sträuchern sowie durch das Anlegen von Rasenflächen verringert.

Zum Benzolgehalt in der Luft siehe Punkt 2.1 a) des Umweltberichtes.

2.1.f) Schutzgut Stadtsilhouette

Das Parkhaus ist hinsichtlich seiner Höhe gestaffelt. Die größtmögliche Höhe wird im Bereich des Firstes des Pultdaches erreicht und beträgt 17,0 m über der Oberkante Fährwall (ca. 19,55 m ü. HN). Bezüglich seiner Höhenentwicklung liegt das Parkhaus damit teilweise unterhalb der bestehenden Gebäude (Seestraße 1 mit einer Firsthöhe von 20,91 m ü. HN) und teilweise etwa auf gleichem Niveau (Seestraße 2 mit einer Firsthöhe von 19,25 m ü. HN, Traufhöhe = 18,07 m ü. HN). Das vorhandene Gebäude Fährwall 6 hat eine Traufhöhe von 18,90 m ü. HN. Die gründerzeitliche Bebauung östlich des geplanten Parkhauses ist in Form von 4- bis 5-geschossigen Gebäuden ausgeführt. Die Firsthöhen liegen hier durchschnittlich zwischen 19,0 m ü. HN und teilweise 25,59 m ü. HN (Seestraße 5).

Bewertung:

Von der Wasserseite (Strelasund) werden aufgrund der Höhe der Seestraßenbebauung keine erheblichen Beeinträchtigungen der Stadtsilhouette erwartet. Historisch relevante stadträumliche Bezüge werden durch die Neubebauung nicht beeinträchtigt. Die mit der Realisierung der Planung einhergehende Lückenschließung zum Fährzingel wird zur Reparatur der Stadtsilhouette beitragen.

2.1.g) Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Bodendenkmal:

Das Vorhaben liegt nach § 2 Abs. 3 des Denkmalschutzgesetzes Mecklenburg-Vorpommern (DSchG M-V) Denkmalbereich sowie nach § 2 Abs. 5 DSchG innerhalb des Bodendenkmals „Altstadt“. Für das Bauvorhaben ist deshalb gemäß Stellungnahme des Landesamtes für Bodendenkmalpflege vom 27.12.2005 eine Genehmigung nach § 7 DSchG M-V erforderlich. Vor Beginn jeglicher Erdarbeiten muss die fachgerechte Bergung und Dokumentation der betroffenen Teile des Bodendenkmals „Altstadt“ sichergestellt werden. Die Kosten für die Maßnahmen trägt der Verursacher des Eingriffs [§ 6 (5) DSchG M-V]. Über die in Aussicht genommenen Maßnahmen zur Bergung und Dokumentation des Bodendenkmals ist das Landesamt für Bodendenkmalpflege rechtzeitig vor Beginn der Erdarbeiten zu unterrichten.

Bei einer Flachgründung des Parkhauses würde gegenüber einer Bohrpfahlgründung ein Bodenaustausch bis zur Aushubtiefe von 4,5 m unter OK Gelände zur Aufnahme von Bauwerkslasten erforderlich werden. Dabei reicht nach Einschätzung der Unteren Denkmalbehörde für die Dokumentation der unteren Schichten eine baubegleitende Rettungsgrabung nicht mehr aus. Sollte aus statischen Gründen ein Bodenaustausch der kompletten anthropogenen Aufschüttungen notwendig sein, dann muss auch eine entsprechende archäologische Grabung im unteren Bereich der Baugrube erfolgen. Detailliertere Aussagen hierzu teilt die Fachbehörde, das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege, Bereich Archäologie.

Im Falle einer Flachgründung wäre der Aufwand für Grabungszeit und -kosten bei einem vollen Kellergeschoss größer als bei einem halben Kellergeschoss. Sollte aus statischen Gründen eine Flachgründung mit Bodenaustausch unumgänglich sein, könnte nach einer archäologischen Grabung auch ein Vollgeschoss im Untergrund gebaut werden, da dann die schützenswerten Teile des Bodendenkmals dokumentiert und beseitigt sind. Dies würde

jedoch einen erheblichen Zeit- und Kostenfaktor bedeuten und erfordert ggf. weitere aufwändige Maßnahmen zur Lösung der Grundwasserproblematik (siehe nachfolgenden Abschnitt zu Bau- und Kunstdenkmalen).

Bewertung:

Nach Einschätzung der Unteren Denkmalschutzbehörde sollte das geplante Parkhausbauwerk auf ein halbes Kellergeschoss reduziert und mit einer Bohrpfahlgründung hergestellt werden. Die archäologischen Untersuchungen können dann voraussichtlich – in Abstimmung mit dem Landesamt für Kultur und Denkmalpflege – baubegleitend erfolgen. Vor Baubeginn sollen ein bis zwei Suchschnitte angelegt werden, um definitive Kenntnisse und damit Sicherheit über die archäologische Befundsituation zu gewinnen. Unter Einhaltung dieser Maßgabe sind voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Bodendenkmale zu erwarten.

Bau- und Kunstdenkmale:

In der Denkmalliste der Hansestadt Stralsund sind die Gebäude Seestraße Nr. 1, 2, 3, 4, 5 und 7 (ehem. Seenotrettungsstation) eingetragen. Die Gebäude wurden in der Planzeichnung (Teil A) des Bebauungsplanes als Baudenkmale nach § 5 Abs. 1 DSchG M-V gekennzeichnet. Eine Beratung zur Bergung und Dokumentation von Bodendenkmalen bzw. zur fachgerechten Sanierung und Instandsetzung von Baudenkmalen ist beim Landesamt für Denkmalpflege, Domhof 4/5 in 19055 Schwerin bzw. der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde erhältlich.

Im Fall einer im Zusammenhang mit der Durchführung des Parkhausbaus eintretenden Veränderung des hohen Grundwasserstandes im Plangebiet könnten Probleme bezüglich der Standsicherheit der um 1900 auf einer künstlichen Landgewinnungsfläche entstandenen Gebäude im Quartier eintreten. Da die Bauten auf einem hölzernen Pfahlunterbau ruhen, wäre bei einer Veränderung des bei ca. 2,5 m über HN anstehenden Grundwasserstandes mit statischen Problemen zu rechnen. Solche Veränderungen des Grundwasserstandes sind bei dem vorgesehenen halben Kellergeschoss nicht zu befürchten. Eine Verdrängung des Grundwassers durch ein wannenförmiges Untergeschoss des Parkhauses unter die Grundwasserlinie wird daher von Seiten der Unteren Denkmalschutzbehörde für die Standsicherheit der benachbarten Einzeldenkmale kritisch eingeschätzt und soll vermieden werden.

Eine Beeinträchtigung der Fassaden der denkmalgeschützten Gebäude durch die Abgase zusätzlicher Fahrzeuge ist nicht zu erwarten. Nach § 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist es Zweck dieses Gesetzes u. a. „die Atmosphäre sowie die Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen.“ Dieser Anspruch wird durch die Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft (22. BImSchV) sowie die Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft konkretisiert, welche für alle relevanten Luftschadstoffe Grenzwerte enthält. Bei Einhaltung dieser Werte sind Gefahren, erhebliche Nachteile oder Belästigungen auszuschließen. Zur Bewertung der Situation werden die gutachterliche Stellungnahme der TÜV Nord Umweltschutz GmbH & Co. KG sowie die Daten der Luftmessstation Stralsund genutzt. Das Gutachten weist für Benzol die Einhaltung des Immissionswertes nach und sagt ferner aus, dass die Kohlemonoxidkonzentrationen nicht relevant sind im Hinblick auf den zulässigen Grenzwert. Die Messdaten der Ver-

kehrsmessstation im Nahbereich der verkehrsreichen Rostocker Chaussee und Richtenberger Chaussee beschreiben die Situation im Nahbereich stark belasteter Straßen. Auch bei diesen wesentlich höheren Verkehrsmengen als im Gebiet des Bebauungsplanes werden die Grenzwerte für die verkehrstypischen Schadstoffe Stickoxide, Kohlenmonoxid und Benzol eingehalten.

Bewertung:

In Abstimmung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde werden Art und Maß der geplanten Parkhausbebauung als denkmalschutzrechtlich genehmigungsfähig eingeschätzt. Der vorgesehene Abstand zwischen dem Parkhaus und der vorhandenen Bebauung an der Seestraße ermöglicht weiterhin die Wahrnehmung der Denkmale als Einzelgebäude. Da der Bebauungsplan keine detaillierten Festsetzungen zur äußeren Gestaltung des Parkhauses enthält, wird die Gestaltung Gegenstand eines gesonderten denkmalrechtlichen Genehmigungsverfahrens gemäß § 7 DSchG M-V sein.

Da bei einem halben Kellergeschoss auf eine Verdrängung des Grundwassers durch ein wannenförmiges Untergeschoss verzichtet wird, sind voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Bau- und Kunstdenkmale zu erwarten.

Immissionsbedingte Korrosionsschäden an Gebäuden im Plangebiet durch das Parkhaus und die damit verbundenen Verkehrsmengen sind nicht zu erwarten. Nach Literaturangaben werden Schäden an Gebäuden hauptsächlich durch Schwefeloxide verursacht, die jedoch aufgrund des gesetzlich begrenzten geringen Schwefelgehaltes der Treibstoffe keine kfz-typischen Abgase darstellen.

2.1.h) Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und Europäische Vogelschutzgebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes

Im Untersuchungsgebiet sind keine Schutzgebiete vorhanden. Etwa 2,5 km östlich und südöstlich des Plangebiets erstreckt sich das FFH-Gebiet DE 1747-301 "Greifswalder Bodden, Teile des Strelasundes und Nordspitze Usedom". Der Schutzzweck bzw. das Schutzziel sowie die FFH- Lebensraumtypen und -Arten des FFH-Gebietes beziehen sich hauptsächlich auf die Flora und Fauna der Küste und dessen Gewässer. Das FFH-Gebiet ist zum größten Teil auch Bestandteil des Europäischen Vogelschutzgebietes SPA 03 DE1747-401, "Greifswalder Bodden". Es ist davon auszugehen, dass das Plangebiet aufgrund der naturräumlichen Gegebenheiten für die Vogelwelt keine Bedeutung hat.

Bewertung:

Die Erhaltungsziele und der Schutzzweck von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) und der Europäischen Vogelschutzgebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes sind durch das Vorhaben aufgrund der Entfernung und der Lage im Stadtgebiet nicht betroffen.

2.1.i) Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Die Wechselwirkungen werden über landschaftsraumtypische Zusammenhänge zwischen den abiotischen sowie zwischen den abiotischen und biotischen Funktionselementen der Schutzgüter dargestellt. Dabei ist davon auszugehen, dass die gering eingestufteten Auswirkungen auf ein Schutzgut, auch geringe Wechselwirkungen auf andere Schutzgüter zur Folge haben. Durch die geplante Überbauung auf dem Parkhausgrundstück und durch die Schließung der noch vorhandenen Baulücken wird der Boden zusätzlich versiegelt. Dieses beeinträchtigt zum einen den Abfluss von Oberflächenwasser und somit die Neubildung von Grundwasser und zum anderen wird die Lebensraumfunktion für Pflanzen, hier insbesondere von zwei Einzelbäumen, beeinträchtigt. Die Beeinträchtigungen auf die Schutzgüter Boden und Wasser haben gleichzeitig Einfluss auf das Mikroklima. Das typische Stadtklima wird verstärkt. Die Auswirkungen auf das Mikroklima werden wiederum durch die geplante Dach- und Fassadenbegrünung verringert. Gründächer halten, je nach Bauart, 50 - 90% der Niederschläge zurück. Bepflanzte Dächer befeuchten die Luft und sorgen für Abkühlung. Die Luft wird von Schadstoffen gereinigt und mit Sauerstoff angereichert. Artenreiche Extensivbegrünungen auf dem Dach des Parkhauses bieten wiederum vielfältige Möglichkeiten in Bezug auf die Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt. In Bezug auf die bestehenden Biotoptypen können sogar verbesserte Bedingungen geschaffen werden. Weiterhin wirken begrünte Dächer und Fassaden auf die Gebäude in ökonomischer Weise wärmedämmend, wärmespeichernd und schallschützend und kommen somit den am Ort lebenden Menschen zugute.

2.2. Prognosen zur Entwicklung des Umweltzustandes

2.2.1. Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

Bei einer Realisierung der Planung ist nicht mit erheblichen Umweltauswirkungen zu rechnen.

2.2.2. Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Szenario a) – Keine Bebauung und weitere Nutzung als Parkplatz und Lagerplatz für Baumaterialien

Im Falle einer nicht stattfindenden Realisierung des Parkhauses könnten die betroffenen Grundstücke im ungünstigsten Fall weiterhin unbebaut bleiben. Die derzeitige Nutzung der Flächen als Parkplatz bzw. teilweise als Lagerplatz für Baumaterialien könnte weiterhin aufrechterhalten werden. Hierdurch entstehende Emissionen durch Staub, Lärm und Abgase würden ungehindert auf die Räume im rückwärtigen Bereich der Häuser an der Seestraße sowie auch auf die gegenüberliegende Bebauung am Fährwall einwirken können. Für die Gebäude an der Seestraße gilt dies auch für die durch den fließenden Verkehr auf dem Fährwall entstehenden Immissionen, die ohne eine abschirmende Bebauung direkt auf die zum Fährwall orientierten Räume einwirken. Die angestrebte Aufwertung des inneren Bereiches des Quartiers durch Verkehrsberuhigung und Begrünung wäre hierdurch in Frage gestellt.

Aus städtebaulicher Sicht würde die seit Jahren unbefriedigende Situation im Bereich der Fährbastion aufrechterhalten und ggf. manifestiert werden. Die Umsetzung des Verkehrs- und Parkraumkonzeptes für die Altstadt wäre nicht mehr möglich, da ein wichtiger Standort für die Versorgung der Parkraumnachfrage in der Altstadt, für den Yachthafen, den Hiddensee-Fähranleger sowie das Ozeaneum fehlen würde. Vermehrte Suchfahrten von Touristen und Besuchern der Altstadt wären die Folge. Umweltrelevante Auswirkungen auf die umliegende Bebauung durch höheren Schadstoffausstoß der Fahrzeuge sind ebenso wahrscheinlich wie ein drohender Besucherverlust für die Altstadt.

Szenario b) – Errichtung eines Wohn- und Geschäftshauses nach § 34 BauGB

Würde der Bebauungsplan nicht zustande kommen, gilt für die Grundstücke im Plangebiet Baurecht nach § 34 BauGB. Innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils ist ein Vorhaben dann zulässig, wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der überbaubaren Grundstücksfläche in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und die Erschließung gesichert ist. Weiterhin müssen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt bleiben, das Ortsbild darf nicht beeinträchtigt werden.

Der Eigenart der näheren Umgebung entsprechend, könnte auf den betroffenen Grundstücken am Fährwall z. B. ein Wohnhaus oder ein Wohn- und Geschäftshaus errichtet werden. Berücksichtigt man die umgebende Bebauung, dürfte das Gebäude etwa bis zu 4 Vollgeschosse haben. Die Gebäude an der Seestraße erreichen teilweise Firsthöhen von ca. 19 m, die Gebäude am Fährwall haben Traufhöhen zwischen 8,9 m und 18,9 m ü. HN. Hieran würde sich die Höhe eines nach § 34 BauGB zulässigen Hauses orientieren. Der Managementplan 2000 gibt für diesen Bereich 4 Vollgeschosse vor. Das Gebäude müsste im Sinne einer geschlossenen Bebauung den Blockrand zum Fährwall schließen.

Immissionen durch den Verkehr auf dem Fährwall würden durch eine Bebauung nicht mehr bzw. stark gemindert an der rückwärtigen Seite der Gebäude an der Seestraße ankommen. Ein möglicherweise errichtetes Wohn- und Geschäftshaus würde im Gegensatz zum geplanten Parkhaus auch Fenster- und Türöffnungen oder Loggien, Balkone und Dachgärten zum Innenhof des Quartiers haben.

Die Umsetzung des Verkehrs- und Parkraumkonzeptes für die Altstadt wäre nicht mehr möglich, da ein wichtiger Standort für die Versorgung der Parkraumnachfrage in der Altstadt, für den Yachthafen, den Hiddensee-Fähranleger sowie das Ozeaneum fehlen würde. Vermehrte Suchfahrten von Touristen und Besuchern der Altstadt wären die Folge. Umweltrelevante Auswirkungen auf die umliegende Bebauung durch höheren Schadstoffausstoß der Fahrzeuge sind ebenso wahrscheinlich wie ein drohender Besucherverlust für die Altstadt. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass mit der Errichtung eines Wohn- und Geschäftshauses zusätzlicher Stellplatzbedarf entsteht, der innerhalb des Quartiers bzw. im öffentlichen Raum in der unmittelbaren Umgebung des Quartiers 2 C ohne ein Parkhaus kaum gedeckt werden kann.

2.3. Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen

2.3.a) Aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen:

Zu Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind am Parkhaus selbst bauliche Maßnahmen vorgesehen (aktiver Schallschutz). Die Dachflächen dürfen nicht als offene Stellplätze genutzt werden, um Lärm- und Abgasimmissionen an den umliegenden Gebäuden zu vermeiden. Ebenso sind Öffnungen im Gebäude gegenüber den angrenzenden sensiblen Nutzungen nicht gestattet. Das Parkhaus ist zur Seestraße, zur Fährstraße und zur Johannischorstraße hin jeweils mit einer geschlossenen Wand zu versehen.

Entlang der zur Straße orientierten Fassaden der Gebäude an der Seestraße, der Johannischorstraße, dem Fährwall und der Fährstraße sind passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Entsprechend des jeweiligen Lärmpegelbereiches sind die Außenbauteile der Gebäude den Anforderungen an die Luftschalldämmung gemäß der DIN 4109 auszubilden. In den Lärmpegelbereichen IV gilt zusätzlich, dass Schlaf- oder Kinderzimmer, die auf der dem Lärm zugewandten Seite des Gebäudes untergebracht werden, mit schallgedämmten Lüftungen zu versehen sind.

2.3.b) Verringerung nachhaltiger Umweltauswirkungen durch den Biotopflächenfaktor:

Durch den Managementplan Altstadt 2000 der Hansestadt Stralsund wird ein Biotopflächenfaktor von 0,5 angesetzt (vgl. Kapitel 5.6.3 Begründung Teil I). Der Biotopflächenfaktor beschreibt das Verhältnis von sich positiv auf den Naturhaushalt auswirkenden Flächen eines bebauten Grundstückes zur gesamten Grundstücksfläche. Er ist ein quantitativer Wert, bei dem qualitative Aspekte über die jeweilige Flächenwertigkeit Berücksichtigung finden. Durch den Biotopflächenfaktor wird baulichen Vorhaben, die einen Verdichtungsprozess und eine Erhöhung des Versiegelungsgrades nach sich ziehen, in der Innenstadt ein ökologischer Mindeststandard entgegengesetzt. Es soll eine Verbesserung des Kleinklimas und der Lufthygiene und eine Erhöhung der Verfügbarkeit von Flächen als Lebensraum von Tieren und Pflanzen erzielt sowie die Bodenfunktion und die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushaltes gesichert werden.

2.4. Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Standort:

Alternativen zum Standort des geplanten Parkhauses sind bereits auf der Ebene des Flächennutzungsplanes der Hansestadt Stralsund sowie im Rahmen der Erarbeitung des 1997 beschlossenen und mit dem Managementplan 2000 fortgeschriebenen Verkehrs- und Parkraumkonzeptes für die Altstadt geprüft worden. Die aktuellste Analyse der Parkraumsituation im Bereich der Stralsunder Altstadt erfolgte durch das von der Ingenieurgesellschaft Schnüll Haller und Partner aus Hannover erstellte Verkehrskonzept „Ozeaneum“ mit Stand vom Oktober 2004. Diese bestätigt das Verkehrskonzept Altstadt.

Bei der Anfang der 90er Jahre im Rahmen der Fortschreibung des ersten Rahmenplans Altstadt durchgeführten Analyse der räumlichen Verteilung des öffentlichen Parkraumangebotes wurde festgestellt, dass es bei der Verteilung des öffentlich zugänglichen Parkraumes keine ausgeglichene Anteiligkeit im Gebiet der Altstadt gab. Bei der Neuordnung des Parkraumangebotes sollte dies geändert, d. h. der öffentliche Parkraum der Altstadt auf den Rand konzentriert und dort besser verteilt werden. Demzufolge war ein Standort für eine Parkierungsanlage im nordöstlichen Bereich der Wasserstadt/Bastionengürtel vorzusehen.

Das Parkhaus Fährwall ist nicht vorrangig für die Besucher des Ozeaneums vorgesehen. Diese Aufgabe wird das Parkhaus Holzstraße (ca. 300 Plätzen) auf der Hafeninsel haben, welches 80% des Jahres für die Ozeaneumsbesucher ausreichen wird. Der Standort am Fährwall hat für den Fremdenverkehr und somit auch für die weitere wirtschaftliche Entwicklung des Stralsunder Stadtzentrums eine besondere Bedeutung. Die Lage des geplanten Parkhauses zwischen der historischen Altstadt, dem Alten Fährhafen und dem Neuen Jachthafen sowie noch in fußläufiger Entfernung zum im Bau befindlichen Ozeaneum schafft Standortfaktoren, die zu einer Aufwertung des gesamten Bereiches führen werden. Mit der Einrichtung des Parkhauses am Fährwall können weitergehende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in den angrenzenden Altstadtbereichen eingeleitet werden.

In der Hauptsache sprechen folgende Argumente für den Standort am Fährwall:

- Die direkte Lage am Altstadtring außerhalb der historischen Altstadt
- Die Nähe zur Altstadt mit einem relativ starken, ganzjährig durchlaufenden Besucher-Kunden- und Einkaufsverkehr
- Die Nähe zum Hafen mit dem Passagierschiffsverkehr sowie zum Jachthafen mit Chartergästen, Gastbooten u. sonstigen Nutzern
- Die Nähe zur nördlichen Hafeninsel mit dem Ozeaneum.

Entsprechend der Verkehrsprognose für das Jahr 2010 für die Altstadt werden die fünf bisher im Altstadtbereich vorhandenen bzw. geplanten Parkhäuser (Weingartenbastion, Hotel zur Post, Knieperwall, Fährwall und südliche Hafeninsel) nicht ausreichen, um den zukünftigen Bedarf an Parkraum in der Altstadt zu decken. Im Umkehrschluss wird festgestellt, dass diese fünf Parkhaustandorte in jedem Fall benötigt werden (vgl. auch Kapitel 1.3 im Teil I der Begründung). Aus den v. g. Gründen ist der Standort für das geplante Parkhaus am Fährwall aus Sicht der Hansestadt Stralsund unverzichtbar, um die Sanierungsziele für die Altstadt zu erreichen und dem Status als Weltkulturerbe der UNESCO gerecht zu werden.

Nachfolgend werden beispielhaft einige der geprüften Alternativstandorte beschrieben:

a) Standort zwischen Feuerwehr, Seestraße, Johannischerstraße und Fährwall (Quartier 2 B):

Das unmittelbar nördlich angrenzende Quartier 2 B ist in einer sehr frühen Phase der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes für die Altstadt als möglicher Standort für das Parkhaus am Fährwall untersucht worden. Allerdings musste dieser Standort aufgegeben werden, da die Flächen für die geplante Erweiterung des Sicherheitszentrums (Feuerwehr und Rettungsdienst) unverzichtbar sind und damit für eine andere Nutzung nicht mehr zur Verfügung stehen.

b) Standort Silo III an der Holzstraße:

Das denkmalgeschützte Silo III an der Holzstraße liegt südöstlich der Altstadt. Die Hansestadt Stralsund hält hier ein anderes Grundstück für ein Parkhaus vor. Die technisch und im Betrieb sehr aufwändige Lösung der Nachnutzung eines bestehenden Silos als Parkhaus käme als zusätzliches Angebot nur dann in Betracht, wenn die geplante Kapazität für die Ozeaneumsbesucher nicht ausreicht.

Der Standort an der Holzstraße soll den wesentlichen Parkplatzbedarf des Ozeaneums abdecken. Das geplante Parkhaus Holzstraße stellt keine Alternative zum Parkhaus Fährwall dar, sondern beide sind erforderlich und werden parallel planerisch vorbereitet. Der allein aus Ozeaneum und Einwohnerzuwachs der Altstadt prognostizierte Stellplatzbedarf macht beide Parkhäuser an ihren jeweiligen Standorten und in ihrer jeweils vollen Kapazität erforderlich.

c) Standort Am Flotthafen:

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Bebauungsplan wurde von Anwohnern auch ein möglicher Alternativstandort im Bereich der Straße Am Flotthafen benannt. Dieser Bereich liegt im Südosten der Altstadt und befindet sich im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes. Die dortigen Flächen sind als Wohngebiete ausgewiesen und für eine Erweiterung der bereits bestehenden Anlage des Deutschen Roten Kreuzes für Betreutes Wohnen bestimmt. Sie stehen für eine Nutzung als Parkhausstandort nicht zur Verfügung.

d) Standort Freifläche an der Werftstraße (geplanter Park & Ride-Platz)

Die an der Werftstraße vorhandene Parkfläche (Mahnkesche Wiese bzw. ehemaliger Werftparkplatz) werden weiterhin als öffentliche Parkplätze bzw. Park & Ride-Platz genutzt. Das Park & Ride-Angebot (ehem. Werftparkplatz) ist im Sommer 2006 getestet worden. Bei Großereignissen im Stadtgebiet, vor allen Dingen in der Altstadt (z.B. Wallensteintage) besteht zeitweise ein dringender Bedarf für derartige Fläche.

Mit einem Park & Ride-Angebot kann der Parkhausstandort in unmittelbarer Nähe zur Altstadt allerdings nicht ersetzt werden. Ein wesentlicher Ansatz des Verkehrskonzeptes Altstadt ist es, Verkehrsvermeidung und Verkehrsberuhigung sowie Erreichbarkeit und Belegung miteinander in Einklang zu bringen. P + R-Angebote an der Peripherie von Stralsund sind keine Alternative für Parkstandorte am Altstadtrand. Die Altstadt würde deutlich an Attraktivität einbüßen, wenn sie für motorisierte Besucher, Touristen und Kunden nicht direkt bzw. fußläufig erreichbar wäre. Dies kann auch durch gute Park & Ride- und ÖPNV-Angebote nicht kompensiert werden.

Die allgemeinen bundesweiten Erfahrungen zu derartigen Angeboten zeigen, dass der verkehrliche Erfolg von Park & Ride-Angeboten nur vorsichtig und begrenzt einzuschätzen ist. Dies wurde durch die Erprobung in Stralsund im Sommer 2006 bestätigt (1 bis 2 maximal 10 Parker pro Tag). Die Hansestadt Stralsund sieht den wesentlichen Effekt darin, bei besonderen Veranstaltungen und bei überdurchschnittlichem Besucherandrang eine teilweise aber spürbare Entlastung der Altstadt zu erreichen. Das Parkraumangebot in der Altstadt kann auf diesen Spitzenbedarf nicht ausgelegt werden. Aus diesem Grunde ist dieses P+R-Angebot zwar ein Teil des Parkraumkonzeptes für die Altstadt, ergibt aber keine derartige Entlastung des Regelbedarfs an Parkraum, die den Verzicht auf die bisher vorgesehenen Parkhausstandorte zulässt.

e) Standort Dänholmstraße/Ecke an der Hafenbahn

Der Standort steht nicht zur Verfügung. Auf dem Grundstück soll in Kürze ein Gewerbebetrieb errichtet werden. Eine entsprechende Baugenehmigung ist erteilt. Darüber hinaus erfüllt dieser Standort aufgrund der Entfernung nicht mehr die Kriterien altstadtnah bzw. am Altstadtrand im Sinne einer Lage unmittelbar am so genannten Altstadtring (siehe auch Punkt 1.2 der Begründung).

f) Parkhaus am Bahnhof (Bahnhofstraße)

Die Bahnhofstraße liegt nicht im fußläufigen Bereich (5 bis 10 min Fußweg) für Ziele in der nördlichen und nordöstlichen Altstadt. Als „in fußläufiger Entfernung“ gelten Wege, bei denen davon auszugehen ist, dass sie von alten und jungen Menschen, Kindern und Erwachsenen ohne Schwierigkeiten zurückgelegt werden können. Das Parkhaus am Bahnhof und die Bahnhofstraße sind keine Alternativen für den Standort am Fährwall.

g) Tiefgarage im Quartier 17

Die Tiefgarage im Quartier 17 ist im Rahmen des Planverfahrens zum Bebauungsplan Nr. 117 untersucht und abgeprüft worden. Der Standort wird vom dortigen Vorhabenträger für die Entwicklung des Einzelhandelsmagneten als zwingend angesehen. Durch diese Tiefgarage lässt sich kein Standort am Altstadtrand ersetzen. Stattdessen wird eine zügige Realisierung der Parkhäuser am Altstadtrand Voraussetzung für eine verträgliche Nutzung im Zusammenhang mit einer Reihe von verkehrsorganisatorischen Maßnahmen sein.

Planinhalt:

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes 102 C sind verschiedene Varianten für das Parkhausgebäude geprüft worden. Dabei wurden unterschiedliche Formen des Baukörpers, der inneren Erschließung, der Anzahl der Stellplätze und die Möglichkeit, unterirdische Geschosse zu errichten um oberirdische reduzieren zu können, sowie verschiedene Arten der Gründung geprüft. Beispielhaft sollen hier die Varianten einer ebenerdig angelegten Stellplatzanlage, eines eingeschossigen Parkhauses mit Parkpaletten sowie eines Parkhauses mit unterirdischen Parkgeschossen (Tiefgarage) wiedergegeben werden.

a) Verzicht auf Parkhaus - ebenerdige Stellplatzanlage:

Zu- und Abfahrt erfolgen vom Fährwall aus. Die Stellplätze werden in einer Ebene in Schrägaufstellung untergebracht. Die Anzahl der möglichen Stellplätze beträgt ca. 100 Stück. Zu den Grundstücken an der Seestraße wird der erforderliche Grenzabstand von mind. 3 m eingehalten.

Vorteile:

Deutlich geringere Baukosten, da Verzicht auf Baukörper

Bedenken der Anwohner Seestraße wegen heranrückender Bebauung, „Eingemauertsein“ u. ä. wären gegenstandslos

Nachteile:

Hohe Immissionsbelastung für die Anwohner

Geringe Stellplatzanzahl bei hohem Flächenverbrauch

Kosten für Betrieb der Stellplatzanlagen geringer als bei Parkhaus

Stellplatzbedarf gemäß Verkehrskonzept Altstadt könnte nicht gedeckt werden; Ziel der Verkehrsberuhigung des inneren Bereiches der Altstadt wird nicht erreicht

Städtebaulich unbefriedigend, da Baulücke nicht durch Gebäude geschlossen wird

Vorgaben des Managementplanes werden nicht eingehalten

b) Eingeschossiges Parkhaus mit offenen Parkpaletten:

Bei dieser Variante wird ein eingeschossiges Gebäude errichtet. Ein- und Ausfahrt erfolgen vom Fährwall aus. Die Unterbringung der Fahrzeuge erfolgt in offenen Parkpaletten in Schrägaufstellung gemäß Garagenverordnung. Auf diese Weise wäre die Errichtung von ca. 140 Stellplätzen möglich. Die nach Landesbauordnung M-V erforderlichen Abstandflächen zu den Grundstücken an der Seestraße werden eingehalten.

Vorteile:

Geringere Baukosten, da nur ein oberirdisches Geschoss

Bedenken der Anwohner Seestraße wegen heranrückender Bebauung, „Eingemauertsein“ u. ä. wären bei nur einem Geschoss unbegründet

Nachteile:

Verhältnismäßig geringe Stellplatzanzahl bei hohem Flächenverbrauch

Parkpaletten bieten wenig Komfort und werden von Autofahrern in der Regel schlecht angenommen

Stellplatzbedarf gemäß Verkehrskonzept Altstadt könnte nicht gedeckt werden; Ziel der Verkehrsberuhigung des inneren Bereiches der Altstadt wird nicht erreicht

Vorgaben des Managementplanes werden nicht eingehalten

Durch offene Konstruktion hohe Immissionsbelastung der Anwohner

c) Parkhaus mit unterirdischen Parkgeschossen bei Verzicht auf ein oder mehrere oberirdische Geschosse (Tiefgarage):

Der Variante eines Parkhauses mit mehr als nur einem halben Kellergeschoss stehen vor allen Dingen Belange des Denkmalschutzes entgegen. Wie bereits im Kapitel 2.1 g) bei der Bestandaufnahme und Bewertung zum Schutzgut „Kultur- und sonstige Sachgüter“ beschrieben, befindet sich das Plangebiet innerhalb des Bodendenkmals „Altstadt“. Weiterhin befinden sich im unmittelbaren Nahbereich des geplanten Parkhauses mehrere denkmalgeschützte Gebäude.

Im Plangebiet steht als Geländedeckschicht inhomogene Aufschüttung bis in Tiefen zwischen 3,30 m und 4,50 m unter OK Gelände an. Unterhalb der Aufschüttung folgt Geschie-

bemergel, der bis in größere Tiefen eine weiche Zustandsform besitzt. Im südlichen Bereich wird der Geschiebemergel in Tiefen zwischen ~ 8 m und 23 m von Sanden, lokal Schluffen unterlagert, die mitteldicht bis dicht gelagert sind. Es liegen gespannte Grundwasserverhältnisse vor. Die anstehende Aufschüttung ist als Gründungsschicht zur Aufnahme von Bauwerkslasten nicht geeignet. Bei einer Flachgründung (Bodenaustausch) auf einem Gründungspolster aus grobkörnigen Sanden/Kiesen werden Aushubtiefen bis zu 4,50 m unter OK Gelände erforderlich. Wasserhaltungsmaßnahmen werden ebenfalls erforderlich.

Dabei reicht für die denkmalpflegerische Dokumentation der unteren Schichten eine baubegleitende Rettungsgrabung nicht mehr aus. Sollte aus statischen Gründen ein Bodenaustausch der kompletten anthropogenen Aufschüttungen notwendig sein, dann muss auch eine entsprechende archäologische Grabung im unteren Bereich der Baugrube (genaue Aussagen dazu von der Fachbehörde, Landesamt für Kultur und Denkmalpflege, Bereich Archäologie) erfolgen. In diesem Falle wäre der Aufwand für Grabungszeit und –kosten schon bei einem vollen Kellergeschoss größer als bei einem halben Kellergeschoss. Wenn also aus statischen Gründen ohnehin eine Flachgründung mit Bodenaustausch unumgänglich sein sollte, dann könnte nach einer archäologischen Grabung auch ein Vollgeschoss im Untergrund gebaut werden, da dann die schützenswerten Teile des Bodendenkmals dokumentiert und beseitigt sind. Dies bedeutet aber einen erheblichen Zeit- und Kostenfaktor und erfordert ggf. weitere aufwändige Maßnahmen zur Lösung der Grundwasserproblematik.

Für die Standsicherheit der um 1900 auf einer künstlichen Landgewinnungsfläche entstandenen Bauwerke wäre eine Veränderung des hohen Grundwasserstands problematisch. Da die Bauten auf einem hölzernen Pfahlunterbau ruhen, ist bei einer Veränderung des bei etwa 2,5 m HN anstehenden Grundwasserstandes mit statischen Problemen zu rechnen. Eine Verdrängung des Grundwassers durch ein wannenförmiges Untergeschoss des Parkhauses unter die Grundwasserlinie wird daher von Seiten der Unteren Denkmalschutzbehörde für die Standsicherheit der benachbarten Einzeldenkmale kritisch eingeschätzt.

Vorteile:

Baukörper würde oberirdisch niedriger werden – damit könnte den Wünschen einiger Anwohner entsprochen werden

Stellplatzbedarf gemäß Verkehrskonzept Altstadt wird gedeckt; Ziel der Verkehrsberuhigung des inneren Bereiches der Altstadt kann erreicht werden

Nachteile:

Eingriff in das Bodendenkmal - baubegleitende Rettungsgrabung reicht nicht mehr aus (Zeit- und Kostenaufwand erheblich höher)

Durch Eingriff in den relativ hohen Grundwasserstand wäre Standsicherheit der angrenzenden denkmalgeschützten Bebauung gefährdet.

Bau- und Bewirtschaftungskosten sind bei oberirdischen Geschossen geringer als bei der Errichtung unterirdischer Geschosse (z. B. Wasserhaltung)

Durch fehlende Abschirmwirkung der oberirdischen Parkhausgeschosse hohe Immissionsbelastung der rückwärtigen Seestraßenbebauung aufgrund Verkehr auf dem Fährwall

Nach Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange, allen voran dem Schutz der benachbarten denkmalgeschützten Bebauung, dem Schutz der Nachbarn vor Immissionen zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse, städtebaulichen Aspekten, die der Lage des Parkhauses im Sanierungsgebiet und dem Weltkulturerbestatus gerecht werden, dem Bedarf an öffentlichen Stellplätzen, aber auch unter Berücksichtigung der für die Verwaltung bindenden informellen Planungen, wie dem Managementplan 2000 und dabei insbesondere dem Verkehrskonzept Altstadt, ist die Entscheidung für eine Vorzugsvariante gefallen, die mit einer Anzahl von voraussichtlich 284 Einstellplätzen innerhalb eines höhenmäßig abgestuften Gebäudes den Anforderungen im Rahmen des Gesamtkonzeptes zur Deckung des öffentlichen Stellplatzbedarfes für die Altstadt und gleichzeitig durch seine anspruchsvolle Architektur und Gestaltung den hohen Anforderungen des Sanierungsgebietes/Weltkulturerbes gerecht wird. Durch die höhenmäßige Abstufung des geplanten Gebäudes und Maßnahmen zum Immissionsschutz sowie die geplante Begrünung von Dach-/Außenwandflächen und Innenhof werden Beeinträchtigungen der benachbarten Bebauung vermieden bzw. kompensiert.

Hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung ergeben sich keine Alternativen zur Festsetzung einer öffentlichen Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Parkhaus“, da so am besten dem öffentlichen Bedarf zugunsten der Allgemeinheit Rechnung getragen werden kann. Aus der Festsetzung einer öffentlichen Verkehrsfläche ergibt sich ein Vorkaufsrecht für die Hansestadt Stralsund, aber auch eine Übernahmeverpflichtung für die betroffenen Parkhausgrundstücke.

3. Zusätzliche Angaben

3.1 Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren

Zur Ermittlung der aktuellen Verkehrsmengen (Analysebelastung) sind am 30.03.2006 und am 04.04.2006 in der Zeit von 14.00 Uhr bis 18.00 Uhr Verkehrszählungen an den Knotenpunkten Seestraße/Johannischorstraße und Fährstraße/Fährwall/Wasserstraße durchgeführt worden. Die daraus resultierenden Verkehrsbelastungen wurden hochgerechnet. Aus Erfahrungswerten der Stadt Stralsund ergibt sich für die Hochrechnung von Zählungen zwischen 14.00 Uhr und 18.00 Uhr ein Hochrechnungsfaktor von 3,03. Der Hochrechnungsfaktor des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen liegt etwa 8% höher (3,28). Um die höheren Belastungen in den Sommermonaten auf Grund des Tourismusverkehrs zu berücksichtigen, wurde für die Hochrechnung der Faktor von 3,28 angewendet.

Die Ermittlung der Schallimmissionen erfolgte mit dem Programmsystem LIMA. Dieses führt die Schallausbreitungsberechnungen für den Straßenverkehr auf der Grundlage der RLS 90/3/ unter Beachtung von Reflexion und seitlichem Umweg um Hindernisse durch. Zur Visualisierung der Geräuschsituation im Plangebiet wurden Rasterlärmkarten für den Tages- und Nachtzeitraum berechnet. In den Rasterlärmkarten erfolgt eine farbig codierte Darstellung der Beurteilungspegel mit einer Klassenbreite von 5 dB(A) und einem Abstand von 1 dB(A). Die Berechnungshöhe von 6 m ist repräsentativ für das 1. Obergeschoss und entspricht den Vorgaben für flächenhafte Schall-Immissionsberechnungen der Umgebungslärmrichtlinie.

Die Benzolemissionen wurden entsprechend der Richtlinie VDI 2053 unter Verwendung des Programms MOPELIT ermittelt. Die Immissionskonzentrationen im Nahbereich des Parkhauses wurden mit dem numerischen Simulationsmodell MISKAM auf der Grundlage der Architektenpläne vom 10.03.2006 ermittelt. Das MISKAM-Programm allein kann nur die Konzentration bei vorgegebenen Ausbreitungsbedingungen berechnen. Zur Berechnung von Immissionskenngrößen wie dem Jahresmittelwert wurden die mit MISKAM errechneten Konzentrationen mit einem geeigneten Auswertemodul weiterverarbeitet und zu dem Jahresmittelwert umgerechnet.

Zur Methodik der Darstellung der Verschattungssituation:

Das Sonnenbahndiagramm ist darauf ausgerichtet, eine bestimmte, betroffene Position zu untersuchen. Als Bezugspunkt für die Darstellung des Sonnenbahndiagramms wurde der Balkon gewählt, der im Jahr 2004 vor dem Westgiebel des Gebäudes Seestraße 2 errichtet wurde. Der Bezugspunkt wurde für das Erdgeschoss und für das 2. Obergeschoss untersucht, jeweils etwa in Höhe des Fußbodens. Die Geometrie der Verschattung der Grundstücke im Blockbinnenbereich wurde ermittelt für

21. März / 21. September	8.00 Uhr / 12.00 Uhr / 16.00 Uhr
21. Juni	8.00 Uhr / 12.00 Uhr / 16.00 Uhr
21. Dezember	12.00 Uhr.

Anders als bei dem Sonnenbahndiagramm, das auf einen betroffenen Punkt hin angelegt ist, gibt die Darstellung der Verschattungsgeometrie Aufschluss über den Schattenwurf zu einer bestimmten Uhrzeit. Der Schattenwurf wird in die Grundstücksebene projiziert. Die Grundstücke des Blockbinnenbereiches werden dabei als eine zusammenhängende Ebene angenommen.

Schwierigkeiten bei der Erhebung:

Aussagen über Qualität des Grundwassers liegen aufgrund fehlender Messstellen im Bereich des B-Plangebietes nicht vor. Faunistische Untersuchungen für das Plangebiet sind nicht vorhanden.

3.2. Beschreibung der Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen (Monitoring)

Voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen im Sinne von § 2 Abs. 4 BauGB werden mit dem Bebauungsplan nicht vorbereitet. Die Eingangsdaten der Schallimmissionsprognose werden in den folgenden Jahren regelmäßig überprüft werden. Aus Verkehrszählungen auf den das Plangebiet umgebenden Straßen kann abgeleitet werden, ob die tatsächliche Lärmbelastung des Gebietes mit den Planungsansätzen übereinstimmt.

Ein Jahr nach Inbetriebnahme des Parkhauses erfolgt eine Messung der tatsächlichen Benzolbelastung. Dabei werden die Belastungen im Bereich des Gebäudes Fährwall 15 in der Höhe bis zu 2 m, im Bereich des Übergangs vom Parkhaus zum geplanten Kopfbau in Höhe von 10,5 m und 14,0 m sowie an der rückwärtigen Fassade der Gebäude Seestraße 1 und 2 jeweils in 10,5 m Höhe ermittelt. Die v. g. Höhen sind maßgeblich, da in diesen Bereichen die Be- und Entlüftungsschächte für das Parkhaus enden bzw. angrenzend zum Fährwall 15

die Einfahrt des Parkhauses liegt und dort die höchsten Benzolbelastungen zu erwarten sind.

3.3. Zusammenfassung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt im nordöstlichen Bereich der Stralsunder Altstadt. Er umfasst nahezu das gesamte Quartier 2 C zwischen der Bebauung entlang des Fährwalls, der Fährstraße/Fährzingel, der Seestraße und der Johannistorstraße. Neben einer Nutzung der vorhandenen Bebauung für Wohnzwecke, Gastronomie und Gewerbe stellt das Quartier gemäß Verkehrskonzept für die Altstadt einen unverzichtbaren Standort für die Errichtung eines Parkhauses dar. Dabei soll das Parkhaus am Fährwall gemeinsam mit den teilweise schon in Betrieb befindlichen bzw. noch geplanten Parkhäusern am so genannten Altstadtring vorrangig der Deckung des Parkraumbedarfes für die Altstadt dienen. Nur mit der Realisierung dieses Vorhabens kann das Ziel der Verkehrsberuhigung des inneren Altstadtbereiches durch die Verlagerung des Langzeitparkens an den Altstadtrand erreicht werden. Dies wiederum ist Voraussetzung für die Sicherung der bisher erzielten Erfolge bei der Altstadtsanierung und der Gewährleistung der weiteren Umsetzung der im Rahmenplan/Managementplan 2000 festgeschriebenen Sanierungsziele. Der Parkhausstandort wie auch die Größe des Parkhauses waren bereits in den Unterlagen zum Antrag auf Aufnahme der Altstadt in das Weltkulturerbe der UNESCO enthalten.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung des Parkhauses an diesem Standort geschaffen werden. Dabei ist die sensible Lage des Grundstückes innerhalb eines mit denkmalgeschützten Gebäuden bebauten Gebietes zu berücksichtigen und der Verantwortung gegenüber den Anwohnern/Anliegern Rechnung zu tragen.

Voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen im Sinne von § 2 Abs. 4 BauGB werden mit dem Bebauungsplan nicht vorbereitet.

Die Belastungen der Anwohner infolge der durch den Straßenverkehr hervorgerufenen Schallimmissionen sind, wie in bebauten Bereichen sehr häufig, in der Prognose bereits ohne das Parkhaus relativ hoch. Die auf der Grundlage einer Verkehrsprognose unter Berücksichtigung des Parkhauses ermittelten künftigen Schallimmissionen werden zu keiner wesentlichen und für den Menschen spürbaren Erhöhung der Belastung führen. Im Bebauungsplan werden Festsetzungen zum aktiven und passiven Lärmschutz getroffen. Fenster und Fassaden sind bei Neubau oder Sanierung an den zur Straßen orientierten Gebäudeseiten entsprechend den Anforderungen der DIN 4109 und des jeweiligen Lärmpegelbereiches zu gestalten.

Bei den Festsetzungen des Maßes der baulichen Nutzung und der überbaubaren Grundstücksflächen für das Parkhaus wurde bereits Rücksicht auf die angrenzende Wohnbebauung, vor allen Dingen im rückwärtigen Bereich der Seestraße genommen. Hier sind im Laufe des Bebauungsplanverfahrens Nachbesserungen erfolgt, die dem Ziel der geringst möglichen Beeinträchtigung der angrenzenden Wohnungen durch die heranrückende Bebauung geschuldet waren. Infolge dessen wurde z. B. der Abstand des Parkhauses zur rückwärtigen Seestraßenbebauung verändert, das Parkhaus zum Innenhof höhenmäßig gestaffelt bzw. Wände schräg gestellt, werden als Maßnahme zum Immissionsschutz Öffnungen in

den Außenwandflächen in Richtung Seestraße, Johannischorstraße und Fährstraße ausgeschlossen. Sowohl die gestaffelten Dachflächen als auch die Außenwandflächen des Parkhauses zum Innenhof sind vollflächig zu begrünen.

Durch den Bebauungsplan werden keine ausgleichspflichtigen Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereitet, da das geplante Vorhaben hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung, der damit einhergehenden Versiegelung von Grund und Boden, der überbaubaren Grundstücksfläche und der Höhe der baulichen Anlagen auch vor der Aufstellung des B-Planes zulässig war. Die Grundstücke im Plangebiet waren vor der Aufstellung des B-Planes der im Zusammenhang bebauten Ortslage nach § 34 BauGB zuzuordnen. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden nicht erforderlich. Mit Hilfe von Dach- und Fassadenbegründung sowie der zu begründenden Grundstücksfreiflächen wird der Grünanteil des Quartiers insgesamt erhöht. Dabei werden die Vorgaben des Managementplanes 2000, der einen Biotopflächenfaktor von 0,50 vorsieht, eingehalten.

Abschließend kann festgestellt werden, dass durch die Realisierung des B-Planes keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Stralsund, den **17. Jan. 2007**
.....

HANSESTADT STRALSUND
DER OBERBÜRGERMEISTER


.....
Lastovka

