



## Strategiepapier zum Stadtumbau Ostseevierviertel- Ryckseite

<i>Einbringer/in</i> 60.2 Stadtbauamt/Abteilung Stadtentwicklung/Untere Denkmalschutzbehörde	<i>Datum</i> 25.10.2021
--	----------------------------

<i>Beratungsfolge</i> Bürgerschaft (BS)	<i>Sitzungsdatum</i> 08.11.2021	<i>Beratung</i> Ö
--	------------------------------------	----------------------

### **Beschlussvorschlag**

Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald beschließt das „Strategiepapier zum Stadtumbau Ostseevierviertel-Ryckseite“ gemäß Anlage 1. Das Strategiepapier dient als Grundlage zur weiteren Entwicklung des Ostseevierviertel-Ryckseite für den Planungszeitraum 2021 bis 2040 und darüber hinaus. Es fixiert die gemeinsame städtebauliche Zielstellung der beiden Wohnungsunternehmen WGG eG und WVG mbH für Ihre Wohnungsbestandsentwicklung im Plangebiet sowie der Stadt Greifswald für die Gestaltung und Aufwertung der öffentlichen Grün- und Verkehrsflächen. Zur schrittweisen Umsetzung sind 31 inhaltlich, zeitlich und fiskalisch konkretisierte und abgestimmte Maßnahmen gelistet.

### **Sachdarstellung**

Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept Greifswald (ISEK Greifswald 2030plus) von 2017 ist die Sanierung und Weiterentwicklung des Ostseevierviertel-Ryckseite als Schlüsselmaßnahme Nr. 3 im Handlungsfeld „Das Wohnen zeitgemäß und sozial gerecht weiterentwickeln“ aufgeführt. Hierzu solle gemäß ISEK in Abstimmung mit den beiden führenden Wohnungsbaugesellschaften WVG und WGG als Haupteigentümer der Wohnungen in den Plattenbauquartieren nördlich und südlich der Vitus-Bering-Straße ein konsistentes Entwicklungskonzept erarbeitet werden, das Perspektiven für die Wohnungsbaubestände aufzeigt.

Dieser Planungsauftrag wurde vom Stadtbauamt Ende 2019 aufgegriffen und in einem intensiven Abstimmungsprozess mit den Wohnungsunternehmen im Juli 2021 zu einem konsensfähigen Strategiepapier zum Stadtumbau zusammengeführt. Die besondere Herausforderung bestand darin, die unterschiedlichen Sanierungsstrategien und -geschwindigkeiten der Wohnungsunternehmen zu berücksichtigen und eine größtmögliche Unabhängigkeit in der Bestandsentwicklung der Wohnungsunternehmen zu sichern. Gleichzeitig sollen sich die einzelnen Maßnahmen jedoch insgesamt in ein gemeinsames, passfähiges und anspruchsvolles städtebauliches Gesamtkonzept einfügen.

Als Ableitung aus den gesamtstädtischen Anforderungen, den festgestellten

städtebaulichen Defiziten im Ostseeviertel-Ryckseite (vgl. Kap. 2 im Strategiepapier) sowie den Anforderungen an eine zukunftsfähige Quartiers- und Stadtteilentwicklung wurde folgende gemeinsame Präambel formuliert (vgl. Kap. 3):

Weiterentwicklung der Quartiers- und Gebäudestruktur entsprechend

A) der Leitidee einer hohen sozialen Durchmischung im Wohnquartier,

B) der hohen stadträumlichen Qualität und Lagegunst,

C) der zukunftsfähigen Anpassung an energetische und wohnungstechnische Kriterien,

D) der möglichst barrierefreien Wohn- und Wohnumfeldgestaltung sowie

E) den Ansprüchen umweltfreundlicher Mobilitätsformen (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV).

Diese Präambel wird durch vier Leitlinien flankiert:

1. Anzahl der Wohneinheiten sowie der Wohnfläche sollte im Ergebnis der Weiterentwicklung mindestens gleich bleiben bzw. sich leicht erhöhen. Darin enthalten ist die Option einer verantwortungsvollen Inanspruchnahme neuer Flächen für Wohnen im Quartiersumfeld.
2. Die soziale Mischung im Quartier sollte insgesamt erhöht werden. Dabei sollen differenzierte Wohnungsmarktsegmente entwickelt werden: 1/3 Mix zwischen a) KdU-Konformität, b) sozialem Wohnungsbau, c) freifinanziertem Wohnungsbau. Die hohe Bedeutung der Plattenbaugebiete für preiswerten Wohnraum soll weiterhin gewährleistet sein.
3. Erhebliche Aufwertung öffentlicher und privater Grünflächen als „grüne Infrastruktur“ für die Funktionsfähigkeit des Quartiers.
4. Sicherung und Weiterentwicklung der Bildungs- und Versorgungseinrichtungen als soziale Infrastruktur.

Auf der nachfolgenden konkreten Maßnahmenebene (vgl. Kap. 4) wurde der Stadtumbauprozess nach den Themen a) Gebäude- und Quartiersstruktur, b) Frei- und Grünräume, c) Verkehrserschließung und d) Organisation sowie den unterschiedlichen Maßnahmenträgern zeitlich sortiert. Die Maßnahmen wurden mit Kostenschätzungen versehen (vgl. Tab. 2 und 3 in Kap. 4).

Die abgestimmten Umbauschritte bei der Weiterentwicklung der Gebäude- und Quartiersstruktur offerieren einen behutsamen, aber doch konsequenten Stadtumbau im Quartier, getragen von den Wohnungsunternehmen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen in der Grün- und Freiraumgestaltung sowie der Verkehrserschließung zeugen vom Aufwertungs- und Gestaltungswillen der Stadt Greifswald selbst. Als Scharnier zwischen dem Trio Stadt - WGG - WVG und den Bewohnern im Quartier dient das Stadtumbau- und Quartiersmanagement.

Durch die sehr langfristige Ausrichtung der Umbaumaßnahmen (bis 2040 und darüber hinaus) ist Planbarkeit und Behutsamkeit dieser Entwicklung garantiert. Ebenso verhindern die unterschiedlichen Sanierungsziele und -geschwindigkeiten der Wohnungsunternehmen ungewollte Verdrängungsprozesse. So werden die Bestände der WGG gemäß Maßnahmenplan größtenteils erhalten bleiben und weiterhin preiswerte Wohnungen im Angebot belassen. Wichtig ist, dass die städtebauliche Anordnung der Gebäudestrukturen insgesamt ein attraktives Wohnumfeld und Quartier schafft.

## Finanzielle Auswirkungen

Haushalt	Haushaltsrechtliche Auswirkungen (Ja oder Nein)?	HHJahr
Ergebnishaushalt	Nein	

Finanzhaushalt	Nein	
----------------	------	--

	Teil- haushalt	Produkt/Sachkonto/ Untersachkonto	Bezeichnung	Betrag in €
1				

	HHJahr	Planansatz HHJahr in €	gebunden in €	Über-/ Unterdeckung nach Finanzierung in €
1				

	HHJahr	Produkt/Sachkonto/ Untersachkonto Deckungsvorschlag	Deckungsmittel in €
1			

Folgekosten (Ja oder Nein)?	
-----------------------------	--

	HHJahr	Produkt/Sachkonto / Untersachkonto	Planansatz in €	Jährliche Folgekosten für	Betrag in €
1					

### Auswirkungen auf den Klimaschutz

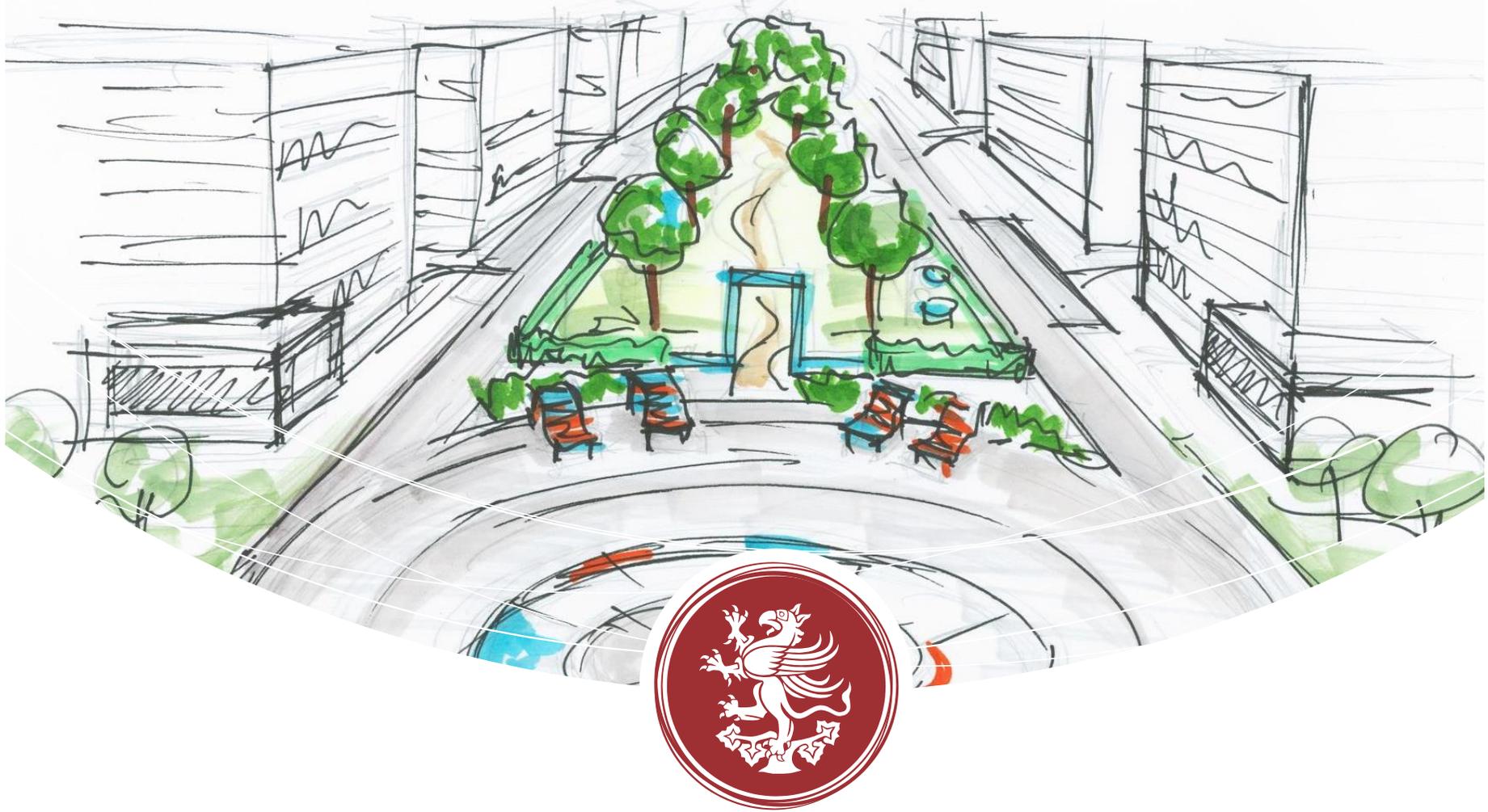
Ja, positiv	Ja, negativ	Nein
X		

### Begründung:

Weiterentwicklung der Quartiers- und Gebäudestruktur soll unter anderem der zukunftsfähigen Anpassung an energetische und wohnungstechnische Kriterien sowie den Ansprüchen umweltfreundlicher Mobilitätsformen (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) entsprechen. Es sind erhebliche Aufwertungen öffentlicher und privater Grünflächen als „grüne Infrastruktur“ vorgesehen.

### Anlage/n

- 1 Strategiepapier zum Stadtumbau Ostseevierviertel-Ryckseite öffentlich



# **Strategiepapier zum Stadtumbau Ostseeviertel-Ryckseite**

**Universitäts- und Hansestadt Greifswald**

**20.10.2021**

**Bearbeitung:**

Universitäts- und Hansestadt Greifswald  
Der Oberbürgermeister  
Dezernat 2 | Stadtbauamt  
Yana Efremova, Michael Heinz  
Kontakt: stadtbauamt@greifswald.de

**Strategiepapier zum Stadtumbau Ostseeviertel-Ryckseite**

Quartiersentwicklung in Partnerschaft zwischen Stadt und Wohnungsunternehmen  
Greifswald | 20. Oktober 2021

## Inhaltsverzeichnis

1	Einführung.....	1
1.1	Ostseeviertel-Ryckseite.....	1
1.2	Übergeordnete Planaussagen.....	4
1.3	Ausgewählte Daten & Fakten.....	6
1.4	Bedeutung Strategiepapier Stadtumbau Ostseeviertel-Ryckseite.....	11
2	Planungserfordernisse.....	12
3	Präambel und Leitlinien.....	23
4	Maßnahmen.....	24
4.1	Maßnahmenpaket 1: Nord-Quartier - Neubau, Öffnung und Teilgestaltung Innenhof   Spielplatz + Grünachse West.....	26
4.2	Maßnahmenpaket 2: Optionsfläche Neues Wohnen - Umsetzung Städtebaulicher Wettbewerb.....	29
4.3	Maßnahmenpaket 3: Südquartier: Rückbau + Neubau, Öffnung, zentrales Parken   Umbau Darßer Weg 2-7.....	30
4.4	Maßnahmenpaket 4: Grünachse Ost + Platzgestaltungen - Zentrale Grünachse mit Plätzen lebt!.....	31
4.5	Maßnahmenpaket 5: Komplexe Umgestaltung + Grünachse Nord - Süd.....	32
5	Fazit.....	41
6	Quellen und Anmerkungen.....	43



# 1 Einführung

## 1.1 Ostseevierviertel-Ryckseite

Dort, wo Greifswald ins Grün ausläuft, die Nähe zum Ryck findet und kurz vor dem historischen Fischerdorf Wieck am Greifswalder Bodden noch mal so richtig Stadt sein möchte, wurde Ende der 1980er Jahre das letzte der Greifswalder Plattenbaugebiete der südöstlichen Stadterweiterung gebaut. Konzipiert für 6.000 Bewohner begann 1987 die Erschließung. 1988 wurde der erste Plattenbau übergeben, 1990 dann der Baustopp mit lediglich zwei fertigen Quartieren. Westlich davon einige ergänzende Zeilen-Plattenbauten, östlich bereits die Schule und Kita. In den ursprünglichen Planungen war ebenso ein Einfamilienhausbereich in Richtung Ryck und östlich der bestehenden Quartiere eine Ansiedlung von kleineren Industriebetrieben aus der Innenstadt vorgesehen (Fleischverarbeitung, Textil). Die Quartiersentwicklung blieb bis dahin unvollendet.<sup>1</sup>

Unter ganz anderen Vorzeichen wurde das Ostseevierviertel-Ryckseite in den 1990er Jahren weiterentwickelt: Angrenzend an die Quartiere in Plattenbauweise wurde mit dem EXWOST-Modellvorhaben (Experimenteller Wohn- und Städtebau) „Greifswald-Ostseevierviertel-Ryckseite“ der Stadtteil neu überplant und abgerundet. Vermittelnd zwischen den 5 bis 6 geschosigen Zeilenbauten des 1. Bauabschnitts im Osten folgen nunmehr 3 bis 4 geschossige Mehrfamilienhäuser, eine kompakte Reihenhausstruktur und eingeschossige Einfamilienhäuser in den Randbereichen. Das Stadtteilzentrum mit Flächen für Einzelhandel und Dienstleistungen dient als funktionales Gelenk zwischen alter und neuer Bebauung, unterstützt durch die verbindende Wirkung eines zentralen Grünzugs.<sup>2</sup>

In der sozialen Wirklichkeit kam es bis heute jedoch zu einer sich verstärkenden sozialen, ökonomischen und städtebaulichen Diskrepanz zwischen den beiden Plattenbauquartieren einerseits und der Neubebauung

nach 1990 andererseits. Die öffentlichen Flächen haben in den vergangenen Jahren zunehmend an Aufenthaltsqualität und Attraktivität verloren. Hinzu kommt, dass die Einzelhandelsfunktion im Stadtteilzentrum erheblich geschwächt wurde. Und nun? Aktuelle Investitionen der öffentlichen Hand im Bildungsbereich verdeutlichen den kommunalen Planungs- und Gestaltungswillen: Die Neubauten der Caspar-David-Friedrich-Sporthalle und der Ersatzneubau der Kita Zwergenland dokumentieren die notwendige Weiterentwicklung und Aufwertung des Quartiers Ostseevierviertel-Ryckseite. Eine Trendwende?



Die hohe stadträumliche Lagegunst ergibt sich durch die „genau richtige“ Positionierung zwischen Innenstadt sowie der Dänischen Wiek mit ihrem hohen Freizeitpotenzial. Die schnelle Erreichbarkeit des zentralen Uni-Campus um den Berthold-Beitz-Platz ist ebenso vorteilhaft.

Die Abgrenzung des Plangebietes beinhaltet den bebauten Bereich sowie die Anbindung an den Ryck und den angrenzenden östlichen Landschaftsraum.

Die nachfolgenden statistischen Angaben beziehen sich auf die statistischen Bezirke 2 und 3 des Stadtteils Ostseevierteil. In der Nomenklatur der Stadtstatistik ist das Ostseevierteil-Ryckseite demnach kein eigenständiger Stadtteil, weswegen im Strategiepapier begrifflich von Plangebiet oder Stadtgebiet gesprochen wird.

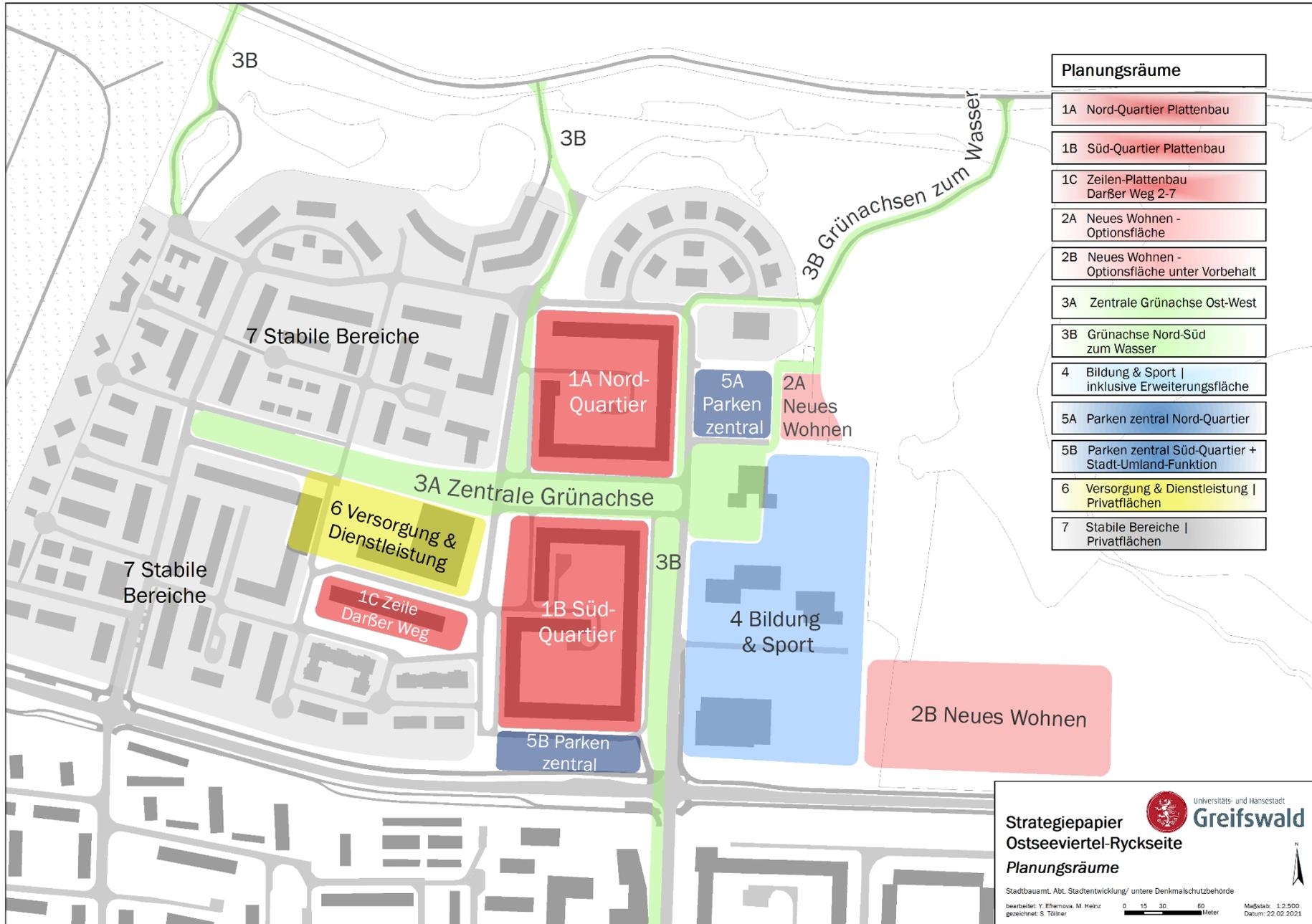


Für die weitere innere Gliederung des Plangebietes wurden sieben Planungsräume definiert (vgl. Abb. 1):

1. Plattenbauquartiere
2. Potentielle neue Wohnbauflächen
3. Grünachsen
4. Bildung + Sport
5. Ruhender Verkehr
6. Versorgung + Dienstleistung
7. Stabile Bereiche | Privatflächen



Abbildung 1: Planungsräume für das Strategiepapier Stadtumbau Ostseevierviertel-Ryckseite



## 1.2 Übergeordnete Planaussagen

### Flächennutzungsplan

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan von 1999 werden Nutzungsarten der Flächen sowie Einrichtungen zur Ausstattung des Gemeindegebietes dargestellt.<sup>3</sup>

Für das Ostseevierviertel-Ryckseite sind Wohnbauflächen prägend. Die Versorgungsfunktion (Einkauf + Dienstleistung auf der gemischten Baufläche) ist räumlich zentral gelegen planerisch fixiert, die Flächen für Gemeinbedarf im östlichen Bereich beherbergen den Schul- und Sportstandort, die Kita ist in einer Wohnfläche gelegen.

Parallel zur Wolgaster Straße liegt die Sonderbaufläche Sport, die mittlerweile in Teilen auch mit der neuen Sporthalle für die Caspar-David-Friedrich-Schule bebaut wurde. Die weiter östlich gelegenen Teile dieser Sonderbaufläche gelten noch als unbebaute Flächenreserven.

Begrenzt wird das Ostseevierviertel-Ryckseite im Westen durch Kleingartenanlagen, im Norden schließt sich der Ryck mit der hohen Natur- und Naherholungsqualität an, östlich liegen landwirtschaftlich genutzte Flächen (Grünland) und der Ketscherinbach. Südlich der Wolgaster Straße befinden sich die Stadtgebiete ‚Altes Ostseevierviertel‘ und das ‚Ostseevierviertel-Parkseite‘.



## Integriertes Stadtentwicklungskonzept Greifswald 2030plus

Als informelles Planwerk definiert das Integrierte Stadtentwicklungskonzept städtebauliche Leitvorstellungen der weiteren Entwicklung auf gesamtstädtischer Ebene. Das Ostseeviertel-Ryckseite wird im Strategiefeld ‚Wohnen‘ als „Schlüsselmaßnahme“ zur Sanierung und Weiterentwicklung definiert. Im Maßnahmenprogramm lautet der Handlungsauftrag wie folgt (ISEK Greifswald 2030plus, S. 207):

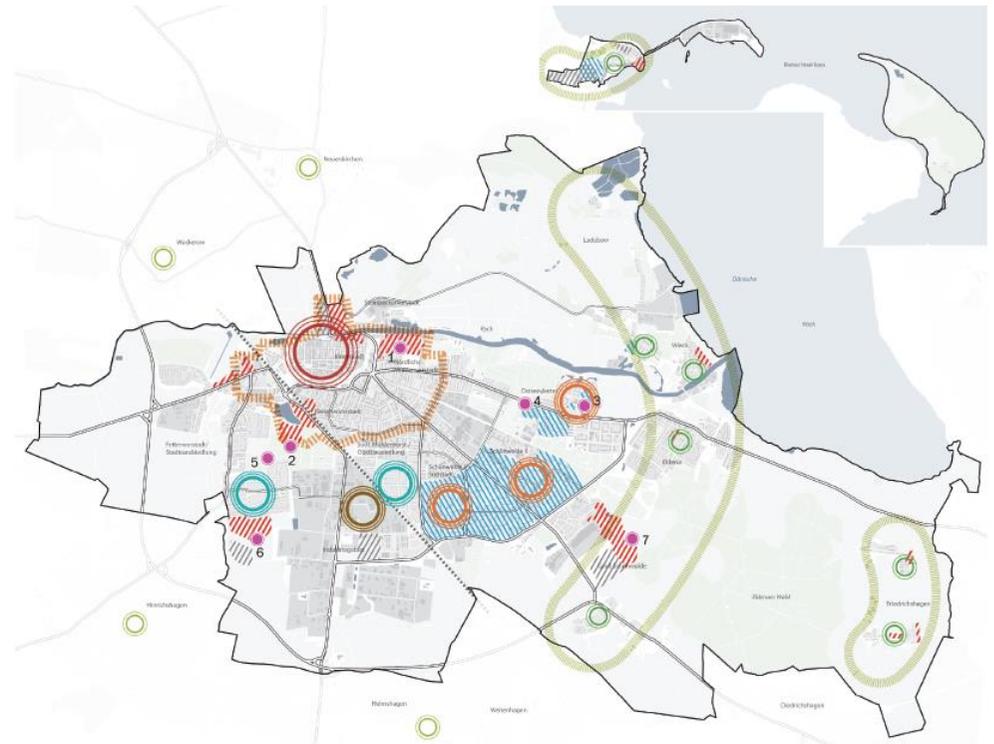
„Städtebaulicher Masterplan ‚Quartier Ostseeviertel-Ryckseite‘

Das in den späten 1980er Jahren entstandene Gebiet Ostseeviertel-Ryckseite ist durch sehr starke sozioökonomische und städtebauliche Unterschiede gekennzeichnet. Bis heute weisen die beiden Plattenbau-Quartiere nördlich und südlich der Vitus-Bering-Straße einen geringen baulichen Sanierungsstand auf. Vor allem westlich angrenzend sind durch die städtebauliche Entwicklung ab Mitte/Ende der 1990er Jahre gehobene Wohnstandorte in ein- bis dreigeschossiger Wohnbauung (Eigentum) entstanden. Die als wichtiges Verbindungsscharnier dieser beiden stark gegensätzlichen baulichen und sozioökonomischen Quartiere wirkenden öffentlichen Flächen sowie Gemeinbedarfseinrichtungen haben in den vergangenen Jahren zunehmend an Aufenthaltsqualität und Attraktivität verloren.

In Abstimmung mit den beiden führenden Wohnungsbaugesellschaften WVG und WGG als Haupteigentümer der Wohnungen in diesen Quartieren ist ein konsistentes Entwicklungskonzept zu erarbeiten, das Perspektiven für die Wohnungsbaubestände aufzeigt. Dabei müssen zudem kommunale Planungen wie bspw. zur Entwicklung der o.g. Grünachse, zur Sicherung des Zentralen Versorgungsbereiches als Nahversorgungszentrum in der Fortschreibung des Einzelhandelsfachplans oder zur Weiterentwicklung der Regionalen Schule Caspar-David-Friedrich berücksichtigt werden.“<sup>4</sup>

Das Ostseeviertel ist im ISEK als Gebietskulisse zur ‚Sanierung und Umstrukturierung mit Erneuerung‘ ausgewiesen.

ISEK-Strategiekarte „Das Wohnen zeitgemäß und sozial gerecht weiterentwickeln“



### Wohnen und Stadtstruktur

#### Übergreifende Handlungsansätze

- Sicherung und Entwicklung Innenstadt
- Sicherung und Entwicklung der Zentren in den Großwohnsiedlungen
- Schwerpunktraum Innere Stadt
- Integrierte, übergreifende Entwicklungsplanung Orte am Rande der Stadt
- Strategische Planung/Abstimmung Stadt-Umland-Gemeinden

#### Schwerpunkträume Neues Wohnen

- Wachstumsräume (1. Priorität)
- Wachstumsräume (2. Priorität)
- Sanierung und Umstrukturierung mit Erneuerung
- Nachverdichtung im Bestand
- Neuordnung

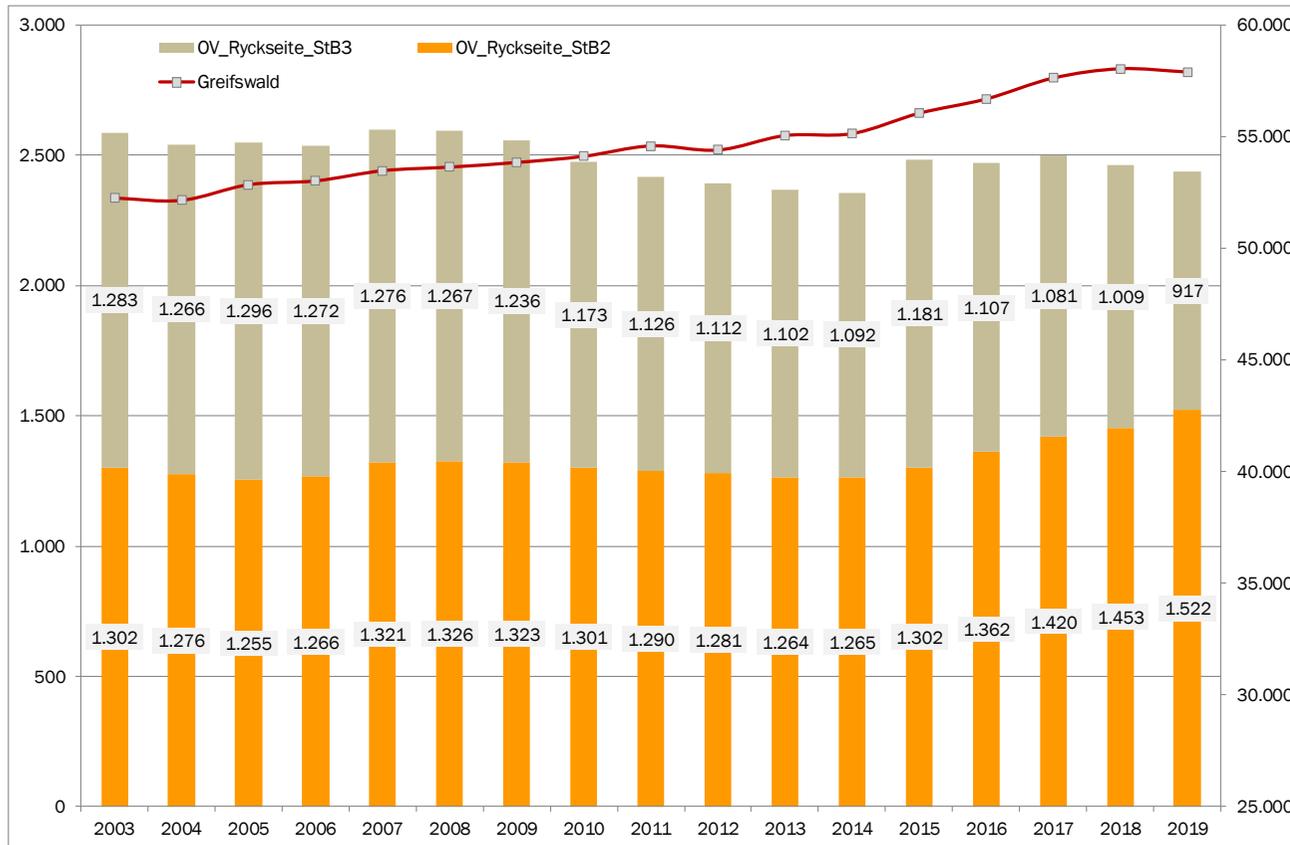
#### Schlüsselmaßnahmen

- 1 Quartier Hafenstraße
- 2 Quartier Verlängerte Scharnhorststraße
- 3 Sanierung und Weiterentwicklung Ostseeviertel Ryck-Seite
- 4 Altersgerechter und barrierearmer Umbau des Quartiers Altes Ostseeviertel
- 5 Realisierung B-Plan 88
- 6 Erweiterung Stadtrandssiedlung
- 7 Realisierung B-Plan 13

### 1.3 Ausgewählte Daten & Fakten

**Entwicklung der Einwohnerzahl (EW):** Im Plangebiet leben 2.439 Einwohner (Hauptbewohner, Stand: 31.12.2019); 38 % davon leben in den Plattenbaugebieten<sup>5</sup> und 62 % in den anderen Wohngebieten, die nach Abgrenzung der Planungsräume als „stabile Gebiete“ bezeichnet wurden (vgl. Abb. 1).

**Abbildung 2: Entwicklung der Hauptbewohner Ostseevierviertel-Ryckseite (Stat. Bezirke 2 und 3) im Vergleich zur gesamtstädtischen Entwicklung (31.12.2003 bis 31.12.2019)**  
 Datenquelle: UHGW, Statistikstelle. – Daten gem. kommunaler Einwohnermeldeamtsstatistik.



Insgesamt gibt es im Plangebiet seit 2003 einen leichten Einwohnerverlust in Höhe von 146 Einwohnern, entsprechend 6 % des Ausgangswertes von 2003. Innerhalb des Stadtgebietes sind jedoch stark entgegengesetzte Trends zwischen den Wohnungsstrukturtypen zu erkennen.

Der Typ „Plattenbau“ (Stat. Bezirk 3) landete 2019 erstmals deutlich unter 1.000 EW, insg. mit einem Minus von 366 EW bzw. 28,5 %. Der aktuelle Leerzug des Blocks Roald-Amundsen-Straße 18-20 ist in der 2019er Statistik deutlich ablesbar. Im Wohnungsstrukturtyp ‚Gemischte Mehrfamilienhäuser, Reihen- und Einfamilienhäuser‘ sind u.a. durch die jüngsten Bauaktivitäten im letzten Bauabschnitt des B-Plans Nr. 23 deutliche Steigerungen ersicht-lich: Plus 220 Einwohner (16,9 %).

Die gesamtstädtische Entwicklung liegt im Vergleich dazu zwischen 2003 und 2019 bei 10,8 % Wachstum.

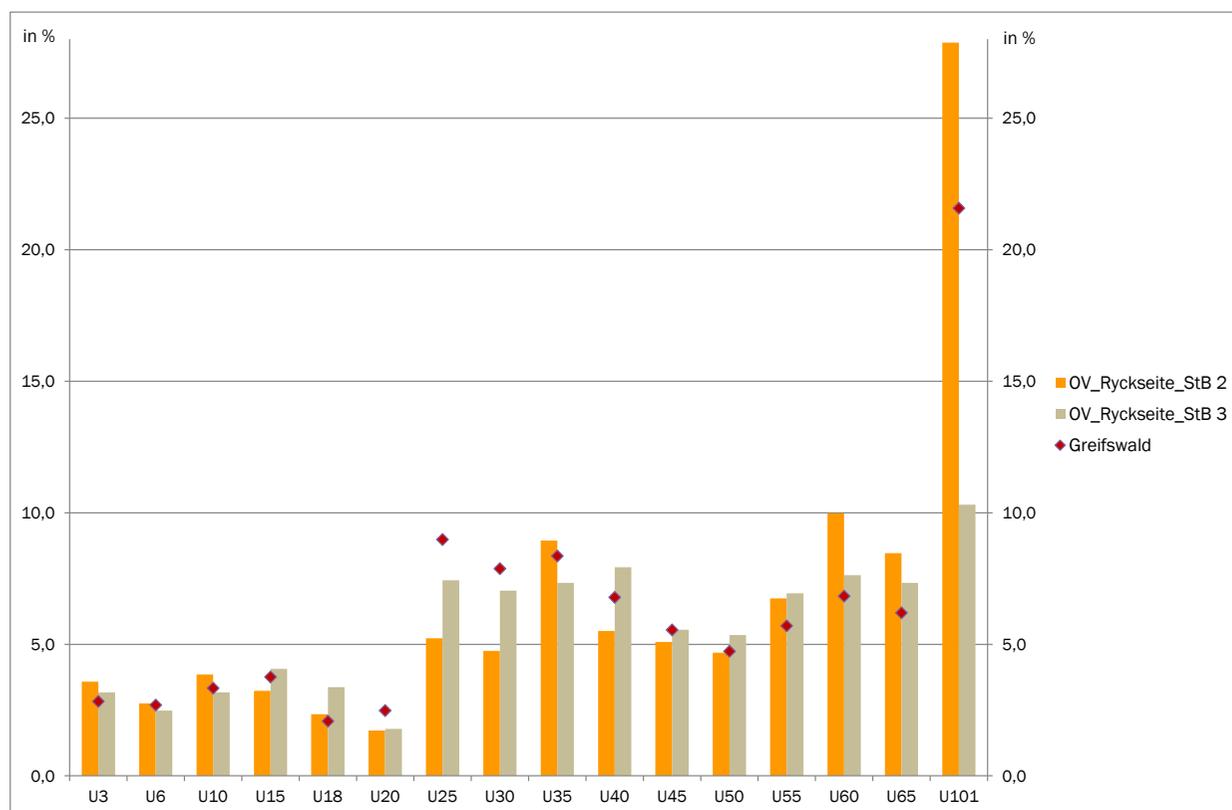
**Altersstruktur (31.12.2019):** Als grobes Muster der altersstrukturellen Besonderheit des Plangebietes lassen sich drei Punkte festhalten:

Wichtig vorab: Teilweise bestehen starke Unterschiede zwischen den Planungsräumen „Plattenbau“ (Stat. Bezirk 3) und „stabile Gebiete“ (Stat. Bezirk 2).

- Leicht überdurchschnittlich hoher Kinderanteil: z.B. bei den unter Dreijährigen mit 3,4 % im Plangebiet, Gesamtstadt: 2,8 %.
- Deutlich unterrepräsentierte Berufsanfänger- und Studierendenjahrgänge: Plangebiet insg. mit 6,1 % in der Altersgruppe 20 bis unter 25 Jahren, Greifswald: 9,0 %.
- Etwas mehr ältere Menschen, durchgehend höhere Anteile ab 50 Jahren.

Der Statistische Bezirk 2 fällt z.B. durch eine starke Überalterung auf, insbesondere in der Altersgruppe der über 65-Jährigen (27,9 %). Genau diese Altersgruppe ist in den Plattenbauquartieren weniger vertreten (10,3 %) im Vergleich zum Greifswalder Durchschnitt (21,6 %). Stattdessen leben in den Plattenbaugebieten verhältnismäßig mehr Menschen zwischen 35 und 50 Jahren.

Abbildung 3: Altersstruktur der Hauptbewohner im Ostseeviertel-Ryckseite im Vergleich zum städtischen Durchschnitt (31.12.2019)



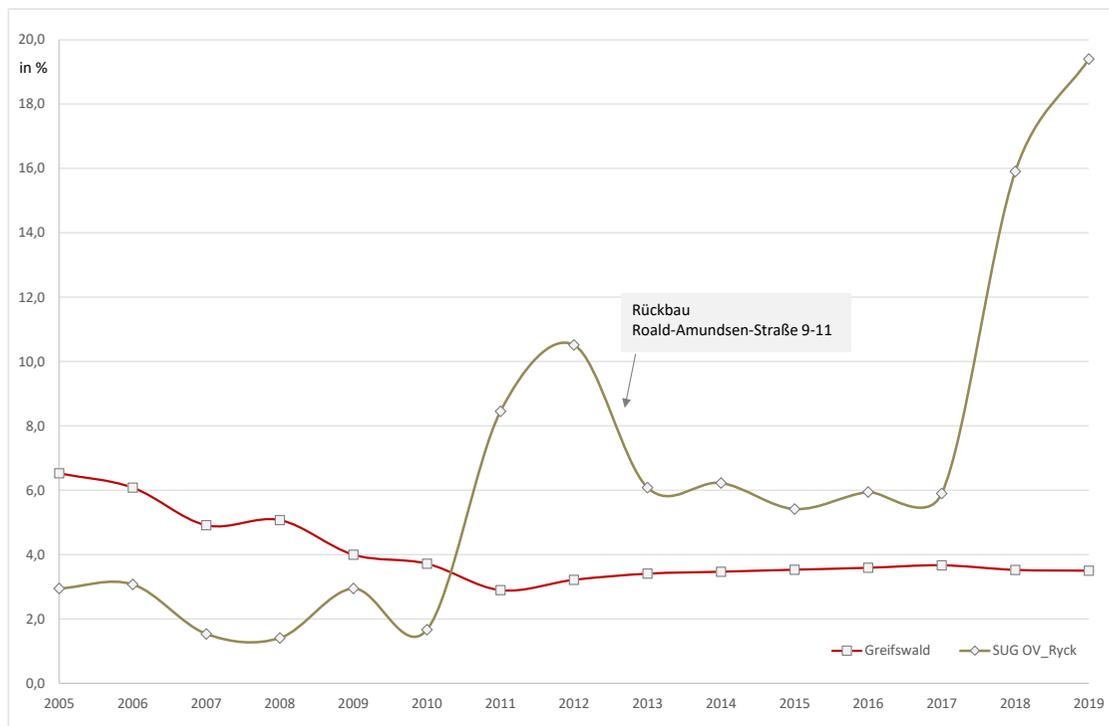
Datenquelle: UHGW, Statistikstelle. Daten gem. kommunaler Einwohnermeldeamtsstatistik.

**Wohnungen:** Insgesamt gibt es im Plangebiet (Statistische Bezirke 2 und 3) 1.500 Wohneinheiten (WE) (Stand 31.12.2019). Davon befinden sich 505 im Eigentum der WGG, 351 gehören der WVG und 640 sind sonstigen Eigentümern zuzuordnen (i.d.R. Privateigentum). Der Leerstand beträgt insgesamt 163 WE, die Leerstandsquote liegt bei 10,9 %.

Nachfolgende Daten (Stand 31.12.2019) beziehen sich auf den Planungsraum „Plattenbauquartier“ (vgl. Abb. 1) inkl. des Zeilenbaus Darßer Weg 2-7:<sup>6</sup>

- In diesem Bereich konzentriert sich auch der Leerstand mit insgesamt 144 leerstehenden WE von insgesamt 742 WE | Leerstandsquote: 19,4 %.
- Sanierungsstand: 58 % gelten als vollsaniert, 10,0 % als teilsaniert und 31,2 % als unsaniert.
- Verteilung des Wohnungsbestands zwischen den Eigentümern: WGG: 505 | WVG: 233 | Sonstige: 4.
- Leerstandsquote nach Eigentümern: WGG: 2,6 % | WVG: 56,2 %.
- Leerstandsquote nach Sanierungsstand: vollsaniert: 1,7 % | teilsaniert: 0,0 % | unsaniert: 17,7 %.
- Vor dem Rückbau des innenliegenden Blocks im nördlichen Quartier betrug der Gesamtbestand 781 WE (2012). Die Leerstandsquote ist erst seit 2011 über dem Greifswalder Durchschnitt; 2012 mit einem ersten Höhepunkt als Vorbereitung für den Rückbau des Blocks im nördlichen Quartier, anschließend konstant um ca. 6 %; aktuell sprunghafter Anstieg auf 19,4 % als Vorbereitung auf den Rückbau des innenliegenden Blocks im südlichen Quartier.

Abbildung 4: Entwicklung der Leerstandsquoten in den Plattenbauquartieren im Ostseeviertel-Ryckseite im Vergleich zum Greifswalder Durchschnitt (2005 bis 2019)



Datenquellen: Monitoringdaten Stadtumbau.

**Kfz-Stellplätze:** Beim Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg sind aus dem Statistischen Bezirk 3 (Planungsräume 1A und 1 B) 315 private PKW, 14 gewerbliche PKW, 7 Nutzfahrzeuge, 22 Anhänger und 10 Krafträder gemeldet (Datenstand 01.01.2020\_Quelle: Kommunale Statistikstelle UHGW). – Diese Größenordnung der amtlichen Statistik deckt sich mit der eigenen Erfassung mittels Begehung. Zusammengefasst als ‚Anzahl Kfz‘ wurden 333 Kfz gezählt. Bei ermittelten 590 Stellplätzen ergibt dies eine Belegungsquote von 55 %.

Die genaue Dokumentation der Erfassung verweist auf eine niedrigere Belegungsquote im Nordquartier (dort ist fast jeder 2. Stellplatz unbesetzt) und eine etwas höhere Quote im Südquartier (64 %) (vgl. Tab. 1)

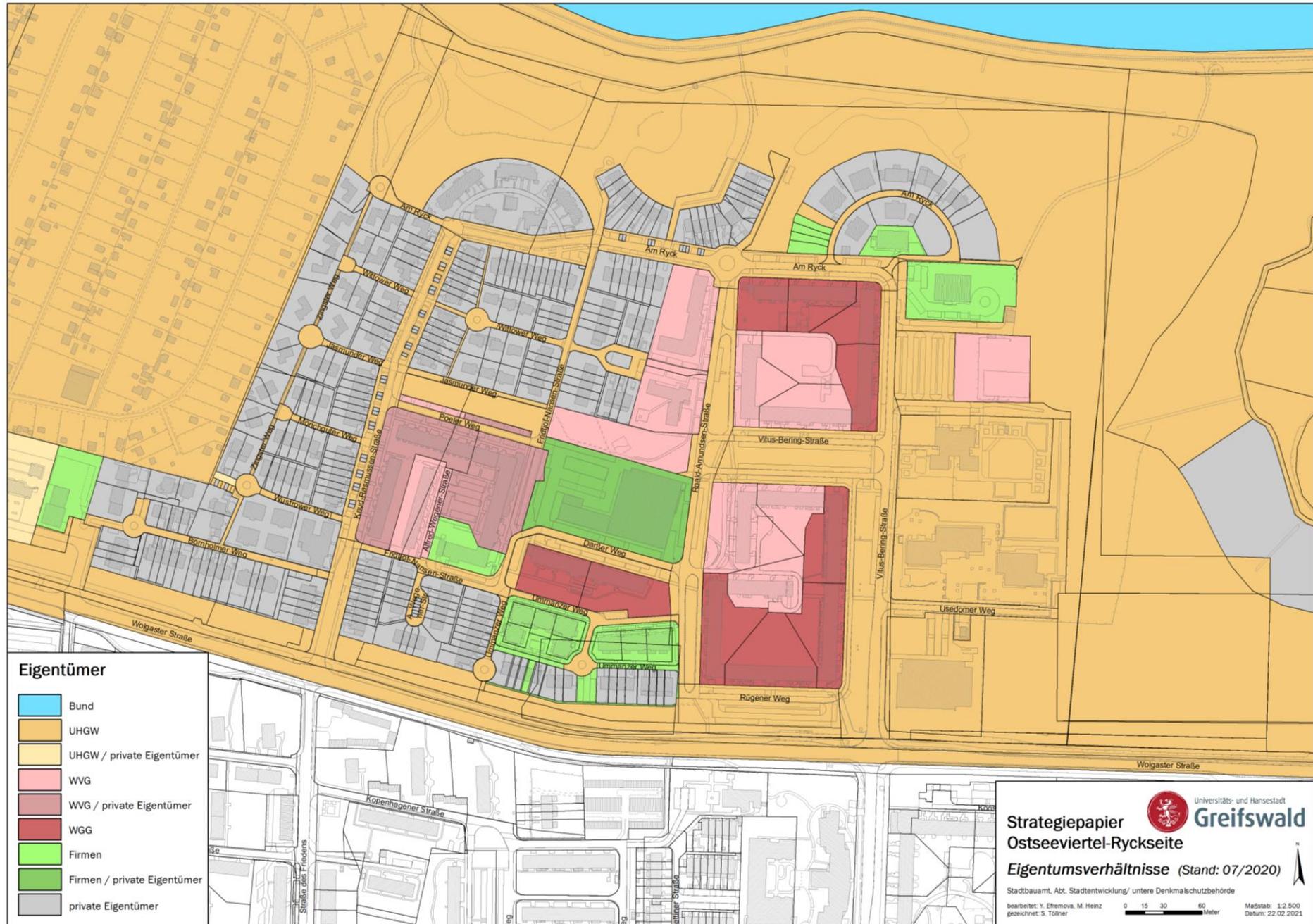
Tabelle 1: Auswertung Stellplatzbelegung in den Planungsräumen 1A und 1 B (Nordquartier + Südquartier)

Standort	Anzahl Pkw-Stellplätze(SP)	Belegung, Anzahl	Belegung, %	Anmerkungen
<b>NQ Gesamt</b>	<b>336 SP</b>	<b>170 Kfz</b>	<b>50,6</b>	1 Falschparker, nicht mitberechnet
Am Ryck 9-10	5*3+17=32 SP	14 +15=29 Kfz	90,6	
Am Ryck 6-8	5+4+13=22 SP	9+12=21 Kfz	95,4	
V.-B.-Str. 23-27	<b>31 SP</b>	<b>21 Kfz</b>	67,7	Davon 1 MR
SP-Anlage NO	18*7=126 SP	11+8+6+3+5+1+6=40 Kfz	31,7	Davon 3 T + 5 C/WM als Falschparker in Längstaufstellung; 3 mit Bezeichnung „Boddenkurier“
Nördlich der SP-A. NO	<b>21 SP</b>	<b>11Kfz</b>		10 davon mit Bezeichnung „Boddenkurier“
Südlich der SP-A. NO	<b>9 SP</b>	<b>0</b>	0,0	
V.-B.-Str. 19-22	17+20=37 SP	14+12=26 Kfz	70,0	Davon 1 T
V.-B.-Str. 19-16	16+21=37 SP	2+7=9 Kfz	24,0	Davon 1 T
R.-A.-Str. am Grünzug WO	<b>11 SP</b>	<b>5</b>	45,4	
R.-A.-Str. 12-14	<b>10 SP</b>	<b>8 Kfz</b>	80,0	
<b>SQ Gesamt</b>	<b>254 SP</b>	<b>163 Kfz</b>	<b>64,2</b>	3 Falschparker, nicht mitberechnet
V.-B.-Str. 10-11	20+8=28 SP	14+6=20 Kfz	71,4	Davon 1 T
V.-B.-Str. 12-15	21+20=41 SP	5+8=13 Kfz	31,7	
V.-B.-Str. 6-9	<b>27 SP</b>	<b>25 Kfz</b>	92,6	
Usedomer Weg	<b>9 SP</b>	<b>8 Kfz</b>	88,8	
R.-A.-Str. 15-17a	<b>19 SP</b>	<b>5 Kfz</b>	26,3	An den Gebäuden sind 5 private WVG-Stellplätze (Längstaufstellung) vorhanden, 2 davon sind belegt
SP-Anlage Rügener Weg	16+16+31+29+13 +20+5=130 SP	13+14+27+11+9 +14+4=92 Kfz	70,8	Davon 5 T+1 Lkw. Zusätzlich 2MR + 1 Pkw-Anhänger + 1 Falschparker (nicht mitberechnet)
<b>Gesamt</b>	<b>590 SP</b>	<b>333 Kfz</b>	<b>55,4</b>	

MR- Motorrad | T – Transporter | C/WM – Caravan/Wohnmobil | Quelle: Eigene Begehung am Donnerstag, 20.05.2021, zwischen 20:15 und 21:15 Uhr) – Als mittlere Breite eines Stellplatzes werden 2,5 m angenommen.

	Bezogen auf WGG-Bestände
	Bezogen auf WVG-Bestände
	Nicht deutlich differenziert

Karte 1: Eigentumsverhältnisse im Plangebiet



## 1.4 Bedeutung Strategiepapier Stadtumbau Ostseeviertel-Ryckseite

Das Papier dient als strategische Grundlage zur weiteren Entwicklung des Ostseeviertels-Ryckseite für den Planungszeitraum bis 2040<sup>plus</sup>. Als „informelle Planung“ lässt sich aus dem Strategiepapier zwar kein verbindliches Baurecht ableiten, aber als städtebauliches Entwicklungskonzept dient es als Abwägungsbelang bei der weiteren Aufstellung von Bauleitplänen.<sup>7</sup> Gleichzeitig fixiert es die gemeinsame städtebauliche Zielvorstellung der beiden Wohnungsunternehmen und der Stadt Greifswald.



Robustes Gespann in der Vitus-Bering-Straße | Gut vorbereitet auf den Weg machen...

Im Strategiepapier verdeutlichen die Wohnungsunternehmen die Umgestaltung und weitere Nutzung der Wohngebäude und des Wohnumfelds. Die Stadt Greifswald benennt Ziele bei der Gestaltung und Aufwertung der öffentlichen Grün- und Verkehrsflächen.

Demnach ist für das Strategiepapier Ostseeviertel-Ryckseite ein Bürger schaftsbeschluss angestrebt, um hier den politischen Gestaltungswillen zu dokumentieren.

Gleichzeitig dient das Strategiepapier als Grundlage und Instrument zur Erschließung von Fördermitteln für den anstehenden Stadtumbauprozess.

## 2 Planungserfordernisse

Als Arbeitsaufgaben wurden 10 städtebauliche Defizite für das Strategiepapier definiert.

### 1. Uniforme Gebäude- und Nutzungsstruktur

Dies bezieht sich maßgeblich auf die beiden Plattenbauquartiere aus den 1980er Jahren (Planungsraum 1). Die längste ununterbrochene Gebäudefront zieht sich sechsgeschossig 145 m entlang der Vitus-Bering-Straße (Nummer 1 - 9) in Nord-Süd-Richtung. Die anderen Blockkantenlängen variieren zwischen 82 und 103 m. Lediglich die West-Seiten der Quartiere sind unterbrochen und geöffnet.

- Die gestalterische Monotonie dominiert; Gebäude mit positiven prägnanten Leitfunktionen fehlen.
- Wohnungsgrundrisse sind ebenfalls sehr homogen; es mangelt an einer Mischung verschiedener Wohnungstypen.
- Bedarfsgerechter Umbau der Wohngebäude ist unter energetischen, barrierefreien, schallschutz- und brandschutztechnischen Kriterien nur sehr aufwändig zu realisieren. Insbesondere die Nachrüstung der Aufzüge ist problematisch, da der Aufzug auf der Zwischenebene hält und keine barrierefreie Erschließung der Wohnungen möglich ist.
- Durch die abweisende Riegelwirkung - v. a. der Baukörper in der Vitus-Bering-Straße – wirkt der Stadteingangsbereich von Eldena kommend unattraktiv. Die unvermittelte Raumkante konnte auch durch den Neubau der Caspar-David-Friedrich Sporthalle nicht aufgelöst werden, was auch von gesamtstädtischer Relevanz ist.
- Es fehlen menschliche Dimensionen + einladende Raumsituationen.
- Besondere Lagepunkte mit natürlicher Attraktivität, z. B. die südwestlich zur vorhandenen Grünachse gelegenen Gebäude, werden der Lagegunst nicht gerecht.

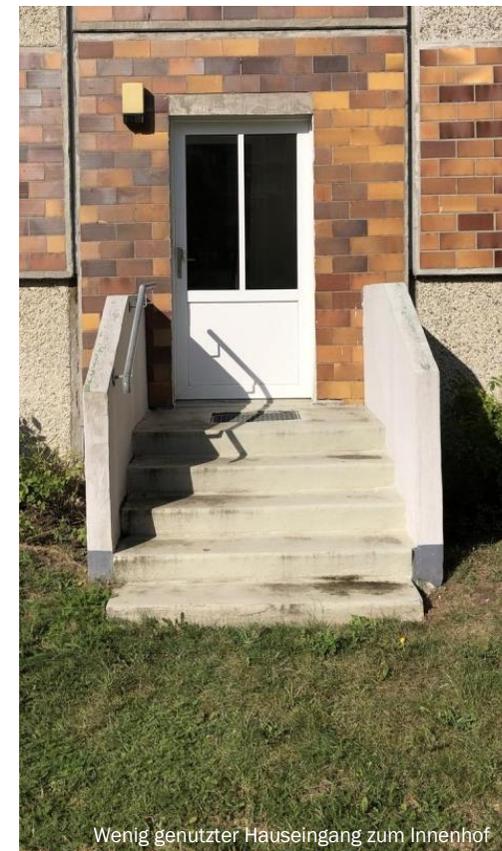
Insgesamt muss eine starke Diskrepanz zwischen der hohen stadträumlichen Lagegunst (v. a. Anbindung Ryck, Wieck/Eldena, infrastrukturelle Ausstattung) und der geringen gestalterischen und funktionalen Qualität der Gebäude- und Quartiersstrukturen festgehalten werden.



## 2. Innenhöfe mit geringer Aufenthaltsqualität:

Prägnant sind die beiden lediglich rudimentär gestalteten Innenhöfe, die in Kombination mit der vorhandenen Großflächigkeit kaum einladend wirken. Im Vergleich zu einer Kulisse aus dem ländlichen Raum entfalten die Innenhöfe den Charme einer ausgeräumten Agrarlandschaft.

- Es fehlen gefasste Raumsituationen und Bereiche zum „Anlehnen“.
- Unterstrichen wird dieser Grundcharakter durch größtenteils überaltertes „Möbiliar“, z.B. Wäschestangen aus DDR-Zeiten, einfallslose Sand- und Buddelkisten für Kinder sowie fehlende Sitzmöglichkeiten.
- Bemerkenswert sind die nahezu ungenutzten Hauseingangsbereiche, die in den Innenhof führen (als Indikator für geringe Attraktivität).
- Es fehlt die Aufnahme und Weiterführung dieser Hauseingänge als Kontaktstelle zwischen Wohnen und Innenhof in Form von Wegen, Sitzbänken, Verweilzonen, Gärten, ...
- Geringe ökologische Qualität der Innenhöfe: große Strukturen, artenarm, Potenziale für Animal-Aided Design-Konzepte<sup>8</sup> (Einbeziehung der Bedürfnisse von Tierarten bei der Freiraumgestaltung) bleiben ungenutzt.



### 3. Funktions- und Gestaltungsschwächen im zentralen Grünzug:

Was der Greifswalder Mühlenvorstadt der Grünzug in der Rudolf-Petershagen-Allee zwischen Rudolf-Breitscheid-Straße und der Walther-Rathenau-Straße ist, obliegt dem Ostseevierviertel-Ryckseite der Anlage des Grünzugs zwischen der Knud-Rasmussen-Straße und der Vitus-Bering-Straße. Eine besondere funktionale Aufladung erfährt der zentrale Grünzug durch die Verbindung der baulich und sozial unterschiedlich geprägten Planungsräume, zwischen den Plattenbauquartieren und den stabilen Eigenheimgebieten. Eine vermittelnde Funktion könnte und sollte ebenfalls der Planungsraum des Nahversorgungszentrums einnehmen. Sehr wertvoll ist grundsätzlich das Vorhandensein dieses öffentlichen Raumes als Grünachse. Bei der weiteren Planung sind jedoch vorhandene Defizite zu berücksichtigen.

- Fehlende attraktive Eingangsbereiche Ost und West.
- Zu wenig Aufenthalts- und Verweilzonen.
- Rückgebauter Spielplatz nördlich des Einkaufsmarktes; lediglich das Hinweis- und Verbotsschild weist als Artefakt noch auf die ursprüngliche Spielplatzanlage hin.
- Treffpunkt „Tischtennisplatte“ durchaus attraktiv, i. d. R. von älteren Bewohnern genutzt, fehlender Sonnenschutz für Sommermonate.
- Wegeführung bei der Querung Roald-Amundsen-Straße unübersichtlich und ungeordnet; Durchgängigkeit des Grünzugs wird von der

Straße gestört, gleichzeitig fehlt die attraktive Aufnahme und Weiterführung der Wege unter der Ahornallee Vitus-Bering-Straße. Weg Ahornallee wird im Auftakt regelrecht durch Stadttechnik „versperrt“.

- Fußweg fehlt, Breite + Weiträumigkeit + Aufenthaltsoptionen unter dem Ahornblätterdach fehlen, Störung durch ruhenden Verkehr.
- Querung Vitus-Bering-Straße ebenso problematisch; funktionaler Zielpunkt Kita ist nur erschwert erreichbar.
- Störende Wertstoff-Sammelcontainer-Plätze und Müllbehälter jeweils an den Eingangsbereichen der Ahornallee Vitus-Bering-Straße.



Gestörte Durchgängigkeit des Grünzugs | deplazierte Stellplatzanordnung



Ahorn-Allee im Bestand | fehlende Fußgängerperspektive + ausbaufähige Aufenthaltsqualität

#### 4. Blickachse ohne Zielpunkte

Der 400 m lange zentrale Grünzug verbindet wie oben erwähnt die beiden unterschiedlichen städtebaulichen Quartierstypen. Als Auftakt dieses Grünzugs fehlen attraktive Eingangsbereiche auf der Ost- und Westseite. Der vorhandene Blick im Grünzug läuft „ins Nichts“ aus. Dadurch fehlen spannende Zielpunkte, die über die rein stadtgesterische Bedeutung auch einen identitätsstiftenden Ansatz für den Stadtteil liefern sollten.

- Rein funktional ist der östliche Eingang mit der Kita Zwergenland hervorragend besetzt.
- Mit dem Neubau der Kita im rückwärtigen Bereich und dem Abbruch der alten Kita entsteht hier allerdings eine „Leerstelle“.
- Bei der Neuordnung und -gestaltung des Kita-Geländes gilt es diesen neu geschaffenen Platz am Ende bzw. am Auftakt der Grünachse stärker in Szene zu setzen.
- Der West-Eingang bedarf einer spannenden Neu-Interpretation.

Interessant ist, dass mit der Namensgebung der Straßen im Stadtteil bereits eine Steilvorlage für Identität vorliegt. Themen rund um die namensgebenden Polarforscher liefern sofort positive Assoziationen: Entdeckungen – Abenteuer – Wasser – Schiffe – Kühnheit – Wildnis. Diese Themen könnten als roter Faden für gestalterische Aspekte der Freiraumplanung genutzt werden.



## 5. Mittelpunkt als Scharnier zwischen den verschiedenen Quartiersmilieus mit unmotivierter Gestaltung

An der Verbindung zwischen zentraler Grünachse, unterschiedlichen Wohnmilieus, Verkehr und Einkaufen nimmt der Einmündungsbereich Roald-Amundsen-Straße – Vitus-Bering-Straße eine wichtige Scharnierfunktion wahr.

- Die Wege sind maßgeblich Nord-Süd orientiert; Ost-West-orientierte Wege fehlen.
- Eine Verbindung der beiden Segmente der Grünachse ist teilweise durch diese Nord-Süd-Wege „zerschnitten“ sowie durch ruhenden und fließenden Verkehr unterbrochen.

Eine platzartige Aufweitung, Verkehrsberuhigung und durchgehende Gestaltung drängt sich hier auf.



## 6. Mangelnde Gestaltung öffentlicher Grünflächen und Wege / „Randgrün“

- Neben den dargelegten Gestaltungs- und Funktionsschwächen im zentralen Ost-West-verlaufenden Grünzug (vgl. Planungserfordernis 3) sind v. a. die Gehwege zur fußläufigen Erschließung des Gebietes in einem schlechten Zustand. Die straßen- und wegebegleitenden Grünstreifen sind tlw. ungestaltet und als pflegeleichte Mähflächen optimiert (v. a. südliches Teilstück Roald- Amundsen-Straße, Rügener Weg), lassen jedoch eine positive Wirkung auf das Wohnumfeld vermissen.

Darüber hinaus fehlt eine attraktive, intuitive und sichere Gestaltung der Wege- und Grünverbindungen in Nord-Süd-Richtung, von der Wolgaster Straße kommend zum Ryck gehend:

- Entlang der Roald-Amundsen-Straße, den Nahversorgungsstandort östlich streifend, westlich der angelegten Streuobstwiese zum Regenwasserrückhaltebecken und zum Treidelpfad am Ryck.
- Östlich versetzt hierzu die zweite Verbindung über die Vitus-Bering-Straße, an den Bildungseinrichtungen vorbei, anschließend unstrukturierte und im Bestand unattraktive Wegebeziehungen über den Parkplatz und den Spielplatz zum vorhandenen Weg, der an den

- Der öffentliche Spielplatz im östlichen Plangebiet nördlich der Kita Zwergenland wirkt sehr schlicht und weist erhebliche Gebrauchsspuren auf. Die davor gelagerte kahle Betonfläche der ehemaligen Skateranlage verstärkt diesen Eindruck. Gleichzeitig bewirkt die randständige Lage „hinter dem Parkplatz“ relativ weite Fußwegedistanzen. Positiv hingegen ist die landschaftliche Einbettung in die umliegenden Grünflächen und zum kleinen Rodelberg.

Treidelpfad anbindet. Die langjährig existierende Fußwegeverbindung vom Spielplatz direkt zum Landschaftsweg in Richtung Treidelpfad wurde leider durch Flächenveräußerungen unterbrochen. Als Notbehelf entstand als „Tropinka“ ein unbefestigter Weg östlich der Transformatorenstation, der auf die vorhandene rege Nutzung hinweist, jedoch nicht den Anforderungen an einen attraktiven Grünzug inklusive möglichst barrierefreier Wegebeziehungen entspricht.



## 7. Nahversorgungszentrum mit Leerstand und abweisende Gebäudefront in den öffentlichen Raum nach Osten

Das Nahversorgungszentrum präsentiert sich als einheitlich gestalteter, aber in die Jahre gekommener Gebäudekomplex mit vorgelagerten Stellplatzflächen. Der Standort übernimmt eine wichtige Nahversorgungsfunktion für die angrenzenden Wohnsiedlungsgebiete.<sup>9</sup>

Durch die zentrale Lage im Plangebiet ist er auch sehr gut fußläufig zu erreichen. Angebotsschwerpunkt liegt in der Warengruppe Nahrungs- und Genussmittel, größter Anbieter ist der Lebensmitteldiscounter Aldi mit 600 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche.

- Problematisch ist der hohe Leerstand mit insgesamt 1.300 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche. Die Schließung des Sky-Lebensmittelmarktes hat die Leerstandsproblematik nochmals verschärft.
- Leere Durchgänge, abweisende Gebäudefronten (v. a. gen Osten zum Plattenbauquartier) erwecken einen tristen Eindruck.
- Hoher Versiegelungsgrad der Stellplatzanlage, fehlende Bäume zur Stellplatzgliederung und Begünstigung des Mikroklimas.
- PKW-Verkehrerschließung ist kompliziert.
- Insgesamt ist es fraglich, ob die bestehende Baulichkeit den modernen Anforderungen eines Nahversorgungszentrums gerecht werden kann.



Parkplatz + Eingangsbereich zum Lebensmitteldiscounter



Leerstand | unattraktiver Durchgang zum Darßer Weg

## 8. Ungestaltete Parkplatzflächen und zu lange Verkehrserschließung über die Grünachse

Der **Parkplatz am Rügener Weg** (4 Reihen Quer-Parker) befindet sich in städtischem Eigentum. Er bietet ca. 130 unentgeltliche Stellplätze für die Bewohner des südlichen Quartiers.

- Der gesamte Platz ist in einem sehr schlechten baulichen Zustand.
- Gleichzeitig wirkt er durch Lärmemissionen, mikroklimatisch sowie durch eine unbefriedigende Gestaltung negativ auf die Wohnnutzung der südlichen Zeilenbebauung, zumal sich die Balkone ebenfalls auf der südlichen Seite befinden und die erste Reihe der Quer-Parker (meist rückwärts einparkend!) lediglich 5 m Abstand zu den Balkonen aufweist.
- Selbst einfache Sträucher zur Grüngliederung der Anlage fehlen.
- Hinzu kommt, dass über die Ringstraße das gesamte Süd-Quartier umfahren werden muss, um wieder auf die Vitus-Bering-Straße zu kommen. Diese sehr langen Erschließungswege belasten die zentrale Grünachse und führen zu unnötigen Verkehren entlang der Wohnbebauung. Besonders prägnant ist dies auf der östlichen Seite, wo die lange Parallelerschließung ergänzend zur Vitus-Bering-Straße direkt an den Hauseingängen entlang führt.

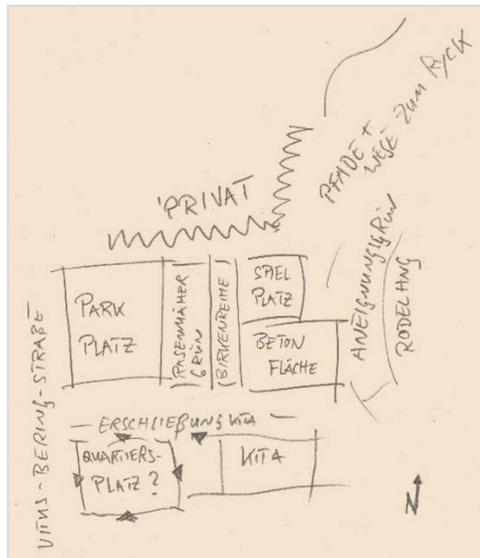


Der **Parkplatz nördlich der Kita Zwergenland** ist ebenfalls in städtischem Eigentum und stellt ca. 126 Stellplätze zur Verfügung. Er weist eine geringe Auslastung auf und wird u.a. durch gebietsfremde Parker belegt (augenscheinlich u.a. als Abstellplätze von Wohnmobilen, Wohnwagen). Zwar ist der Bauzustand besser als am Rügener Weg, eine Gliederung und Gestaltung durch Sträucher und Bäume fehlt hingegen ebenso.

## 9. Teilweise unnötige Versiegelungen / undefinierte Flächennutzungen

Der Übergang vom bebauten Bereich zur offenen Landschaft und die Anbindung an den attraktiven Landschaftsraum zum Ryck verdient eine genauere Beachtung. Diese Kontaktzone liefert einige offene Fragen, ungeklärte bzw. undefinierte Situationen, die einerseits im Sinne einer selbstorganisierten Raumeignung Potenziale ermöglichen, gleichzeitig aber auch im Sinne einer gemeinwohlorientierten Planung für das Gesamt-Quartier optimiert werden könnten.

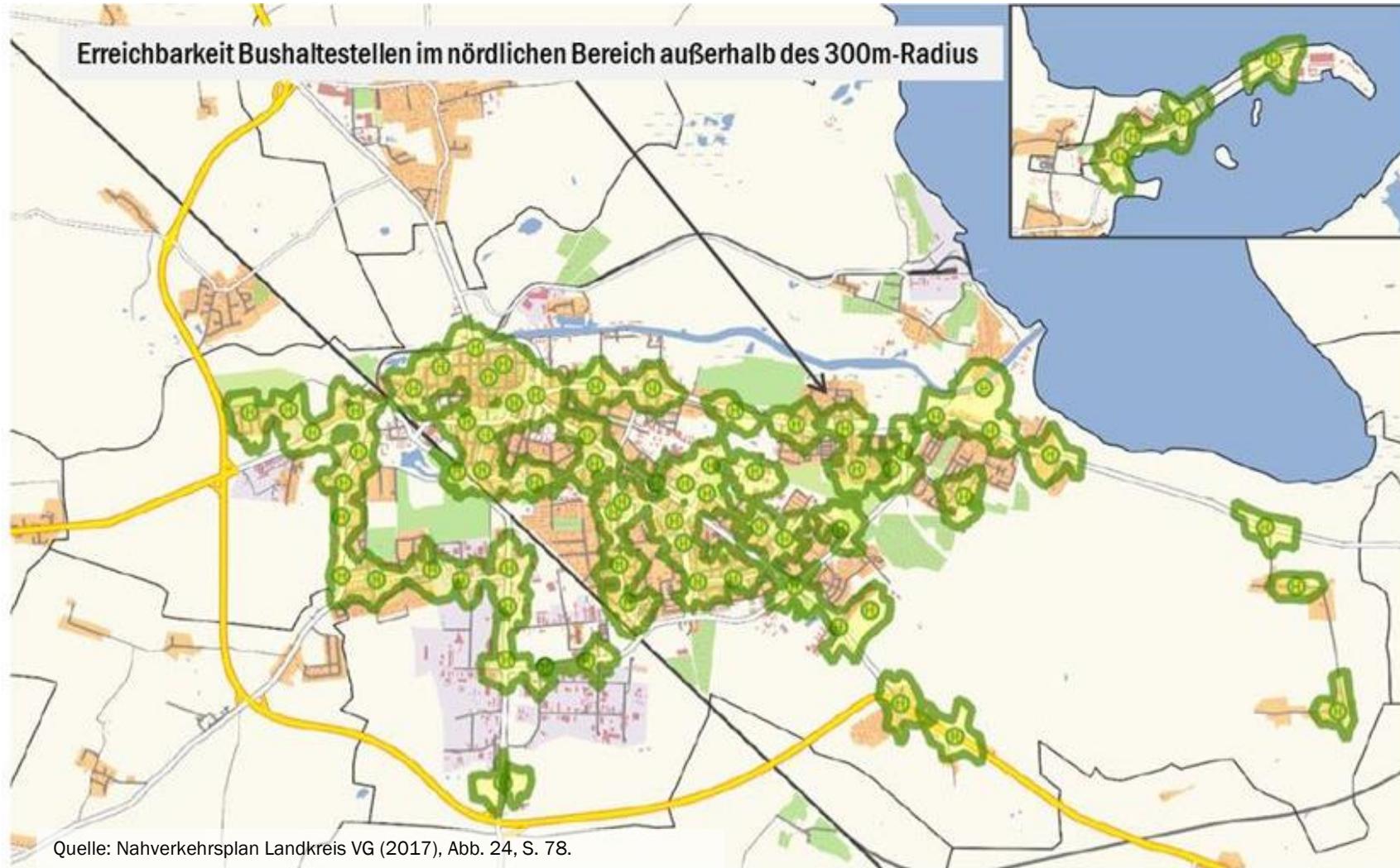
- In der Abfolge von der Vitus-Bering-Straße kommend, dominiert zunächst der Parkplatz, nach einer ungestalteten Rasenfläche trennt die Birkenreihe den nachfolgenden Spielplatz ab, südlich vom Spielplatz wirkt die Betonfläche (ehemalige Skateranlage) sehr trist und morbide.
- Die anschließenden Grünflächen weisen Spuren der Eigennutzung auf (z.B. Lagerfeuerstelle). Das leicht ansteigende Relief schafft einen Rahmen und wird im Winter als Rodelhang genutzt. Nach Norden hin ist die Verbindung zum attraktiven Landschaftsraum Ryck durch eine unterbrochene Wegeverbindung etwas unsortiert und zufällig.
- Einerseits bieten diese undefinierten Flächen zahlreiche Möglichkeiten für selbstdefinierte Nutzungen, die dort stattfinden: Bogenschießen, Grillen, Flugplatz Modellflugzeuge, Ballspiel, Liegewiese. Auf der Asphaltfläche bietet eine freikirchliche Gruppe Freizeitangebote für Kinder und Jugendliche in einem Bauwagen an.
- Andererseits könnten weitere Bedarfe integriert werden und eine Verbesserung der vorhandenen Nutzungen angeboten werden: Leichte Möblierung des Freiraums, bessere Wegeanbindung an den Ryck, Doppelnutzung von versiegelten, nicht ausgelasteten Flächen, z.B. Kombination Parkplatz mit Wohnfunktion, funktionale und gestalterische Aufwertung der reinen Rasenflächen.



## 10. Nördlicher Bereich mit relativ weiten Fußwegen zu ÖPNV-Haltestellen

Das Ostseevierviertel-Ryckseite wird von den Buslinien 2 (15 Minuten-Takt) und 3 (30-Minuten-Takt) bedient. Die Haltestellen Ostseevierviertel 1 und Ostseevierviertel 2 befinden sich an der Wolgaster Straße. Dies folgt für die Linie 2 der Logik, eine möglichst direkte Verbindung zwischen Wieck/Eldena und der

Innenstadt anbieten zu können. Auf der anderen Seite ist diese direkte Führung jedoch mit „unterversorgten Bereichen“<sup>10</sup> nördlich der zentralen Grünachse verbunden. Zu prüfen ist, ob eine Linienführung zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Ostseevierviertels-Ryckseite möglich ist.



*Exkurs:* Neben den genannten 10 thematischen städtebaulichen Defiziten ist auch die **bauplanungsrechtliche Situation** als wichtige Begründung für das Strategiepapier zum Stadtumbau im Ostseeviertel-Ryckseite anzuführen. Ein Großteil des Plangebiets (Planungsräume 1A, 1B, 2A, 3B, 4, 5A und 5B) befindet sich im unbeplanten Innenbereich nach § 34 Baugesetzbuch (BauGB). Ein gezielter Stadtumbau allein über die Zulässigkeitsprüfung von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile (Einfügen nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche) ist nur schwer vorstellbar. Zum Beispiel könnte sogar eine Verschlechterung der bislang immerhin autofreien Innenhöfe eintreten, wenn dort bei Neubauten hausnahe PKW-Stellplätze errichtet werden.

Die Erhaltung der autofreien Innenhöfe wird demnach im Folgenden als wichtiges Ziel für die Innenhöfe und das Wohnumfeld formuliert und mit entsprechenden baulichen und verkehrsplanerischen Lösungen konkretisiert. Das Gleiche gilt für die Anordnung der Gebäude und die Höhenstufung, um ein Quartier mit hoher Wohn- und Aufenthaltsqualität zu schaffen. Über eine rein additive Bewertung von Einzelvorhaben ohne übergeordneten Plan würde dies kaum gelingen können.

Dabei sind nicht nur die Ausgangsbedingungen und Ziele der beiden Wohnungsunternehmen zu berücksichtigen, sondern auch die Vorhaben der Stadt Greifswald über die Gestaltung der öffentlichen Räume (Straßen, Wege, Plätze) und der öffentlichen Einrichtungen (KiTa, Schule, Sport).

### 3 Präambel und Leitlinien

Als Ableitung aus den gesamtstädtischen Anforderungen, den herausgearbeiteten städtebaulichen Defiziten im Ostseevierviertel-Ryckseite sowie den Anforderungen an eine zukunftsfähige Quartiers- und Stadtteilentwicklung gilt folgende Präambel:

---

#### Weiterentwicklung der Quartiers- und Gebäudestruktur entsprechend

- A) der Leitidee einer **hohen sozialen Durchmischung** im Wohnquartier,
- B) der hohen **stadträumlichen Qualität und Lagegunst**,
- C) der zukunftsfähigen Anpassung an **energetische und wohnungstechnische Kriterien**,
- D) der möglichst **barrierefreien Wohn- und Wohnumfeldgestaltung** sowie
- E) den Ansprüchen **umweltfreundlicher Mobilitätsformen** (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV).

Die Präambel wird durch **vier Leitlinien** flankiert:

1. Anzahl der Wohneinheiten sowie der Wohnfläche sollte im Ergebnis der Weiterentwicklung mindestens gleich bleiben bzw. sich leicht erhöhen. Darin enthalten ist die Option einer verantwortungsvollen Inanspruchnahme neuer Flächen für Wohnen im Quartiersumfeld.
2. Die soziale Mischung im Quartier sollte insgesamt erhöht werden. Dabei sollen differenzierte Wohnungsmarktsegmente entwickelt werden: 1/3 Mix zwischen a) KdU-Konformität, b) sozialem Wohnungsbau, c) freifinanziertem Wohnungsbau. Die hohe Bedeutung der Plattenbaugelände für preiswerten Wohnraum soll weiterhin gewährleistet sein.
3. Erhebliche Aufwertung öffentlicher und privater Grünflächen als „grüne Infrastruktur“ für die Funktionsfähigkeit des Quartiers.
4. Sicherung und Weiterentwicklung der Bildungs- und Versorgungseinrichtungen als soziale Infrastruktur.

---

Die Präambel und vier Leitlinien dienen als Grundlage für die weitere Maßnahmenentwicklung.

Dabei gliedern sich die Maßnahmen nach folgenden Themen:

1. Quartiers- und Gebäudestruktur [Städtebauliche Defizite 1, 2]
2. Frei- und Grünräume [Städtebauliche Defizite 3, 4, 5, 6]
3. Verkehrserschließung [Städtebauliche Defizite 8, 9, 10]
4. Organisation [Städtebauliches Defizit 7 und Querbezüge maßgeblich zu 1, 2, 3, 4, 5, 6]

## 4 Maßnahmen

Die Weiterentwicklung der Quartiers- und Gebäudestruktur muss einerseits die genannten Defizite, andererseits den Bestand berücksichtigen. Zum Bestand gehören die Mieter, die Menschen, die hier in den Quartieren wohnen und leben. Zum Bestand gehören ebenso die Eigentümer WGG und WVG. Beide Eigentümer finden sich im Nord- und im Süd-Quartier. Auch die Innenhöfe sind geteilt, obwohl sie als gemeinsame räumliche Einheit wahrgenommen werden. Beide Eigentümer verfolgten und haben durchaus unterschiedliche Sanierungsstrategien in den Plattenbauquartieren. Während die WGG auf Instandsetzung, behutsame Sanierung bis hin zur Nachrüstung von außenliegenden Aufzügen sowie eine teilweise Qualifizierung der Innenhöfe (Baumpflanzungen) Wert legte, verhielt sich die WVG in der Umsetzung von Sanierungs- und Umbaumaßnahmen bislang abwartend.

Der nachfolgende städtebauliche Entwurf der Quartiers- und Gebäudestruktur sowie der Freiraumgestaltung berücksichtigt diese unterschiedlichen Sanierungsstrategien und -geschwindigkeiten. Die Blockränder werden beibehalten und als Außenmaß der Quartiere belassen. Durch die Schaffung von kleineren Einheiten im Setting dieser Grundstruktur werden jedoch vielfältige, lebendige und abwechselnde Gebäudeanordnungen ermöglicht. Mit der L-förmigen bzw. im Süd-Quartier abgeknickten Anordnung der Gebäude entstehen mitunter private, gebäudebezogene Innenhofflächen, die zur Strukturierung der Großflächigkeit der Innenhöfe beitragen. Aufenthaltsqualität im halböffentlichen Bereich wird durch die mittig angelegten Kommunikationsplätze geschaffen. Gleichzeitig wird eine Öffnung und Durchwegung der Quartiere ermöglicht, unterstützt durch neue Grünstrukturen, Aufenthaltsplätze und Wege. Die Wege werden vorrangig als Fußwege angelegt und dienen der besseren inneren Erschließung und Anbindung.

Um die Freiraumqualitäten in den Innenhöfen zu sichern und Versiegelungen möglichst gering zu halten, sollte der 2. Rettungsweg der Gebäude baulich über einen sogenannten Sicherheitstreppenraum sichergestellt

werden. Mit diesen gegen Feuer und Rauch abgeschotteten Sicherheitstreppenräumen kann auf die ansonsten notwendigen Feuerwehruzufahrten und Aufstellflächen für die Drehleiter in den Innenhofbereichen verzichtet werden.

Als städtebauliches Motiv kann die Weiterführung des engmaschigen Wegenetzes aus dem Quartiersumfeld gesehen werden. Die hausbezogenen, privaten Bereiche bleiben jedoch mit „Schutzcharakter“ bestehen. Die sicherlich zu erwartende stärkere Belegung der Innenhöfe führt gleichzeitig zu einer erhöhten sozialen Kontrolle. Insgesamt wird die Durchwegung und Öffnung gezielt als Instrument der angestrebten sozialen Durchmischung eingesetzt. Kontakt braucht Kontakträume.

Durch diese Öffnung können die Quartiere überhaupt erst mit dem städtebaulichen Umfeld qualifiziert korrespondieren, eine visuelle und physische Durchlässigkeit wird hergestellt, Bezüge zu den umliegenden Grünachsen, Plätzen und zentral einzurichtenden Parkflächen werden geschaffen (vgl. Abb. 1 - Planungsräume 3A+B und 5A+B). Mit der von Süd nach Nord abnehmenden Höhenstaffelung wird Rücksicht auf die umliegende Bebauung genommen.

Durch die Kombination unterschiedlicher Wohnstandards bleiben Wohnungsmarktsegmente für preiswerten Wohnraum erhalten, gleichzeitig werden auch Angebote für den freifinanzierten Wohnungsmarkt platziert. Als Leitlinie gilt hier die 1/3-Regelung der sozialen Durchmischung. Die unterschiedlichen Sanierungs- und Stadtumbaugeschwindigkeiten der Wohnungsunternehmen verhindern Verwerfungen und starke Umbrüche im Quartier. Der Stadtumbau-Prozess wird von Anfang an über ein aufzubauendes Quartiersmanagement begleitet und im Dialog mit den Bewohnern als strukturierter und überschaubarer Prozess organisiert. Wichtig dabei ist, dass der Umbau des einen Partners beginnen kann, die Funktionsfähigkeit des anderen Partners gewahrt bleibt und das Funktionieren

des Quartiers insgesamt weiterentwickelt wird. Hierfür ist das abgestimmte Wechselspiel zwischen den Maßnahmen der beiden Wohnungsunternehmen und der Stadt von großer Bedeutung.

In der Abwägung zwischen Kompaktheit, Lockerung der Uniformität und Schaffung von Freiräumen wird die vorhandene Anzahl der Wohneinheiten voraussichtlich – je nach Konfiguration der Wohnungszuschnitte und -grundrisse – in den Planungsräumen 1A, 1B und 1C leicht reduziert werden müssen. Um der Leitlinie 1 (Beibehaltung bzw. leichte Erhöhung der WE-Anzahl) gerecht zu werden, soll auf dem Planungsraum 2A eine neue Wohnbaufläche entstehen. Der Planungsraum 2A wird im Bestand durch den Kinderspielplatz genutzt, ebenso wird die vollversiegelte Betonfläche (ehemaliger Standort einer Skater-Anlage) teilweise als „Aneignungsraum“ für spontane Nutzungen frequentiert. Aktuell steht dort der Bauwagen einer christlichen Jugendgruppe, die als Nachbarschaftstreff fungiert. Jüngst wurde die Fläche als Baustelleneinrichtung für den Neubau Kita Zwergenland genutzt. Vorab (vgl. Maßnahmenpaket 1 in Kapitel 4.2): Die Spielplatznutzung wird einerseits „linear“ in die zentrale Grünachse gezogen und andererseits „flächig“ auf den neu zu schaffenden Vitus-Bering-Platz verlagert. Dadurch wird der eher randständige Spielplatz an eine prominente und hoch attraktive Stelle geholt und Raum für die Fläche „Wohnen neu“ geschaffen. Ein Alternativstandort für den Nachbarschaftstreff soll in Abstimmung zwischen dem Träger und den Wohnungsunternehmen gefunden werden.

Die verkehrliche Erschließung ist für die Funktionsfähigkeit und städtebauliche Qualität des Stadtteils bedeutend. Als Ausgangspunkt der Planungen gelten sechs Zielstellungen für die Verkehrserschließung:

1. Freihaltung der Innenhöfe vom Parken
2. Reduzierung Parken zentrale Grünachse
3. Kurze Erschließungswege
4. Reduzierung Flächenverbrauch für Parken durch Verdichtung: Quartiersgarage + Quartiersparkplatz
5. Optimierung der Fahrradabstellmöglichkeiten im unmittelbaren Wohnumfeld für Bewohner (direkter Zugang, ebenerdig, Schutz vor Witterung und Diebstahl)

## 6. Wahrnehmung gesamtstädtischer Funktionen: Park&Bike-Station Stadteingang Ost II

### Info zu Bestandsdaten Parken:

- 742 WE
- Ca. 590 Pkw-Stellplätze (SP) insgesamt
- SüdQuartier: ca. 254 SP | davon Anlage Rügener Weg: ca. 130 SP
- NordQuartier: ca. 336 SP | davon Anlage Nord-Ost: ca. 126 SP
- Entspricht im Bestand: 0,8 SP/WE

### Bilanz:<sup>11</sup>

	SP Bestand	Wegfall durch Umnutzung	Neue SP in Planung	SP Bestand nach Umbau
SüdQuartier	254	41		303
NordQuartier	336	52		362
NQ + SQ	590	93	168	665

Die erhöhte Anzahl der Stellplätze nach dem Umbau zeigt das Potenzial an möglichen Stellplätzen auf. Die reale Ausschöpfung des Potenzials hängt vom jeweiligen Mobilitätskonzept der einzelnen Wohngebäude ab.

Zur Verbesserung der Busanbindung sind zwei Varianten in den Abbildungen 14 und 15 dargestellt.

Wichtige Leitlinie der Planungen und Maßnahmen ist die Erhöhung der sozialen Durchmischung und die Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität im Stadtgebiet. Über die Auflockerung der Uniformität und Schaffung unterschiedlicher Gebäudetypen wird ein Beitrag zur Zielstellung geleistet, ebenso über die Aufwertung der Freiflächen als Treff- und Begegnungsräume.

Das verhältnismäßig komplexe Zusammenspiel und die zeitliche Anordnung der einzelnen Maßnahmen – auch zwischen den Themen und über die Planungsräume hinweg – werden nachfolgend anhand von fünf Maßnahmenpaketen erörtert. In der zusammenfassenden Maßnahmenübersicht ist die chronologische Schrittfolge gelistet und mit Kostenschätzungen ergänzt (vgl. Tab. 2). Der Code richtet sich nach der thematischen und chronologischen Sortierung. Die Maßnahmenplankarte erleichtert die räumliche Zuordnung und Orientierung (vgl. Abb. 13).

## 4.1 Maßnahmenpaket 1: Nord-Quartier - Neubau, Öffnung und Teilgestaltung Innenhof | Spielplatz + Grünachse West

Die Maßnahmen gliedern sich in 4 Themen (vgl. Code): | G = Quartiers- und Gebäudestruktur | F = Frei- und Grünräume | V = Verkehrserschließung | O = Organisation

Code	Kurztitel der Maßnahme	Träger	Anmerkungen
O.1	Quartiers- und Stadtumbau-management	UHGW (WGG, WVG – Mitwirkung)	Für den gesamten Stadtumbauprozess wird ein begleitendes Quartiersmanagement aufgebaut. Eine Stelle soll regelmäßig vor Ort ansprechbar sein und Belange der Mieter und Quartiersbewohner aufnehmen. Die Stelle dient als Sprachrohr der Mieter- und Bewohnerinteressen. Im weiteren Umbauprozess ist zu prüfen, ob ein Sozialplan nach § 180 BauGB zu erarbeiten ist und als dienliches Instrument zur Vermeidung evtl. nachteiliger Auswirkungen für Bewohner funktionieren kann. Gleichzeitig soll die Stelle den dialogorientierten Planungsprozess zur konkreten Aufwertung des Wohnumfelds zwischen Bewohnern – Stadtplanung und Wohnungsunternehmen koordinieren. Insbesondere die zeitliche Taktung bei den Umgestaltungen der Innenhöfe gilt es in Abstimmung zwischen den Wohnungsunternehmen und den Bewohnerinteressen zu optimieren (ggf. Organisation von Zwischennutzungen).
O.2	Auslobung Städtebaulicher Wettbewerb für Optionsfläche Neues Wohnen Plus	UHGW, WGG, WVG	Im anstehenden Stadtumbauprozess werden durch notwendige Rückbaumaßnahmen, z.B. für Quartiersöffnungen, an erster Stelle auch neue Ersatzwohnungen für die Bestandsmieter im Quartier geschaffen werden müssen (vgl. G.3 und G.6). Dies gilt für beide Wohnungsunternehmen. Ebenso müssen Stellplätze im Quartier konzentriert und insgesamt neu geschaffen werden. Auf der Optionsfläche aus bestehendem öffentlichen Parkplatz sowie der östlich angrenzenden WVG-Fläche + ebenso angrenzenden städtischen Flächen soll eine architektonisch anspruchsvolle Lösung für die Funktionen „Parken konzentriert + gestapelt“ + Wegeverbindung Platz in Richtung Ryck + 2 x Wohnen (WVG + WGG) gefunden werden. Der Bezug zum anzulegenden Vitus-Bering-Platz soll hergestellt werden. Im Ergebnis des architektonischen Konzeptes erfolgen ein Flächenverkauf durch die Stadt an die Wohnungsunternehmen (WU) und ein Flächentausch zwischen den WU, so dass auch die WGG hier Flächen zur Verfügung gestellt bekommt. Gleichzeitig gilt es in diesem Konstrukt ein Betreibermodell für die Quartiersgarage zu finden (vgl. V.1). Das Verfahren kann auch als wettbewerbsähnliches Verfahren im Trio zwischen WGG, WVG und UHGW selbst organisiert und durchgeführt werden. Die Ergebnisse sollten möglichst bereits im 4. Quartal 2021 vorliegen.
G.1	Neubau Sozial NordQuartier	WVG	In Anlehnung an den Wohnungsbautyp der WVG in der Gaußstraße 5-6 werden über die Richtlinie Wohnungsbau Sozial preiswerte und bezahlbare Wohnungen im Quartier geschaffen. Diese Wohnungen dienen im ersten Schritt auch als neue Wohnungen für Mieter, die im fortlaufenden Stadtumbauprozess wegen Rückbaumaßnahmen eine Ersatzwohnung benötigen. So können die Mieter im Quartier bleiben.

Code	Kurztitel der Maßnahme	Träger	Anmerkungen
G.3	Partieller Rückbau und Modernisierung	WVG	Öffnung der bislang durchgehenden Quartiersrandbebauung nach Süden zur Grünachse Vitus-Bering-Straße in Zusammenhang mit den Modernisierungsmaßnahmen der Bestandsgebäude in der Vitus-Bering-Straße und Roald-Amundsen-Straße. Dies ist notwendig, um die bessere fußläufige Anbindung des Neubaus im Innenhof zu ermöglichen, u.a. auch zu PKW-Stellplätzen.
F.1	Umverlegung / Neuanlage Spielplatz	UHGW, WVG	Umverlegung + Neuanlage des Spielplatzes von der randstädtischen Lage östlich der Stellplätze am Nordquartier hinein in die zentrale Grünachse, Teilbereich West zwischen Knud-Rasmussen und Roald-Amundsen-Straße; lineare Spielplatzlandschaft.
F.2	Gestaltung Grünachse West	UHGW, WVG	Auftakt zur Aufwertung der öffentlichen Räume im Quartier; Namensgebung der Straßen (Polarforscher) im Stadtteil liefert thematische Richtschnur: Entdeckungen – Abenteuer – Wasser – Schiffe – Kühnheit – Wildnis. Diese Themen könnten als roter Faden für gestalterische Aspekte der Freiraumplanung genutzt werden. Über das Thema Wildnis sollten gezielt Animal-Aided Design Maßnahmen (Einbeziehung der Bedürfnisse von Tierarten bei der Freiflächengestaltung) zur Aufwertung der Stadtnatur eingebaut werden. Ein Flächenerwerb durch die UHGW ist ausdrücklich zu empfehlen, um die Umsetzung aus einer Hand realisieren zu können.
F.3	Gestaltung Innenhof   Teilflächen	WVG, WGG	Anlage attraktiver Fußwege, Verweilzonen, Platzcharakter als Treffpunkt für Quartiersbewohner im Innenhof
G.6	Schaffung Durchgang Nord-Quartier zur Anbindung Parken + Freiraum + KiTa	WGG	Öffnung der bislang durchgehenden Quartiersrandbebauung nach Osten zum Parkplatz an der Vitus-Bering-Straße. Als minimalinvasive Option wäre auch ein reiner EG-Durchgang möglich. Dies ist notwendig, um die bessere fußläufige Anbindung des Neubaus im Innenhof zu ermöglichen, u.a. auch zu PKW-Stellplätzen aber auch zur Anbindung der umliegenden Freiräume und zur KiTa. Da dieser Abriss (in der Minimal-Version Abgang von 1 WE) die WGG-Bestände betrifft, muss eine sozial vertretbare Lösung für die Bestandsmieter gefunden werden. Grundsätzlich soll diese Maßnahme erst nach der Errichtung der Ersatzgebäude durch die WGG auf der Optionsfläche erfolgen, da dort Ersatzwohnungen geschaffen werden. Vorbehaltlich möglicher Förderung wäre diese Maßnahme auch früher denkbar. Gemäß der aktuellen Leerstandsstatistik gibt es 18 leerstehende WGG-Wohnungen im Plattenbauquartier. Demnach könnte ein Umzugsmanagement innerhalb der eigenen Bestände und innerhalb des Quartiers ermöglicht werden.

Abbildung 5: Planskizze Neubau, Öffnung und Teilgestaltung Innenhof NordQuartier | Bild Wohngebäude Gaußstraße 5/6 (WVG)



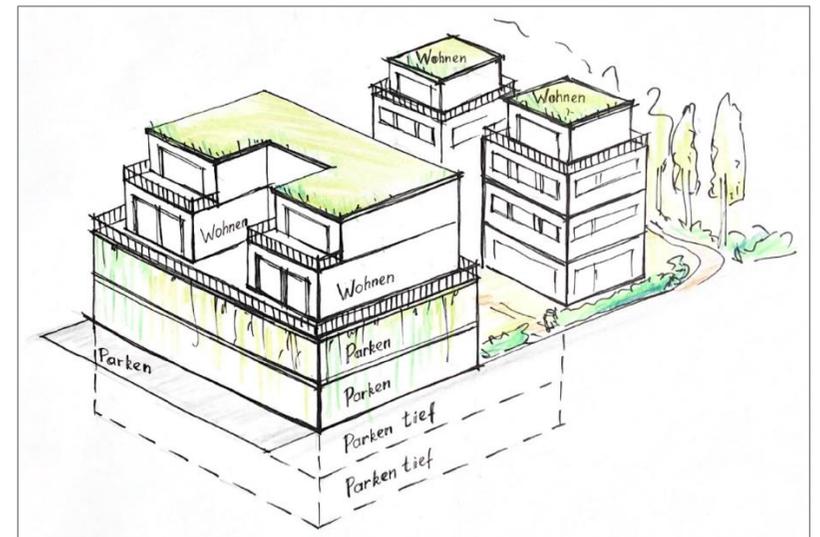
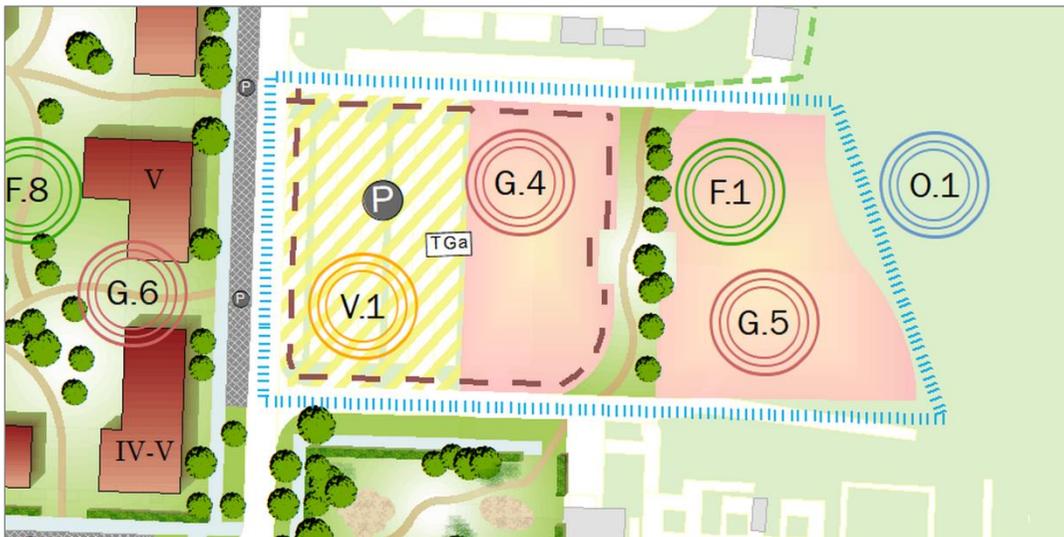
Abbildung 6: Planskizze Gestaltung Grünachse West + Spielplatz



## 4.2 Maßnahmenpaket 2: Optionsfläche Neues Wohnen - Umsetzung Städtebaulicher Wettbewerb

Code	Kurztitel der Maßnahme	Träger	Anmerkungen
G.4	Neubau WGG	WGG	Architektonische Entwürfe in Abhängigkeit von Ergebnissen des Städtebaulichen Wettbewerbs; neue Wohnungsangebote für stadumbaubegründete Binnenquartiersumzüge und darüber hinaus.
G.5	Neubau WVG	WVG	Architektonische Entwürfe in Abhängigkeit von Ergebnissen des Städtebaulichen Wettbewerbs; neue Wohnungsangebote für stadumbaubegründete Binnenquartiersumzüge und darüber hinaus.
V.1	Neubau Quartiers-Parkgarage	UHGW + ...	Bau + Trägerschaft in Abhängigkeit von Ergebnissen des Städtebaulichen Wettbewerbs; im Fokus: konzentriertes Bewohner-Parken in Form einer Parkpalette + Tiefgarage unter den Wohnbauflächen des westlichen Bereiches der Optionsfläche Neues Wohnen; ggf. Integration Stadttechnik, Wertstoffsammelbehälter, Paketannahmestellen, Car- und Bikesharing, Fahrradboxen, E-Ladesäulen, offene Quartiers-Werkstatt-Räume für Mieter.

Abbildung 7: Planskizze Optionsfläche Neues Wohnen | Skizze für westlichen Bereich bis zur Baumreihe als Strukturskizze für Kombination Parken + Wohnen



### 4.3 Maßnahmenpaket 3: Südquartier: Rückbau + Neubau, Öffnung, zentrales Parken | Umbau Darßer Weg 2-7

Code	Kurztitel der Maßnahme	Träger / Kosten	Anmerkungen
G.2	Rückbau Bestandsgebäude R.-Amundsen-Str. 18-20 SQ	WVG	Innenliegender Block; Vorbereitung für Neubau Innenhof sowie für Öffnung in Richtung zentraler Grünachse.
G.7	Partieller Rückbau + Modernisierung Bestandsgebäude SQ	WVG	Bauliche Umgestaltung + Aufwertung der Bebauung.
G.8	Rückbau + Neubau Darßer Weg 2-7	WGG	Rückbau + Neubau; Berücksichtigung Barrierefreiheit; Reduzierung vorhandener Riegelwirkung; Öffnung des Umfelds in Richtung Nahversorgungsstandort.
G.9	Neubau SüdQuartier	WVG	Neubau Wohnhaus im Innenhof; abgeknickte Gebäudekörper.
V.2	Optimierung Anbindung Quartiers-Parkplatz Süd – Vitus-Bering-Straße	UHGW, WGG	Ziel: Kurze Erschließungswege + Aufwertung anliegender Gehwege; Grundlagenplanung bereits 1996 mit positiver Machbarkeitsprüfung; Fragen zur Gestaltung, zum Verkehrsaufkommen, zu Auswirkungen auf die Verkehrsverteilung im Gebiet sind in Detailplanung noch zu klären.
V.3	Ausbau Quartiers-Parkplatz Süd	UHGW, WGG, WVG	2-geschossige Stellplatzanlage Parken Rügener Weg, erste Ebene halb abgesenkt, zweite Ebene mit Gründach; Abtrennung zwischen Stellplatzanlage und Wohnhaus durch begrünte Böschung; ggf. Car- und Bikesharing-Angebote integrieren. Anschlussfähigkeit zur geplanten Park & Bike-Station berücksichtigen.
V.4	Park&Bike-Station	UHGW	Aufbau einer Park&Bike Station; integriert in den Quartiers-Parkplatz Süd als zusätzliches Angebot für Pendlerparken + Fahrradgarage, verbunden mit dem Modellvorhaben MobilitätsWerkStadt 2025; Wahrnehmung gesamtstädtischer Aufgaben.
G.10	Schaffung Durchgang Süd-Quartier zur Anbindung Parken + Wohnumfeld	WGG	Schaffung von zwei Durchgängen (lediglich Erdgeschoss), um eine fußläufige direkte Verbindung von der Quartiersgarage zum Innenhof herstellen zu können. – Weitere Anmerkungen wie bei G.6.
F.4	Gestaltung Innenhof (Teilflächen)	WVG, WGG	Anlage attraktiver Fußwege, Verweilzonen, Platzcharakter als Treffpunkt für Quartiersbewohner im Innenhof.

Abbildung 8: Planskizze Neubau abgewinkelter Baukörper im Südquartier



#### 4.4 Maßnahmenpaket 4: Grünachse Ost + Platzgestaltungen - Zentrale Grünachse mit Plätzen lebt!

Code	Kurztitel der Maßnahme	Träger / Kosten	Anmerkungen
V.5	Verkehrsberuhigung Vitus-Bering-Straße	UHGW	Für die Gestaltung der Vitus-Bering-Straße entlang der Grünachse ist ein verkehrsberuhigender Ausbau (+ Aufwertung anliegender Gehweg) vorgesehen, der die Einhaltung der Geschwindigkeit im Sinne einer Tempo-30-Zone unterstützt. Prüfung zur Einrichtung einer Shared Space - Zone.
F.5	Gestaltung Roald-Amundsen-Platz	UHGW	Verlagerung der 8 störenden PKW-Stellplätze zur Quartiersgarage für das Quartier Nord; umfassende Platzgestaltung zur Verlangsamung der notwendigen Verkehre; Unterstützung der fußläufigen Ost-West-Verbindung in der zentralen Grünachse via gesicherter Querung; Schaffung urbaner Treff- und Aufenthaltssituationen.
F.6	Gestaltung Grünachse Ost	UHGW	Reduktion von 4xReihen Parken in der zentralen Grünachse Vitus-Bering-Straße auf 2 hauseingangsnahen Reihen; Verlagerung der wegfällenden Stellplätze zur Quartiersgarage für das Quartier Nord; dadurch Raumgewinn für großzügige Anlage eines Grünzuges; attraktive „Möblierung“, Verweilzonen + Weg unter dem Ahornblätterdach.
F.7	Gestaltung Vitus-Bering-Platz	UHGW	Gemäß Nutzungsanforderungen Eigenbetrieb Hansekinder ist der Rückbau des alten Gebäude Kita-Zwergenland 2024 möglich; der dadurch entstehende Freiraum wird zu 2/3 für öffentliche Platzgestaltung genutzt; Gestaltungsprinzip als kindgerechter öffentlicher Freiraum; großzügiges flaches Wasserbecken mit vertikalem Wasserspiel in der Flucht der Grünachse als temporärer visueller Zielpunkt; Weiterentwicklung Spielplatz im Norden; Anlage generationenübergreifender Grillplatz im Süden. - Straße im Platzbereich wird zur Verlangsamung der notwendigen Verkehre umgestaltet; Unterstützung der fußläufigen Ost-West-Verbindung in der zentralen Grünachse via gesicherter Querung.
V.6	ÖPNV-Anbindung	UHGW + Verkehrsbetrieb	Zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung im nördlichen Bereich des Plangebietes (vgl. Abb. 1 und Defizit Nr. 10) werden im Strategiepapier zwei Varianten einer neuen Buslinienführung vorgestellt. Beide Varianten sind mit ihren Vor- und Nachteilen sowie Umsetzungsproblemen kurz beschrieben. Eine Linienführung über die Straße ‚Am Ryck‘ funktioniert aufgrund der engen Straßenquerschnitte und Kurvenradien nicht und wird deswegen auch nicht weiter vorgestellt. Eine reine stichartige Erschließung über die Vitus-Bering-Straße – Am Ryck – Roald-Amundsen-Straße – Vitus-Bering-Straße ist zwar theoretisch denkbar aber insgesamt für die Ausprägung einer flüssigen Linienführung ungünstig und kann nicht empfohlen werden. Als Vorzugsvariante gilt die Variante 1 mit zwei Haltestellen im Plangebiet. Die Umsetzung einer besseren ÖPNV-Erschließung erfordert weitere Prüfungen und Abstimmungen. Dies betrifft auch die Befahrbarkeit der vorgesehenen Trassen hinsichtlich Fahrbahnbreiten, Kurvenradien und Schleppkurven.

Abbildung 9: Planskizze Zentrale Grünachse mit Plätzen



#### 4.5 Maßnahmenpaket 5: Komplexe Umgestaltung + Grünachse Nord - Süd

Code	Kurztitel der Maßnahme	Träger / Kosten	Anmerkungen
O.3	Party 50 Jahre Ostseevierviertel-Ryckseite	UHGW, WGG, WVG + Partner	50 Jahre Leben im Quartier! Festveranstaltung; Dokumentationsbroschüren; Identitätsstiftende Veranstaltung für das Stadtgebiet; Dokumentation eines gelungenen Umbauprozesses   2037
G.11	Umbau Bestände NordQuartier	WGG	In Abhängigkeit der weiteren Wohnungsmarktentwicklung behutsamer Umbau der WGG-Bestände gemäß städtebaulicher Zielvorstellungen des Stadtumbau-Strategie-papiers.
F.8	Abschließende Gestaltung Innenhof NordQuartier	WGG, WVG	Abstimmung zwischen den Wohnungsunternehmen. Ziel: Gemeinsames Wohnumfeld ohne Wahrnehmung von Grundstücksgrenzen als störende Momente.
G.12	Umbau Bestände SüdQuartier	WGG	In Abhängigkeit der weiteren Wohnungsmarktentwicklung behutsamer Umbau der WGG-Bestände gemäß städtebaulicher Zielvorstellungen des Stadtumbau-Strategie-papiers.
F.9	Abschließende Gestaltung Innenhof SüdQuartier	WGG, WVG	Abstimmung zwischen den Wohnungsunternehmen. Ziel: Gemeinsames Wohnumfeld ohne Wahrnehmung von Grundstücksgrenzen als störende Momente.
F.10	Gestaltung Grünachse Nord - Süd	UHGW	Quartiersachsen von der Wolgaster Straße zum Ryck + Aufwertung anliegender Gehwege + Aufenthaltsplatz am Ryck

Abbildung 10: NordQuartier nach der komplexen Umgestaltung



Abbildung 11: SüdQuartier vor der komplexen Umgestaltung



Abbildung 12: SüdQuartier nach der komplexen Umgestaltung



Abbildung 13: Maßnahmenplan



Tabelle 2: Maßnahmenübersicht, Teil 1 von 2

Szenario 'Zwei Sanierungsgeschwindigkeiten - eine Strategie - maximale Unabhängigkeit'

Handlungsfelder: Organisation = blau | Quartiers- und Gebäudestruktur = rot | Frei- und Grünräume (Wohnumfeld) = grün | Verkehrserschließung = gelb

lf. Nr.	Zeitleiste	Code	Träger			Kostenschätzung (in €)				Bemerkungen	
			UHGW	WGG	WVG	UGHW	WGG	WVG	Insg.		
1	ab 2021 / 22 ff	O.1	Quartiers- und Umbaumanagement				105.500			105.500	über vorhandene Struktur UHGW realisierbar; ergänzt durch 2. Stelle QM in 2022 / 23
2	2021 / 22	O.2	Städtebaulicher Wettbewerb				10.000	10.000	10.000	30.000	als wettbewerbsähnliches Verfahren im Trio WGG - WVG - UHGW organisieren und durchführen
3	2022 / 23	G.1			Neubau Sozial NordQuartier				5.250.000	5.250.000	
4	2022/23	G.2			Rückbau Bestandsgebäude R.-Amundsen-Str. 18-20, SüdQuartier				590.000	590.000	
5	2023_ vor Bezug G.1	G.3			Partieller Rückbau und Modernisierung NordQuartier; Schaffung Durchgang V.-B-Str.				9.042.000	9.042.000	
6	2024	F.1	Umverlegung / Neu-Anlage Spielplatz in zentraler Grünachse				656.260			656.260	vorab: Flächenrückerwerb (Flur 3, Flurstück 7/165) UHGW von der WVG
7	2024	F.2	Gestaltung Grünachse West				606.935			606.935	
8	2024	F.3		Gestaltung Innenhof NordQuartier				150.000	720.000	870.000	Hinweis: Abstimmung mit WGG   Ziel: Gemeinsames Wohnumfeld ohne Wahrnehmung von Grundstücksgrenzen
9	2024 / 2025	G.4		Neubau Optionsfläche_ Umsetzung Wettbewerb				11.000.000		11.000.000	Zusicherung Flächenerwerb /-tausch WGG - WVG - UHGW ; Voraussetzung: Realisierung Durchbrüche NQ + SQ durch WGG.
10	2024 / 2025	G.5		Neubau Optionsfläche_ Umsetzung Wettbewerb						0	hier sind noch keine Kalkulationen möglich
11	2024 / 2025	V.1	Neubau Quartiersgarage Nord							6.021.257	Prüfvorbehalt Trägerschaft_ in Abhängigkeit von Ergebnissen Städtebaulicher Wettbewerb
12	2025	G.6		Schaffung Durchgang (Abgang 1 WE im EG) NordQuartier zur Anbindung Parken, Freiraum + KiTa				300.000		300.000	Zeitlicher Prüfvorbehalt in Abhängigkeit bautechnischer Umsetzbarkeit von evtl. Förderung
13	2026 - 30	G.7			Partieller Rückbau und Modernisierung Bestandsgebäude SüdQuartier				5.947.000	5.947.000	
14	2026 - 30	G.8		Rückbau / Neubau Darßer Weg 2-7				15.000.000		15.000.000	Prüfvorbehalt_in Abhängigkeit von zeitlicher Priorität WGG
15	2027 - 30	G.9			Neubau SüdQuartier				15.850.000	15.850.000	

Tabelle 3: Maßnahmenübersicht, Teil 2 von 2

Szenario 'Zwei Sanierungsgeschwindigkeiten - eine Strategie - maximale Unabhängigkeit'

Handlungsfelder: Organisation = blau | Quartiers- und Gebäudestruktur = rot | Frei- und Grünräume (Wohnumfeld) = grün | Verkehrserschließung = gelb

lf. Nr.	Zeitleiste	Code	Träger			Kostenschätzung (in €)				Bemerkungen	
			UHGW	WGG	WVG	UGHW	WGG	WVG	Insg.		
16	2028 / 2029	V.2	Optimierung Anbindung QuartiersParkplatz Süd - Vitus-Bering-Straße				79.399			79.399	Prüfvorbehalt Trägerschaft  könnte / sollte ggf. auch als einfache Massnahme zeitlich vorgezogen werden  Zeitlicher Prüfvorbehalt in Abhängigkeit bautechnischer Umsetzbarkeit von evtl. Förderung  Hinweis: Abstimmung mit WGG   Ziel: Gemeinsames Wohnumfeld ohne Wahrnehmung von Grundstücksgrenzen  Prüfvorbehalt; bei einfacher Umsetzung zeitlich vorziehen  hier sind noch keine Kalkulationen möglich  Hinweis: Abstimmung mit WVG   Ziel: Gemeinsames Wohnumfeld ohne Wahrnehmung von Grundstücksgrenzen  hier sind noch keine Kalkulationen möglich  Hinweis: Abstimmung mit WVG   Ziel: Gemeinsames Wohnumfeld ohne Wahrnehmung von Grundstücksgrenzen  Annahmen Kostenschätzung gesondert dargelegt, s. Strategiepapier Kap. 6.
17	2028 / 2029	V.3	Ausbau QuartiersParkplatz Süd							4.369.268	
18	2029	V.4	Park & Bike - Station				112.853			112.853	
19	2030	G.10		Schaffung Durchgang (Abgang 1 WE im EG) Süd Quartier zur Anbindung Parken + Wohnumfeld				400.000		400.000	
20	2030	F.4		Gestaltung Innenhof SüdQuartier				150.000	660.000	810.000	
21	2031-33	V.5	Verkehrsberuhigung Vitus-Bering-Straße				1.255.865			1.255.865	
22	2031-33	F.5	Gestaltung R.A.-Platz				617.434			617.434	
23	2031-33	F.6	Gestaltung Grünchse Ost				1.143.850			1.143.850	
24	2031-33	F.7	Gestaltung Vitus-Bering-Platz				2.030.638			2.030.638	
25	2034	V.6	ÖPNV - Anbindung				87.000			87.000	
26	2037	O.3	Party 50 Jahre Ostseeviertel-Ryckseite   Zwischenbilanz Umbau + Ausblick					29.314		29.314	
27	2040+	G.11		Umbau Bestände NordQuartier						0	
28	2040+	F.8		Abschließende Gestaltung Innenhof NordQuartier				200.000			
29	2040+	G.12		Umbau Bestände SüdQuartier						0	
30	2040+	F.9		Abschließende Gestaltung Innenhof SüdQuartier				200.000			
31	2040+	F.10	Gestaltung Grünachse Nord - Süd inklusive angepasster PKW-Stellplatzmöglichkeiten				1.349.649			1.349.649	
Summe							8.084.696	27.410.000	38.069.000	73.563.696	

**Anmerkung 1:** Die Jahresangaben stellen den Ablauf des Umbauprozesses dar. In Abhängigkeit von den Rahmenbedingungen kann es zu Verschiebungen kommen. **Anmerkung 2:** Ergänzend zu den gelisteten Maßnahmen sind laufende Werterhaltungsmaßnahmen hier nicht aufgeführt, insb. ist die Instandsetzung der öffentlichen Gehwege frühestmöglich durchzuführen.

Tabelle 4: Wohnbauflächenbilanzierung

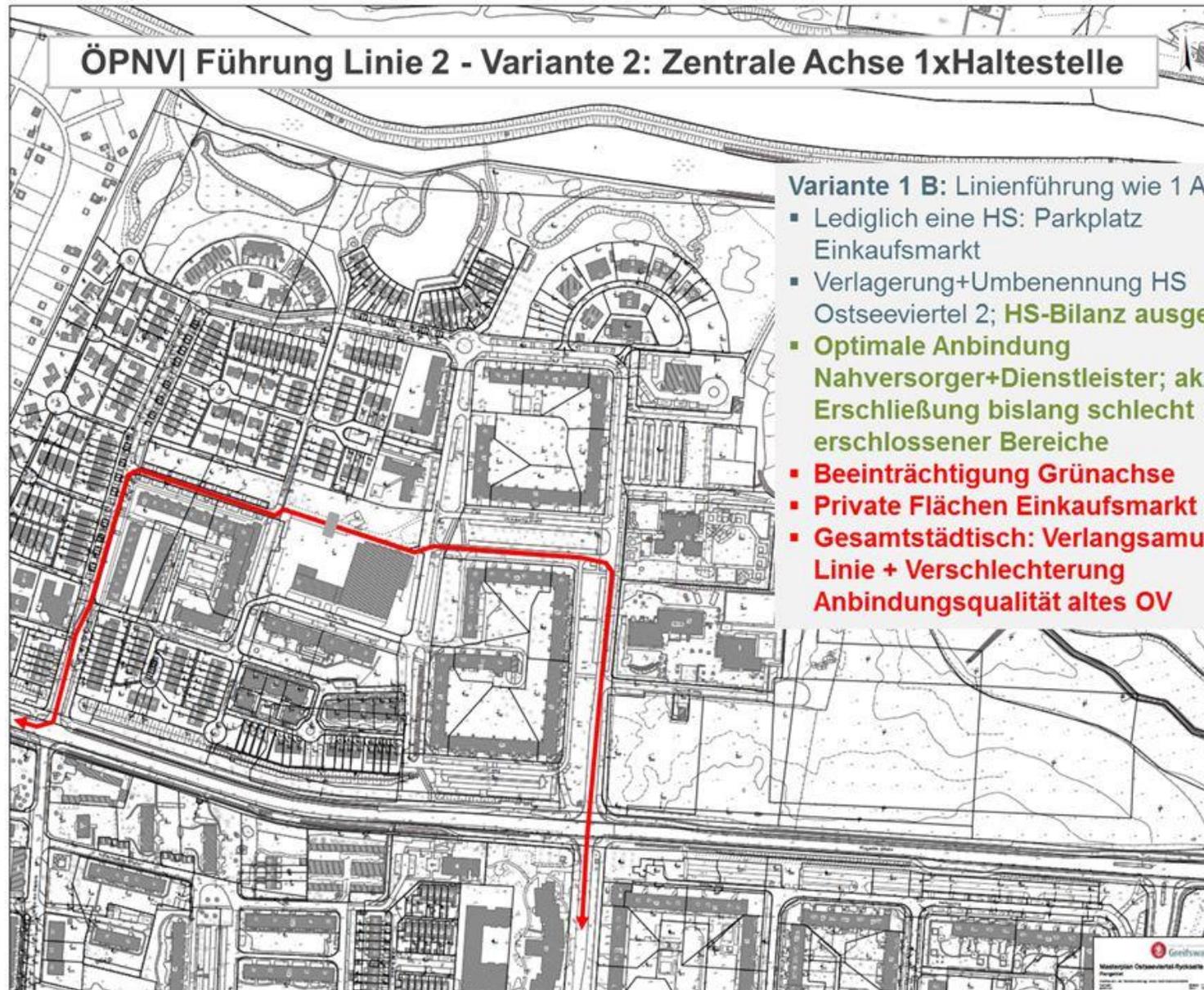
Gebiet   Wohnungsunternehmen	Bestand		Planung		Delta
	WE-Anzahl	Wohnfläche, qm	BGF, qm	Wohnfläche, qm	Wohnfläche, qm
Nördliches Quartier	258	15.107	16.844	14.317	-790
WGG	149	8.911	9.805	8.334	-577
WVG	109	6.196	7.039	5.983	-213
Südliches Quartier	420	23.709	21.675	18.424	-5.285
WGG	281	16.193	14.890	12.657	-3.536
WVG	139	7.516	6.785	5.767	-1.749
Optionsfläche Neues Wohnen	0	0	7.707	6.551	6.551
WGG	0	0	5.125	4.356	4.356
WVG	0	0	2.582	2.195	2.195
Nordquartier + Südquartier + Optionsfläche Neues Wohnen					
WGG	430	25.104	29.820	25.347	243
WVG	248	13.712	16.406	13.945	233
<b>Insgesamt</b>	<b>678</b>	<b>38.816</b>	<b>46.226</b>	<b>39.292</b>	<b>476</b>

Datenquellen: Zuarbeiten der Wohnungsunternehmen. – Eigene Berechnungen auf Grundlage des städtebaulichen Entwurfs.

Anmerkungen: WE = Wohneinheit | BGF = Bruttogrundfläche | als Wohnfläche (Mietfläche) werden 85 % der BGF berechnet.

Die WGG-Bestände im Darßer Weg 2-7 werden hier in der Bilanzierung nicht berücksichtigt.<sup>12</sup>





## 5 Fazit

Der Planungsjob ist einfach umrissen: Ein Quartier mit Gebäuden von gestern, Menschen von heute, in ein Stadtviertel für morgen zu übersetzen! - Die Grundidee ist durchaus anspruchsvoll: An dieser spannenden Greifswalder Schnittstelle zwischen Wasser, Grün und gebauter Stadt, gilt es zweieinhalb leidlich uniforme Plattenbauquartiere gemäß den Ansprüchen einer menschenfreundlichen Architektur, einer besseren Barrierefreiheit, dem Klimaschutz und einer erhöhten sozialen Durchmischung weiterzuentwickeln.

Die städtebaulichen Zielstellungen und die vorgestellten 34 Einzelmaßnahmen zu den vier Themen Quartiers- und Gebäudestruktur, Frei- und Grünräume, Verkehrserschließung und Organisation nehmen die städtebaulichen Defizite auf und liefern für einen Planungszeitraum bis 2040<sup>plus</sup> einen Entwurf zur Weiterentwicklung der Plattenbauquartiere.

Die Ausgangssituation sowie wohnungswirtschaftlichen Zielstellungen der beiden Wohnungsunternehmen sind dabei ebenso berücksichtigt, wie die Einbindung in das nähere räumliche Umfeld. Wichtig ist die gemeinsame Strategie im Verbund der beiden Wohnungsunternehmen und der öffentlichen Hand. Das Zusammenspiel funktioniert nur als starke Partnerschaft zwischen Stadt und Wohnungsunternehmen.

Die abgestimmten Umbauschritte bei der Weiterentwicklung der Gebäude- und Quartiersstruktur offerieren einen behutsamen, aber doch konsequenten Stadtumbau im Quartier, getragen von den Wohnungsunternehmen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen in der Grün- und Freiraumgestaltung sowie der Verkehrserschließung zeugen vom Aufwertungs- und Gestaltungswillen der Stadt Greifswald selbst. Als Scharnier zwischen dem Trio Stadt – WGG – WVG und den Bewohnern im Quartier dient das Stadtumbau- und Quartiersmanagement.

Das Strategiepapier lädt zur Diskussion, sicher teilweise auch zum Widerspruch ein:

*Warum sollen Plattenbauwohnungen als preiswerter Wohnraum überhaupt abgerissen werden?*

Die Sicherung und Weiterentwicklung von preiswertem Wohnraum ist eine wichtige gesamtstädtische Aufgabe. In Greifswald haben wir hierfür mit den beiden Wohnungsunternehmen eine gute Ausgangssituation. 46 % des gesamten Wohnungsbestandes befinden sich im Eigentum des kommunalen Wohnungsunternehmens WVG mbH bzw. der genossenschaftlich organisierten WGG eG.

Im Strategiepapier zum Stadtumbau im Ostseeviertel-Ryckseite wird der Planungsgrundsatz der vielfältigen, gemischten Quartiere aufgegriffen. Insbesondere Teile der WVG-Bestände, die bislang wenig Sanierungen bzw. Aufwertungen erfahren haben, werden zurückgebaut und durch Neubauten ersetzt. Aus energetischen, wohnungswirtschaftlichen und Gründen der Barrierefreiheit ergibt dieser Ansatz ‚Rückbau & Neubau‘ Sinn. Um keine Verwerfungen bzw. Brüche in der Sozialstruktur des Quartiers zu produzieren, sieht der Maßnahmenplan den Bau von Ersatzwohnungen im Quartier vor. Jeder, der jetzt im Quartier wohnt, kann im Quartier wohnen bleiben.

Durch die sehr langfristige Ausrichtung der Umbaumaßnahmen (bis 2040 und darüber hinaus) ist Planbarkeit und Behutsamkeit dieser Entwicklung garantiert. Ebenso verhindern die unterschiedlichen Sanierungsziele und -geschwindigkeiten der Wohnungsunternehmen ungewollte Verdrängungsprozesse. So werden die Bestände der WGG gemäß Maßnahmenplan größtenteils erhalten bleiben und weiterhin preiswerte Wohnungen im Angebot belassen. Wichtig ist, dass die städtebauliche Anordnung der Gebäudestrukturen insgesamt ein attraktives Wohnumfeld und Quartier schafft. - Gleichzeitig werden Angebote für höherwertige Wohnformen auch neue Mieter ansprechen, wodurch eine stärkere soziale Durchmischung im Quartier unterstützt wird. Dies wird im Verbund mit der kommunal forcierten Aufwertung der Grün- und Begegnungsflächen sowie der Bildungsorte als effektive Maßnahme zur Vermeidung weiterer Segregationstendenzen gesehen.

*Sollen schon wieder neue Flächen für Wohnen überbaut werden?*

Die Fläche nördlich der Kita Zwergenland wird als Optionsfläche für ‚Neues Wohnen‘ vorgeschlagen. Sie setzt sich aus einem PKW-Parkplatz, einem Spielplatz (der neu an zentraler Stelle sowie verteilt im zentralen Grünzug aufgebaut werden soll), einer vollversiegelten Betonfläche (ehemalige Skateranlage), einer Baumreihe und Grünfläche zusammen. Gemäß Zielstellung sollen lediglich ca. 1.500 m<sup>2</sup> neu versiegelt werden. Die Baumreihe bleibt als Grünzug mit Aufwertung bestehen. Ebenso soll die Nutzung des Rodelbergs weiterhin möglich sein.

Als Leitlinie wurde formuliert, dass die Anzahl der Wohneinheiten mindestens gleich bleiben bzw. gar leicht erhöht werden sollte. Die beabsichtigte Entdichtung der langen, uniformen Zeilenbauten in den Plattenbauquartieren bewirkt diese neue Flächen-Inanspruchnahme. Hinzu kommt, dass zeitlich vor den Rückbaumaßnahmen auch Alternativstandorte für Wohnen im Quartier geschaffen werden sollten. Hierfür ist der Neubau auf diesen Flächen notwendig. – Gleichzeitig befinden sich diese Flächen in hervorragender infrastrukturell angebundener Situation. Es entspricht somit einer klassischen Innenentwicklung, die städtebaulich begrüßenswert ist und verkehrsvermeidend wirkt.

*Was bleibt vom alten Plattenbauquartier übrig? Wie wird mit dem gebauten Erbe der 1980er Jahre umgegangen?*

Das Quartiersraster bleibt als städtebauliche Figur erhalten und erfährt eine Aufwertung durch die stärkere Betonung der Grünachsen. Als gezielte Reminiszenz an die Architektur der 1980er Jahre soll die komplette Süd-Zeile des Süd-Quartiers als Aufmerksamkeitszeichen in Richtung Stadtöffentlichkeit und Eingangsbereich zur Wolgaster Straße hin erhalten bleiben. Lediglich zwei Durchgänge im Erdgeschoss dienen der besseren Durchwegung. Ebenso ermöglicht der städtebauliche Entwurf im Strategiepapier große Teile der WGG-Bestände komplett zu erhalten bzw. mit den L-förmigen Anbauten in Richtung Innenhof neu zu gliedern.

Zielstellung ist, bei Wahrung des Grundrasters, die städtebauliche Figur hin zu einer kleinteiligeren, menschlicheren Dimensionierung zu transformieren. Lediglich durch die zukunftsneugierende Bestandswahrung bzw. einen alleinigen Abriss der innenliegenden Blöcke werden keine Antworten für einen Städtebau von morgen gefunden werden können.

*Was geschieht eigentlich mit den anderen Gebieten im Stadtgebiet Ostseevierviertel-Ryckseite?*

Das Strategiepapier Stadtumbau Ostseevierviertel-Ryckseite konzentriert sich auf die beiden Plattenbaubereiche und den Zeilenbau Darßer Weg 2-7. Die vorgeschlagenen Maßnahmen stehen in Korrespondenz mit dem räumlichen Umfeld. V. a. der verbindende zentrale Grünzug in Ost-West-Richtung verdeutlicht diesen Anspruch. Ebenso die Wegeanbindung an den Ryck oder auch der Vorschlag zur verbesserten ÖPNV-Erschließung. Die Maßnahme zum Umbau des Zeilenbaus Darßer Weg 2-7 erhöht z. B. auch die Sichtbarkeit und Durchlässigkeit zwischen Stadtquartier und Nahversorgungszentrum. Dies wäre eine wichtige Unterstützung weiterer privater Investitionen in der notwendigen Sicherung und Weiterentwicklung des Nahversorgungsstandorts.

Ein räumlich ausgedehntes Ziel- und Maßnahmenpaket für das komplette Ostseevierviertel-Ryckseite steht als Planungsjob noch nicht auf der Agenda. Falls sich im Zuge der Diskussionen und Umsetzung des Strategiepapiers ein konkreteres Planungserfordernis auch für die sog. „stabilen Bereiche“ (vgl. Abb. 1) ergeben sollte, müsste dies entsprechend bearbeitet werden.

Letzter Absatz: „Dort, wo Greifswald ins Grün ausläuft (...) und nochmals so richtig Stadt sein möchte“, wurde das Ostseevierviertel-Ryckseite in der Einführung etwas flapsig und despektierlich umschrieben. Wir hoffen, dass mit dem Strategiepapier zum Stadtumbau ein Beitrag zu diesem „Stadt-Sein“ für morgen geleistet werden kann.

## 6 Quellen und Anmerkungen

<sup>1</sup> Vgl. Lichtnau, Bernfried (2000): Architektur in Greifswald von 1990 bis in die Gegenwart. In: Wernicke, Horst (Hrsg.): Greifswald. Geschichte der Stadt, Schwerin, S. 503.

<sup>2</sup> Vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald (1998): Begründung zum Bebauungsplan Nr. 23 – Ostseeviertel-Ryckseite, S. 4.

<sup>3</sup> Vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald (1999): Flächennutzungsplan, Greifswald.

<sup>4</sup> Universitäts- und Hansestadt Greifswald (2017): Integriertes Stadtentwicklungskonzept Greifswald 2030*plus*, Greifswald, S. 207.

<sup>5</sup> Einteilung nach den Statistischen Bezirken. Die Planungsräume 1A und 1B (Quartiere Nord + Süd) liegen im Stat. Bezirk 3, während der Zeilen-Plattenbau Darßer Weg 2-7 im Statistischen Bezirk 2 liegt. Dies ist einschränkend zu erwähnen, so dass mit ca. 100 weiteren Einwohnern im Planungstypus „Plattenbaugebiet“ zu rechnen ist.

<sup>6</sup> Durch leichte Abweichungen der räumlichen Zuschnitte im Vergleich zu den Daten der Wohnungsunternehmen in der Wohnflächenbilanz (vgl. Kap. 4) kommt es hier zu geringen Unterschieden im Datenbestand.

<sup>7</sup> Vgl. §1 Absatz 6, Nr. 11 BauGB.

<sup>8</sup> Vgl. Hauck, Thomas E. ; Weisser, W. (Hrsg.) (2019): Animal Aided Design im Wohnumfeld. Einbeziehung der Bedürfnisse von Tierarten in die Planung und Gestaltung städtischer Freiräume, Kassel, München.

<sup>9</sup> Vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Hrsg.) (2019): Fortschreibung Einzelhandelsfachplan für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald.

<sup>10</sup> Vgl. Landkreis Vorpommern-Greifswald (Hrsg.) (2017): Nahverkehrsplan 2017 bis 2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald, S. 78.

<sup>11</sup> Das erhöhte Stellplatzpotenzial nach dem Umbau stellt klar, dass trotz vorhandener Unterbelegung der Stellplätze (vgl. Tab. 1) eine Erhöhung im städtebaulichen Umbaukonzept möglich ist. Ob dieses Potenzial an Stellplätzen vollumfänglich ausgeschöpft und umgesetzt wird, hängt stark vom jeweiligen Mobilitätskonzept der Wohngebäude, der Nutzer und der sich entwickelnden Nachfrage ab. Aufgrund des sehr langfristigen Planungszeitraums und der Dynamik in diesem Thema lassen sich heute hierzu noch keine exakten Festlegungen treffen. Wichtig ist uns jedoch im Rahmen der Flächenvorsorge das Potenzial darzulegen.

<sup>12</sup> Auf nachträgliche Anregung der WGG im laufenden Prozess des politischen Gremienlaufs wurden die Daten der WGG-Bestände im Darßer Weg 2-7 aus der Bilanzierung der Wohnbauflächen herausgenommen. Die von der WGG zu Beginn des Planungsprozesses eingebrachten Umbauskizzen zum Darßer Weg 2-7 benötigen noch eine detaillierte Abstimmung zwischen der WGG und der Stadt UHGW bzgl. der Konditionen für einen evtl. Flächenerwerb der vorgelagerten Parkplätze. Ggf. ist vorgesehen, das Parken in die EG-Zone der Baukörper zu verlagern, so dass die ursprünglich angenommene deutliche Erhöhung der Wohnfläche auf der Fläche Darßer Weg 2-7 nicht realisiert werden kann. Aus städtebaulicher Sicht würde hier eine Belegung der wertvollen Erdgeschosszone mit Parken kritisch bewertet werden. Um eine positive Wohnflächenbilanzierung für die WGG sicherstellen zu können, wurden die Wohnflächenannahmen auf der Optionsfläche Neues Wohnen erhöht. Dies ist sowohl durch eine kompaktere Baukubatur als auch durch eine Ausdehnung der Tiefgarage auch unter die östlichen Baukörper der WGG möglich, so dass bereits das 1. OG als Wohngeschoss genutzt werden kann (vgl. hierzu die Skizze in der Abbildung 7).

Die **Kalkulation der Kosten** bei den Freiraummaßnahmen beruht auf die Größe der umzugestaltenden Fläche multipliziert mit Richtwerten als m<sup>2</sup>-Preis. Diese Richtwerte werden den unterschiedlichen Umbauintensitäten angepasst und bewegen sich zwischen 200 und 350 € je m<sup>2</sup> (z.B. höherer Richtwert für Platzgestaltung mit Wasserelementen). Berücksichtigt wurden ebenso Planungskosten sowie eine angenommene jährliche Baukostensteigerung in Höhe von 5% in Abhängigkeit vom geplanten Zeitraum / Jahr der Maßnahmenumsetzung. – Bei einer Verstetigung der aktuellen erheblichen Baukostensteigerung müssten diese Schätzungen stark nach oben korrigiert werden müssen. Insgesamt muss darauf hingewiesen werden, dass die Kalkulationsergebnisse keine „Scheingenaugigkeit“ ergeben sollten, die so natürlich nicht gegeben ist. Wichtig ist uns jedoch ein nachvollziehbares Rechenmodell anzubieten und nicht nur grobe Bauchgefühl-Schätzungen zu platzieren.