



Informationsvorlage

öffentlich: Ja
Drucksachen-Nr.: 06/445
Erfassungsdatum: 15.09.2015

Beschlussdatum:

Einbringer:
Dez. II, Amt 60

Beratungsgegenstand:
Neufassung des Städtebaulichen Rahmenplans Innenstadt/ Fleischervorstadt – Entwurf
1. Lesung

Beratungsfolge	am	TOP	Abst.	ja	nein	enth.
Verhandelt - beschlossen						
Ausschuss für Bauwesen, Umwelt, Infrastruktur und öffentliche Ordnung	21.09.2015					
Ortsteilvertretung Innenstadt	21.09.2015					

Beschlusskontrolle: Termin:

Beschlussvorschlag

Die Ortsteilvertretung Innenstadt und der Ausschuss für Bauwesen, Umwelt, Infrastruktur und öffentliche Ordnung nimmt den vorliegenden Entwurf des Rahmenplans Innenstadt/ Fleischervorstadt zur Kenntnis.

Sachdarstellung/ Begründung

Erfolgt mündlich

Anlagen:

- Städtebaulicher Rahmenplan- Neufassung
- Städtebaul. Rahmenplan Abwägung
- städtebau. Rahmenplan Vergleich März und August



Universitäts- und Hansestadt

Greifswald

Städtebaulicher Rahmenplan
Innenstadt / Fleischervorstadt

Neufassung 2015

Auftraggeber

Universitäts- und Hansestadt Greifswald
Der Oberbürgermeister
Markt
17489 Greifswald

Auftragnehmer

StadtBüro Hunger
Stadtforschung und -entwicklung GmbH
Helmholtzstraße 2-9
10587 Berlin



Mitarbeit
Sebastian Lopitz
Kai Reichelt
Dagmar Weidemüller
Pierre-Pascal Barman
Chris Gradt
Tom Mazo

August 2015

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung und Beteiligung	4
Grundsätze	5
Beteiligung	6
1. Rahmenbedingungen	9
1.1 Einordnung und Stadtentwicklungsziele	9
1.1.1 Regionale Einordnung und Lage in der Stadt	9
1.1.2 Ziele der Landesplanung und Raumordnung	11
1.1.3 Stadtentwicklungsziele für das Plangebiet	13
1.2 Ziele der Stadterneuerung	15
1.2.1 Vorbereitende Untersuchungen und Rahmenplan 1992	15
1.2.2 Fortschreibung Rahmenplan 2004	15
1.2.3 Erweiterung des Sanierungsgebiets 2005	17
1.2.4 Gegenüberstellung der Ziele 1992 und 2004	17
1.3 Bilanz 1990 - 2014	21
1.3.1 Bevölkerungsentwicklung	21
1.3.2 Gebäude und öffentlicher Raum	26
1.3.3 Stadterneuerung aus Bürgersicht	32
1.4 Handlungsbedarfe	37
1.4.1 Stärken und Schwächen im Überblick	37
1.4.2 Städtebauliche Missstände	40
2. Leitbild und Schwerpunkte	42
2.1 Städtebauliches Leitbild	42
2.1.1 Leitbild der Universitäts- und Hansestadt Greifswald	42
2.1.2 Städtebauliches Leitbild für den Stadtkern	43
2.2 Schwerpunkte der Stadterneuerung und -entwicklung	44
2.2.1 Handlungsschwerpunkte und Prioritäten aus Bürgersicht	44
2.2.2 Ziele und Schwerpunkträume im Überblick	46

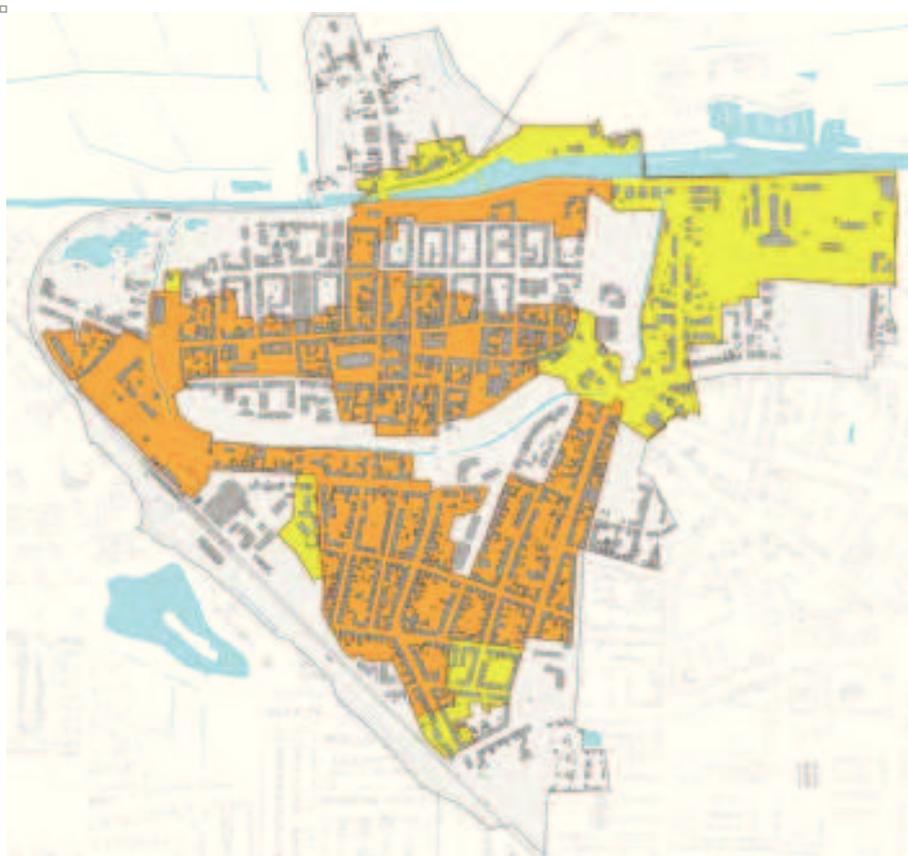
3. Konzepte	50
3.1 Stadtgestalt und -struktur	50
3.1.1 Ziele	50
3.1.2 Städtebaulicher Gesamtplan	51
3.1.3 Nutzungsplan	52
3.1.4 Erläuterungen und Maßnahmen	53
3.2 Wohnen	70
3.2.1 Ziele	70
3.2.2 Erläuterungen und Maßnahmen	71
3.3 Handel und Wirtschaft	82
3.3.1 Ziele	82
3.3.2 Erläuterungen und Maßnahmen	83
3.4 Bildung, Freizeit, Kultur und Bürgerdienste	94
3.4.1 Ziele	94
3.4.2 Erläuterungen und Maßnahmen	94
3.5 Grün- und Freiraum	103
3.5.1 Ziele	103
3.5.2 Grün- und Freiraumplan	104
3.5.3 Erläuterungen und Maßnahmen	105
3.6 Mobilität	112
3.6.1 Ziele	112
3.6.2 Mobilitätsplan	113
3.6.3 Erläuterungen und Maßnahmen	114
3.7 Umwelt- und Klimaschutz	128
3.7.1 Ziele	128
3.7.2 Erläuterungen und Maßnahmen	128
4. Umsetzungskonzept	138
4.1 Maßnahmenübersicht	138
4.1.1 Maßnahmentabelle	138
4.1.2 Maßnahmenplan	147
4.2 Fördergebietskulissen und Abgrenzungen der Sanierungsgebiete	148
Abbildungsverzeichnis	149

Vorbemerkung und Beteiligung

Ziel der Planung ist es, den im Jahr 1992 beschlossenen und im Jahr 2004 fortgeschriebenen Rahmenplan Innenstadt / Fleischervorstadt unter Einschluss des im Jahr 2005 förmlich festgelegten Sanierungsgebiets Erweiterung Innenstadt / Fleischervorstadt neu zu fassen. Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald setzt damit eine wichtige Kontinuität in der Erfolgskontrolle und zielgerichteten Ausrichtung der Schwerpunkte der Stadterneuerung und -entwicklung fort.

Das Plangebiet bezieht neben den Sanierungsgebieten weitere Teilgebiete der Innenstadt, der Fleischervorstadt, der Steinbeckervorstadt sowie der Nördlichen und Südlichen Mühlenvorstadt ein. Das Plangebiet hat eine Fläche von 210 ha, wovon 105 ha Sanierungsgebiet sind.

Abb. 0.1: Abgrenzung des Plangebiets



- Sanierungsgebiet Innenstadt / Fleischervorstadt
- Sanierungsgebiet Erweiterung Innenstadt / Fleischervorstadt
- Plangebiet Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt / Fleischervorstadt

Quellen: Satzung zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes Innenstadt / Fleischervorstadt nach § 142 Abs. 1 und 3 BauGB (rechtskräftig: 14. Mai 1994); Satzung der Hansestadt Greifswald über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Erweiterung Innenstadt / Fleischervorstadt“ (rechtskräftig: 1. Juni 2005)

Mit der Neufassung des Städtebaulichen Rahmenplans und der beabsichtigten politischen Bestätigung durch die Bürgerschaft werden die Ziele und Zwecke der Sanierung - also die geplante bauliche, freiräumliche und nutzungsstrukturelle Entwicklung des Plangebiets - konkretisiert. An den Darstellungen orientieren sich folgend die Einzelentscheidungen bei der Beurteilung von Vorhaben nach § 144 BauGB in den Sanierungsgebieten, vertiefende Planungskonzepte, Bauleitpläne und die Maßnahmenplanung der Universitäts- und Hansestadt. Die in den letzten Jahren im BauGB präzisierten Normen zur Stärkung der Innenentwicklung und zur Förderung des Klimaschutzes sind in der Planung besonders berücksichtigt.¹

Im Mittelpunkt der Städtebaulichen Rahmenplanung steht die Darstellung der angestrebten gestalterischen und funktionalen Struktur des Greifswalder Stadtkerns. Vorangestellte Analysen zum realisierten Maßnahmenstand zeigen den Umfang des Geleisteten seit dem Jahr 1990 und die noch fortbestehenden Aufgaben auf. Abgeleitet aus dem Leitbild werden für 7 Themen Ziele und Maßnahmen bestimmt. Der städtebauliche Gesamtplan fasst die Planung zusammen und wird über weitere Konzeptpläne zur Nutzung, zum Grün- und Freiraum, zur Mobilität und den Maßnahmenplan ergänzt.

Grundsätze

Der Städtebauliche Rahmenplan stellt nach seiner kommunalpolitischen Bestätigung durch die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald eine zentrale Planungsgrundlage für die städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen dar. Er dient u.a. als:

- Grundlage für die sanierungsrechtliche Genehmigung nach § 144 / 145 BauGB;
- Grundlage für die Ausübung von Vorkaufsrechten gemäß § 24 BauGB;
- Entscheidungshilfe über die Vergabe von Fördermitteln für öffentliche und private Sanierungsmaßnahmen nach Abwägung der Prioritäten;
- Grundlage für die Erarbeitung weiterer Gutachten und Fachkonzepte;
- Vorlauf zur Aufstellung von Bebauungsplänen gemäß § 2 BauGB.

Eine Anwendung der städtebaulichen Gebote wie dem Baugebot, dem Modernisierungs- und Instandsetzungsgebot, dem Pflanzgebot sowie dem Rückbau- und Entsigelungsgebot gemäß § 175 ff. BauGB kann zur Durchsetzung der Sanierungsziele grundsätzlich in Betracht gezogen werden, soll jedoch nur zur Anwendung kommen, wenn Eigentümer auch nach erfolgten Beratungen und Verhandlungen keinerlei Bereitschaft zeigen, die Ziele des Rahmenplans mitzutragen.

Als zeitliche und organisatorische Einstufung zur Umsetzung wichtiger baulicher, grünordnerischer und gestalterischer Maßnahmen sollen auch weiterhin im Zusammenhang mit der mittelfristigen Finanzplanung Prioritätsstufen definiert

¹ Änderungen des BauGB über: Art. 1 des Gesetzes zur Stärkung der Innenentwicklung in den Städten und Gemeinden und weiteren Fortentwicklung des Städtebaurechts (vollständig rechtskräftig: 20. Dezember 2013) sowie Art. 1 des Gesetzes zur Förderung des Klimaschutzes bei der Entwicklung in den Städten und Gemeinden (rechtskräftig: 30. Juli 2011)

werden. Höchste Priorität hat dabei die Sicherung und Sanierung vom endgültigen Verfall bedrohter, erhaltenswerter Gebäude.

Bezüglich des barrierefreien Bauens bleibt auch die Umsetzung der folgenden Beschlüsse der Greifswalder Bürgerschaft Grundsatz bei zukünftigen Baumaßnahmen:

- „Barrierefreies Bauen in Greifswald - Einhaltung der Landesbauordnung von Mecklenburg- Vorpommern“ (Beschlussnummer: B 371-24/01 vom 12.11.2001)
- „Beitritt der Hansestadt Greifswald zur Erklärung von Barcelona „Die Stadt und die Behinderten“ vom 23. und 24.03.1995“ (Beschlussnummer: B 505-34/02 vom 16.12.2002)
- „Wegweiser für Menschen mit Behinderung 2009“

Beteiligung

Die Erarbeitung des Entwurfs des Städtebaulichen Rahmenplans wurde von einem umfassenden Beteiligungsverfahren begleitet, das sich aus folgenden Bausteinen zusammensetzte.

Lenkungsrunde

Aufgabe der Lenkungsrunde war es, die vom beauftragten Planungsbüro erarbeiteten Analysen, Ziel- und Maßnahmenvorschläge in einem diskursiven Prozess hinsichtlich ihrer Plausibilität zu prüfen sowie frühzeitig Anregungen aus dem Kreis der Teilnehmenden für die Planung zu gewinnen.

An der Lenkungsrunde waren Vertretungen folgender Institutionen beteiligt:

- Universitäts- und Hansestadt Greifswald:
 - Bürgerschaftspräsidium; Ortsteilvertretung Innenstadt; Vorsitzender des Ausschusses für Bauwesen, Umwelt, Infrastruktur und öffentliche Ordnung
 - Dezernat für Bauwesen und Umwelt, Senator
 - Stabsstelle Stadtsanierung
 - Stadtbauamt
- Wohnungsbau- und Verwaltungsgesellschaft mbH Greifswald
- Projektgesellschaft Stadt Greifswald mbH
- Wohnungsbau-Genossenschaft Greifswald eG
- Greifswalder Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft mbH
- Ernst-Moritz-Arndt-Universität
- Architektenkammer Mecklenburg-Vorpommern
- Stadtmarketingverein Greifswald e.V.
- Verein Greifswalder Innenstadt e.V.

Die Lenkungsrunde tagte an 3 Terminen zu folgenden Themen:

- | | |
|------------------|--|
| 27. Februar 2014 | Vorstellung des Planungs- und Beteiligungsprozesses, Themen und Schwerpunkte aus Sicht aller Beteiligten |
| 5. Juni 2014 | Ergebnisse der Haushaltsbefragung und Analysen |
| 3. Dezember 2014 | Ergebnisse der Zukunftswerkstatt, Planentwurf: Leitbild, Ziele, bedeutsame Maßnahmen |

Haushaltsbefragung

Mit einem standardisierten Fragebogen wurden im April und Mai 2014 insgesamt 396 Haushalte in Greifswald interviewt. Die Fragenkomplexe bezogen sich auf folgende Themen:

- Bewertung und Beziehung zur Stadt
- Bewertung der Stadtteile und Ausstattungen
- Bewertung der bisherigen Stadterneuerung und zukünftigen Aufgaben
- Wohnen
- Mobilität
- Soziale Lage

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung sind repräsentativ. Durch die Stichprobenauswahl wurde gewährleistet, dass Personen der unterschiedlichen sozial-räumlichen Milieus in der Innenstadt und der Fleischervorstadt entsprechend ihrer Anteile an der Stadtteilbevölkerung beteiligt wurden. Die Teilgebiete außerhalb der Innenstadt und der Fleischervorstadt wurden so ausgewählt, dass sich ein repräsentativer Querschnitt durch die sozial-räumlichen Milieus auf gesamtstädtischer Ebene ergibt.

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung sind in einer Datensammlung detailliert dokumentiert und stehen damit auch für andere Planungen zur Verfügung. Die Datensammlung ist auf der Greifswalder Internetseite online gestellt.

Zukunftswerkstatt

Am 5. Juli 2014 wurde eine Zukunftswerkstatt unter dem Motto - Wie sollen Innenstadt und Fleischervorstadt im Jahr 2030 aussehen? - im Rathaus organisiert. Ziel der Werkstatt war es, aufbauend auf den Ergebnissen der Befragung sowie den Analysen und Bewertungen zum Entwicklungsstand aus Sicht der Experten, in den Austausch zu möglichen Visionen und Leitbildern, Handlungsschwerpunkten und konkreten Maßnahmen für die Innenstadt und Fleischervorstadt in einer öffentlichen Veranstaltung mit allen Interessierten zu treten.

Es nahmen 23 Personen teil, womit ein inhaltlich sehr intensive Beteiligung im Rahmen der Werkstatt möglich wurde. Im Wechsel aus Gesamtplenum und thematischen Arbeitsgruppen wurden Visionen für die zukünftige Stadtentwicklung erarbeitet und diese dann in einer zweiten Phase in Projekte, Ideen und Planungsvorschläge konkretisiert und abschließend bewertet.

Die Arbeitsgruppen widmeten sich folgenden Themen:

- Frei- und Spielräume, Stadtgestalt, Wohnen
- Handel, Versorgung, Tourismus
- Bildung, Kultur, Tourismus
- Mobilität

Abb. 0.2: Zukunftswerkstatt am 5. Juli 2014 im Rathaus



Die Ergebnisse der Zukunftswerkstatt sind in einer Dokumentation zusammengefasst und auf der Greifswalder Internetseite online gestellt.

Expertengespräche, Arbeits- und Abstimmungsrunden

In mehreren Expertengesprächen mit Vertretungen der Ernst-Moritz-Arndt-Universität und der Studentenschaft, des Quartiermanagements, von örtlich aktiven Planungsbüros, der Stadtwerke Greifswald und der Greifswalder Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft wurden einzelne Themen der Stadtteilentwicklungen intensiv diskutiert. Der Planungsprozess wurde zudem begleitet von Arbeits- und Abstimmungsrunden, an denen das beauftragte Planungsbüro und Vertretungen der Abteilung Stadtentwicklung / Untere Denkmalschutzbehörde des Stadtbauamts der Universitäts- und Hansestadt teilnahmen.

Die Einschätzungen, Meinungen und Vorschläge aus allen Beteiligungen bilden eine wesentliche Grundlage des Rahmenplans.

1. Rahmenbedingungen

1.1 Einordnung und Stadtentwicklungsziele

1.1.1 Regionale Einordnung und Lage in der Stadt

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald liegt zwischen den Inseln Rügen und Usedom am Greifswalder Bodden. Greifswald ist seit Gründung des Landkreises Vorpommern-Greifswald im September 2011 dessen Kreisstadt, nachdem es zuvor rund 40 Jahre lang kreisfreie Stadt war. Zum 31. Dezember 2014 lag der Bevölkerungsstand bei 55.137 Personen mit Hauptwohnsitz sowie 3.886 Personen mit Nebenwohnsitz. Das Stadtgebiet umfasst eine Fläche von 50,8 km².²

Bevölkerungsstand der Stadt Ende 2014: 55.137 Personen

Greifswald bildet zusammen mit der Hansestadt Stralsund eines von vier Oberzentren des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Zu den bedeutenden Nachbarstädten zählen die Mittelzentren Grimmen (24 km), Demmin (30 km), Anklam (32 km) und Wolgast (25 km). Die nächsten Oberzentren sind Neubrandenburg (60 km), Rostock (85 km) und das polnische Stettin (100 km).

gemeinsames Oberzentrum Greifswald - Stralsund

In Greifswald treffen die Bundesstraßen B 105 (Greifswald - Lübeck) und B 109 (Greifswald - Berlin) zusammen. Seit dem Jahr 2004 wird der Stadtkern durch eine süd-westliche Ortsumgehung in 3 bis 5 km Entfernung halbkreisförmig umfahren. Durch die Fertigstellung der Autobahn A 20 (Lübeck - Kreuz Uckermark), die ca. 10 bis 15 km südwestlich der Stadt Greifswald verläuft, hat sich im Jahr 2005 zum einen die Fernstraßenanbindung Greifswalds deutlich verbessert, zum anderen wurde der Stadtkern weiter vom überörtlichen Durchgangsverkehr entlastet.

verbesserte großräumige Verkehrsanbindung seit 2005

Greifswald liegt an der Bahnstrecke Berlin - Stralsund und ist darüber an das Fern- und Regionalbahnnetz angebunden. Der Fernverkehr ist stark saisonal und auf die Wochenenden ausgerichtet. Es bestehen vor allem Verbindungen über Stralsund nach Rügen sowie über Prenzlau nach Berlin. Im Regionalverkehr gibt es Verbindungen mit der Linie RE 3 (Stralsund - Prenzlau - Berlin - Elsterwerda) sowie der Hauptlinie der Usedomer Bäderbahn (Stralsund - Züssow - Wolgast - Swinemünde), die sich zwischen Stralsund und Züssow zu einem annähernd stündlichen Angebot ergänzen.

direkte Fernbahnverbindung: Berlin - Stralsund

Während einige dörflich geprägte Stadtteile unmittelbar am Bodden liegen, befindet sich das Plangebiet rund 5 km flussaufwärts des Ryck im Landesinneren. Aufgrund der topographischen Gegebenheiten und dem Verlauf der Bahnstrecke Berlin - Stralsund hat sich die Stadt vom mittelalterlichen Stadtkern ausgehend vor allem in südöstlicher Richtung entwickelt, so dass die heutige Innenstadt nahezu am nordwestlichen Stadtrand liegt. Hieraus ergibt sich die für eine Stadt dieser Größenordnung sehr ungewöhnliche Situation, dass es direkte Blickbezüge aus der Fußgängerzone in den umliegenden Landschaftsraum gibt. In umgekehrter Richtung sind die durch die Gemälde von Caspar David Friedrich berühmt gewordenen Stadtansichten auch heute noch weitgehend unbeeinträchtigt erlebbar.

Besonderheit: direkte Lage des Stadtkerns am Landschaftsraum

² Quelle: Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Statistikstelle, Einwohnermelderegister

Im Plangebiet lebt knapp jede fünfte in Greifswald gemeldete Person. Die Fläche des Plangebiets macht dagegen nur 4,1 Prozent der Gesamtfläche der Stadt aus.

Abb. 1.1: Bevölkerungsstand, Wohnungszahl und Fläche des Plangebiets im Vergleich zur Gesamtstadt zum 31. Dezember 2013

	Personen	Wohnungen	Fläche
Stadtteile Innenstadt / Fleischervorstadt	10.420	6.163	144 ha
Plangebiet (hochgerechnet)	ca. 11.500	6.800	210 ha
Gesamtstadt	59.483	33.681	5.082 ha
Anteil Plangebiet an der Gesamtstadt	19,3 %	20,2 %	4,1 %

Quellen: Bevölkerungsstand mit Haupt- und Nebenwohnsitz sowie Flächen Stadtteile und Gesamtstadt zum 31. Dezember 2013: Universitäts- und Hansestadt Greifswald - Statistikstelle; Wohnungen Gesamtstadt zum 31. Dezember 2013: Statistisches Amt M-V; Bevölkerungsstand Plangebiet: eigene Ermittlung auf der Basis der Durchschnittsbelegung in den Stadtteilen zum 31. Dezember 2013; Wohnungszahl Stadtteile und Plangebiet: eigene Ermittlung April 2014, Fläche Plangebiet: eigene Ermittlung aus automatisierter Liegenschaftskarte (ALK)

Flächenverfügbarkeit

Der mit Abstand größte Flächeneigentümer im Plangebiet ist die Universitäts- und Hansestadt Greifswald, der Flächen in einer Größenordnung von rund 91 ha gehören. Weitere Grundstücke mit einer Fläche von rund 8 ha befinden sich im Eigentum von städtischen Gesellschaften wie der Wohnungsbau- und Verwaltungsgesellschaft mbH Greifswald und der Greifswalder Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft mbH und den Unternehmen der Stadtwerkegruppe. Somit befindet sich knapp die Hälfte der Fläche des Plangebiets im unmittelbaren oder mittelbaren städtischen Eigentum. Gut die Hälfte dieser Flächen sind Verkehrsflächen (inkl. Randbegrünung). Etwa ein Viertel entfällt auf Grünflächen. Weiteren öffentlichen Eigentümern (Bund, Land, Kreis, Universität, DB AG) gehören Grundstücke mit einer Gesamtfläche von rund 33 ha. Dies entspricht knapp einem Sechstel des Plangebiets. Ein gutes Drittel der Plangebietsflächen befindet sich im Besitz anderer Eigentümer.

Knapp die Hälfte des Plangebiets ist im unmittelbaren und mittelbaren Eigentum der Stadt

Abb. 1.2: Verteilung der Flächen im Plangebiet nach Eigentümer

		Fläche	Anteil
Universitäts- und Hansestadt Greifswald		91,2 ha	43,4 %
davon	Verkehrsflächen	48,2 ha	23,0 %
	Grünflächen	23,7 ha	11,3 %
	Baugebiete	19,8 ha	9,4 %
Städtische Gesellschaften (GPG, WVG, Stadtwerke)		8,4 ha	4,0 %
andere öffentliche Eigentümer (Uni, Uni-Medizin, Bund, Land, Kreis, DB AG)		33,1 ha	15,7 %
andere Eigentümer		77,3 ha	36,8 %
Gesamt		210,0 ha	100,0 %

abgeschätzte Grundstücksanzahl im Plangebiet (eigene Ermittlung)

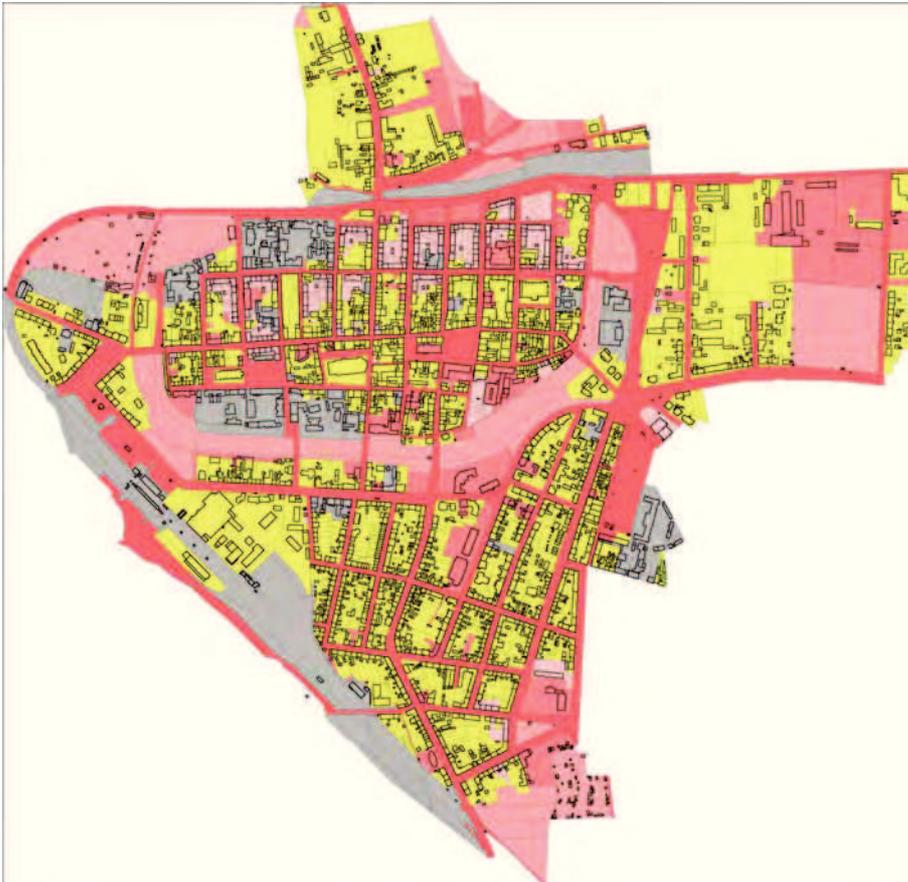
*Innenstadt: 660
Fleischervorstadt: 620
Randbereiche: 150*

Quelle: eigene Ermittlung aus automatisierter Liegenschaftskarte (ALK), Stand Februar 2014

Werden die potenziellen Baugebiete für das Plangebiet nach Eigentum bilanziert, zeigt sich auch hier ein hoher kommunaler Flächenanteil:

Im Plangebiet befinden sich rund 25,1 ha in potenziellen Baugebieten (eigene Ermittlung: Baulücken, B-Pläne, Darstellungen Flächennutzungsplan). Davon befinden sich rund 7,1 ha bzw. 28 Prozent im kommunalen Eigentum.

Abb. 1.3: Plangebietsfläche nach Eigentum, Stand Februar 2014



Quelle: eigene Ermittlung aus automatisierter Liegenschaftskarte (ALK), Stand Februar 2014, ohne Berücksichtigung von Nutzungsrechten wie z.B. Pachtverhältnisse



1.1.2 Ziele der Landesplanung und Raumordnung

Die Ziele (Z) und Grundsätze (G) der Entwicklungsprogramme der Landesplanung und Raumordnung mit besonderer Relevanz für das Plangebiet sind folgend zusammengefasst dargestellt.³

³ Quellen: Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (August 2005), Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (August 2010)

- Greifswald und Stralsund sind das gemeinsame Oberzentrum der Region Vorpommern. (Z) *zentrale Funktion:
Oberzentrum*
- Schwerpunkte der Wohnbauflächenentwicklung sind die Zentralen Orte. Sie sollen sich funktionsgerecht entwickeln. Die Ausweisung neuer Wohnbauflächen hat in Anbindung an bebaute Ortslagen zu erfolgen. (Z) *Schwerpunktstandort
Wohnbauflächen-
entwicklung*
- Einzelhandelsgroßprojekte mit zentrenrelevanten Sortimenten sind nur an städtebaulich integrierten Standorten zulässig. Bei Standortentwicklungen außerhalb der Innenstadt ist nachzuweisen, dass diese deren Funktionsentwicklung und Attraktivität nicht gefährden. (Z) *Einzelhandelsgroß-
projekte an integrier-
ten Standorten*
- Das Stadtgebiet ist Bestandteil eines Tourismusentwicklungsraums. Diese sollen unter Nutzung ihres spezifischen Potenzials als Ergänzungsräume für die Tourismusschwerpunkträume (u.a. Ostseebäder Usedom) entwickelt werden. Der Ausbau von weiteren Beherbergungseinrichtungen soll möglichst an die Schaffung bzw. das Vorhandensein touristischer Infrastrukturangebote oder vermarktungsfähiger Attraktionen und Sehenswürdigkeiten gebunden werden. Greifswald ist dabei einer der Schwerpunkte des Kultur- und Städtetourismus. Das kulturelle und kulturhistorische Potenzial der Region ist gezielt für die Entwicklung des Kultur- und Städtetourismus und die Gestaltung der Kulturlandschaft zu nutzen. Ein besonderer Fokus in der regionalen Tourismusentwicklung soll auf attraktiven Angeboten für Senioren, Gesundheits- und Wellness-tourismus und maritimem Tourismus liegen. (G) *Ergänzungsraum
für Tourismus-
schwerpunkträume*
- Der Bereich nördlich des Ryck - mit Ausnahme des Bebauungszusammenhangs der Steinbecker Vorstadt - ist Vorbehaltsgebiet Naturschutz und Landschaftspflege. Hier soll den Funktionen von Natur und Landschaft ein besonderes Gewicht beigemessen werden. Dies ist bei der Abwägung mit raumbedeutsamen Planungen, Maßnahmen und Vorhaben entsprechend zu berücksichtigen. (G) *Vorbehaltsgebiet
Natur- und Land-
schaftspflege*
- Nahezu das gesamte Plangebiet mit Ausnahme der Innenstadt sind Vorbehaltsgebiet Küstenschutz. Hier sollen alle Planungen und Maßnahmen die Belange des Küstenschutzes berücksichtigen. Dies bezieht sich vor allem auf die Hochwassergefahr am Ryck bis zur Inbetriebnahme des Sperrwerks in Wieck. (G) *Vorbehaltsgebiet
Küstenschutz*
- Die Hauptverkehrsstraßen im Plangebiet sind als bedeutsames flächerschließendes Straßennetz dargestellt, wobei die Verkehrsführung noch dem Verlauf vor Eröffnung der Bahnparallele entspricht. Durch diese funktionale Einstufung erhalten Maßnahmen für Erhalt und bedarfsgerechten Ausbau eine höhere Dringlichkeit als Maßnahmen, die nicht zum raumbedeutsamen Straßennetz zählen. (G) *bedeutsames Haupt-
verkehrsstraßennetz*
- Die zentralen Orte sind Vorrangstandorte für Bildung und Einrichtungen des Gesundheitswesens. Das gemeinsame Oberzentrum Stralsund-Greifswald ist darüber hinaus u.a. Standort von Berufsschulen und Einrichtungen der Weiter- und Erwachsenenbildung. (G) *Vorrang für Standorte
des Gemeinbedarfs*

1.1.3 Stadtentwicklungsziele für das Plangebiet

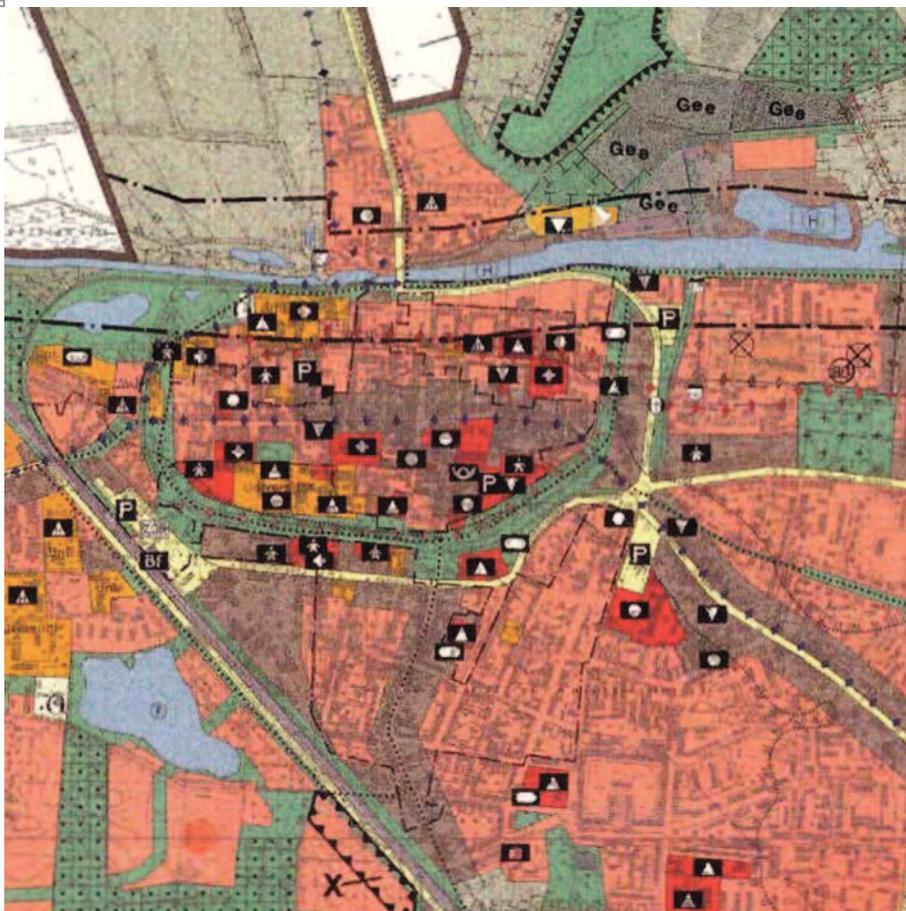
Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Universitäts- und Hansestadt Greifswald ist seit dem Jahr 1999 teilweise wirksam. Die damaligen Prognosen gingen von einem Anstieg des Bevölkerungsstandes bis zum Jahr 2010 auf 70.000 Personen aus, der sich allerdings verhaltener entwickelte als angenommen.

Für weite Teile der Innenstadt und der Fleischervorstadt sind die Darstellungen des Flächennutzungsplans bestandsorientiert angelegt. Die Darstellungen der Gemeinbedarfsflächen und -standorte entsprechen der Ausgangslage zum Aufstellungszeitpunkt. Das Hauptstraßennetz verläuft um die mittelalterliche Stadtanlage, wobei sich im Westen kein geschlossener Ring bildet. Am Platz der Freiheit, dem größten Verkehrsknoten der Stadt, sind die Wolgaster und Anklamer Straße in das Netz eingebunden. Die gemischten Bauflächen orientieren sich größtenteils an den gewachsenen Gemengelagen. Zugleich sind neue Nutzungen für größere Konversionsbereiche dargestellt:

- Wohnbauflächen östlich und westlich der Stralsunder Straße
- Wohnbauflächen A-Quartiere
- Wohnbauflächen im Bereich Hafenstraße
- Mischnutzungsflächen auf dem ehemaligen KAW- und Bahngelände

Abb. 1.4: Ausschnitt Flächennutzungsplan der Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Plandarstellung 1999, ohne spätere Änderungen)



Integriertes Stadtentwicklungskonzept

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald (ISEK) wurde im Jahr 2002 im Rahmen des Bundeswettbewerbs Stadtbau Ost erarbeitet und im Jahr 2005 (ISEK 2005) fortgeschrieben. Im Ergebnis der sozio-ökonomischen, wohnungswirtschaftlichen und städtebaulichen Gesamtbetrachtung wurden für Teilräume des Plangebiets folgende Stadtumbauempfehlungen gegeben (Datengrundlagen des Jahres 2004):

- Die Innenstadt hat sich stabilisiert. Sie ist beliebtes Zuzugsgebiet für Einwohner mit Zweitwohnsitz, insbesondere für junge Leute. Demzufolge ist der Bevölkerungsumschlag hoch, aber der Wanderungssaldo ist relativ ausgeglichen. Ein Drittel des Wohnungsbestandes ist noch sanierungsbedürftig. Die Leerstandsquote beträgt 4,1 Prozent, davon ein Drittel im sanierten Bestand.
- Die Fleischervorstadt ist Programmgebiet Soziale Stadt und verweist auf positive Entwicklungstendenzen. Sie ist beliebtes Zuzugsgebiet für Einwohner mit Zweitwohnsitz, insbesondere für junge Leute. Demzufolge ist auch der Bevölkerungsumschlag hoch, aber mit einem deutlich positiven Wanderungssaldo. 60 Prozent des Wohnungsbestands sind saniert. Die Leerstandsquote beträgt 10,1 Prozent, davon befindet sich jede fünfte freie Wohnung im sanierten Bestand.
- Die Steinbeckervorstadt verweist auf gute Werte im Bereich der Sozioökonomie. Brachen, Baulücken und eine desolante Stadteingangssituation sowie eine hohe Leerstandsquote (8,5 Prozent) sind Gründe für eine negative Bewertung. Daraus ergibt sich Handlungs- und Maßnahmenbedarf.
- Die Nördliche Mühlenvorstadt verweist wie die Steinbeckervorstadt auf gute Werte im Bereich der Sozio-Ökonomie. Große Brachen und Baulücken sowie eine relativ hohe Leerstandsquote (6,3 Prozent) sind Gründe für eine negative Bewertung. Daraus ergibt sich Handlungs- und Maßnahmenbedarf für Teilgebiete.

Sanierungsgebiet

*Teilgebiete mit
Maßnahmenbedarf*

Im Jahr 2008 wurde das Konzept der Wohnbauflächenentwicklung als ISEK-Teilfortschreibung beschlossen. Den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen 83 (A-Quartiere), 55 (Hafenstraße) und 62 (An den Wurthen) wurde die 1. Entwicklungspriorität und den Bebauungsplänen 3 (Steinbeckervorstadt westlich der Stralsunder Straße) und 105 (Steinbeckervorstadt östlich der Stralsunder Straße) die 2. Entwicklungspriorität eingeräumt. Für umfangreiche Flächen vor allem am Stadtrand wurde bestimmt, diese zunächst nicht als Wohnbaustandorte weiterzuverfolgen.

*ISEK Teilfortschreibung
2008:
Konzept Wohnbau-
flächenentwicklung*

Die Festlegung der Prioritäten zugunsten der Wohnbauflächenentwicklung in den Stadtkernlagen basierte auf aktualisierten Bevölkerungs-, Haushalts- und Wohnraumnachfrageprognosen. Abgeschätzt wurde für das Jahr 2020 ein Bevölkerungsstand mit Hauptwohnsitz von rund 57.900 (Szenario 1: optimistische Annahmen) bis 47.200 Personen (Szenario 3: pessimistische Annahmen).

1.2 Ziele der Stadterneuerung

1.2.1 Vorbereitende Untersuchungen und Rahmenplan 1992

Bereits im Sommer 1990 beschloss die Greifswalder Bürgerschaft die Durchführung Vorbereitender Untersuchungen zur Festlegung eines Sanierungsgebiets für die Innenstadt und die Fleischervorstadt. Das Untersuchungsgebiet umfasste auch Teile der Mühlenvorstadt, die Steinbeckervorstadt und die Fettenvorstadt. Der Abschlussbericht der Vorbereitenden Untersuchungen wurde im November 1991 fertig gestellt. In der Bestandsanalyse wurden 650 Gebäude mit erheblichen oder sehr starken Substanzmängeln ermittelt, die vielfach vom Verfall bedroht waren. Hinzu kamen umfangreiche Fehlnutzungen, Funktions- und Gestaltungsmängel sowie ein dringender Handlungsbedarf aufgrund des stark gestiegenen Verkehrsaufkommens.

*Vorbereitende
Untersuchungen 1991*

Das städtebauliche Neuordnungskonzept der Vorbereitenden Untersuchungen formulierte als Leitziel: Die vorhandenen und noch weitgehend intakten Strukturen sind als verbindlicher Maßstab im Zuge der städtebaulichen Erneuerung aufzugreifen und ohne Verlust an Erkennbarkeit sorgfältig weiter zu entwickeln.

Aufbauend auf den Vorbereitenden Untersuchungen wurde im Jahr 1992 der Städtebauliche Rahmenplan für die Innenstadt und Fleischervorstadt erarbeitet. Am 10. Dezember 1992 erfolgte der Satzungsbeschluss zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebiets Innenstadt / Fleischervorstadt, der am 14. Mai 1994 rechtskräftig wurde. Die Ziele des städtebaulichen Rahmenplans für die Innenstadt und die Fleischervorstadt sind unter Punkt 1.2.4 zusammenfassend dargestellt.

*Städtebaulicher
Rahmenplan 1992*

1.2.2 Fortschreibung Rahmenplan 2004

Die Fortschreibung des Rahmenplans für die Innenstadt und die Fleischervorstadt wurde im Jahr 2002 abgeschlossen und im Februar 2004 von der Bürgerschaft beschlossen. Zum Zeitpunkt der Bestandsanalyse im Jahr 2001 waren etwa zwei Drittel der Gebäude saniert oder neu gebaut. Bei rund 15 Prozent der Gebäude waren noch mittlere bis schwere Schäden vorhanden. Dieser Anteil lag im Jahr 1991 noch bei fast 60 Prozent. Neben der Förderung von Sanierungsmaßnahmen lag dies auch in der Klärung von Restitutionsansprüchen begründet, die rund 300 Objekte betrafen und bis auf 19 Objekte bis zum Jahr 2001 geklärt wurden. Der Wohnungsleerstand lag im Jahr 2001 bei gut 10 Prozent und konzentrierte sich auf die unsanierten Gebäude. In sanierten bzw. neu gebauten Gebäuden lag er lediglich bei rund 1 Prozent.

In der Fortschreibung wurde folgendes Leitziel der Stadterneuerung formuliert: Die Stadt soll weiter als qualitätvoller Lebens- und Arbeitsraum vieler Menschen entwickelt werden, als Zentrum von Bildung, Handel und Kultur - sie soll Besuchern und Bewohnern eine Anschauung von alter und neuer hanseatischer Tradition und Baukultur vermitteln.

Als Handlungsempfehlungen wurden benannt:

- Neufestlegung der Sanierungsgebietsgrenzen (mit Blick auf die anstehenden Erweiterungen Nördliche Mühlenvorstadt und Steinbeckervorstadt sowie notwendiger kleinerer Arrondierungen);
- Überprüfung der Bedarfszahlen für einen größeren Wohnungsneubau, um strukturschwächende Konkurrenz z.B. der Großwohnsiedlungen zu vermeiden;
- Konzentration der Fördermittel auf Erhalt und Entwicklung historisch gewachsener Strukturen insbesondere in verschiedenen Schwerpunktgebieten mit besonders ausgeprägten städtebaulichen Mängeln;
- Priorität der Schaffung von Wohnraum im Gebäudebestand durch Sanierung und Erhaltung sanierungsbedürftiger Gebäude vor Neubau und Baulückenschließung.

*Städtebaulicher
Rahmenplan 2004*

*Handlungs-
empfehlungen*

Bei den Erschließungsmaßnahmen wurden als Schwerpunkte benannt:

- Erweiterung der Fußgängerzone in die Steinbecker Straße und Knopfstraße, Umgestaltung des Karl-Marx-Platzes;
- Präzisierung und Modifizierung des Verkehrskonzepts mit Prioritätensetzung für die Fleischervorstadt, wo in den nächsten Jahren der Schwerpunkt der Umgestaltung der Straßenräume liegen sollte, wo notwendig, in Kombination mit der unterirdischen Leitungsinfrastruktur;
- Optimierung der Stellplatzanzahl in den Straßenräumen der Fleischervorstadt durch gliedernde Neupflanzungen gestalterisch eingepasst und durch Anwohnerparkplätze und Garagen ergänzt.

*Schwerpunkte
Erschließung*

Als Schwerpunkte für den Bereich Freiraum wurden benannt:

- Ausweisung von Sanierungsschwerpunkten zum Erhalt der Grünstruktur in den Blockinnenbereichen, insbesondere in der Fleischervorstadt;
- Das KAW-Gelände soll als Gewerbegebiet und Gemeinbedarfsfläche ausgewiesen werden. Dabei sollten Teilbereiche als Stadtteilpark und als Versickerungsfläche für Regenwasser für das gesamte Gebiet dienen;
- Baulücken z.B. in der Gützkower Straße / Neunmorgenstraße oder zwischen Langer Reihe und Steinstraße sollten als unverbaute begrünte Freiflächen erhalten oder als Parkierungsflächen genutzt werden;
- Stärkung der Attraktivität der öffentlichen Grünanlagen als Spiel- und Aufenthaltszone (Credner-Anlagen, Wallanlagen, Karl-Marx-Platz, Eingangszonen in das Zentrum) durch weitere hochwertige Spiel- und Aufenthaltsangebote.

*Schwerpunkte
Freiraum*

Die Ziele des fortgeschriebenen Städtebaulichen Rahmenplans sind im Punkt 1.2.4 zusammenfassend dargestellt.

1.2.3 Erweiterung des Sanierungsgebiets 2005

Ab dem Jahr 2003 wurden in der Steinbeckervorstadt und in der Nördlichen Mühlenvorstadt sowie in unmittelbar an das bestehende Sanierungsgebiet Innenstadt / Fleischervorstadt angrenzenden Bereichen Vorbereitende Untersuchungen zur Erweiterung des Sanierungsgebiets durchgeführt.

Handlungsbedarfe:

Für die Steinbeckervorstadt ergaben die Untersuchungen städtebauliche Missstände unter anderem in Form eines hohen Sanierungsbedarfs für die Gebäudesubstanz sowie funktionale Defizite durch zum Teil großflächige Leerstände und Unternutzungen.

Steinbeckervorstadt

Für große Teile des Untersuchungsgebiets in der Nördlichen Mühlenvorstadt wurden als städtebauliche Missstände erhebliche Leerstände und Unternutzungen - auch von stadtbildprägenden Baudenkmalen - sowie für eine Nachnutzung problematische Eigentumsituationen ermittelt. Insgesamt fehlt eine entwickelte städtebauliche Struktur.

*Nördliche
Mühlenvorstadt*

Für 4 Bereiche am Rand des bestehenden Sanierungsgebiets Innenstadt / Fleischervorstadt wurde ermittelt, dass es aus Nutzungszusammenhängen, gestalterischen und baulichen Mängeln sowie Handlungsbedarfen in der Bodenordnung geboten war, diese in das Sanierungsgebiet zu integrieren.

*Arrondierungsflächen
in der Innenstadt und
der Fleischervorstadt*

Die im Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen beschlossene Satzung der Hansestadt Greifswald über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebiets „Erweiterung Innenstadt / Fleischervorstadt“ wurde am 1. Juni 2005 rechtskräftig.

1.2.4 Gegenüberstellung der Ziele 1992 und 2004

In den folgenden Plänen und tabellarischen Übersichten sind die Ziele der Rahmenplanungen 1992 und 2004 zusammenfassend gegenübergestellt. Deutlich wird eine hohe Kontinuität bei den zentralen Zielen und Strategien der Stadterneuerung für die Innenstadt und Fleischervorstadt:

- Wahrung der Stadtstruktur und des historischen baukulturellen Erbes, behutsamer Umgang mit den gewachsenen Strukturen, Erhalt vor Abriss;
- Erhalt der Nutzungsvielfalt und typischen Nutzungsschichtungen in den zentralen Geschäftsbereichen, Sicherung des nicht störenden Gewerbes;
- Erhalt und Steigerung der Freiraumqualitäten, Ausbau der Vernetzungen der Grünräume, Sicherung durchgrünter Blockinnenbereiche;
- stadtverträgliche Organisation des Verkehrs, verbesserte Lenkung des Durchgangsverkehrs, Schaffung von Parkraum, Förderung des Umweltverbundes;
- Ausbau der Handelsfunktion Innenstadt;
- Zusammenführung kommunaler Verwaltungsstandorte in der Innenstadt.

*hohe Kontinuität bei
zentralen Zielen und
Strategien der Stadt-
erneuerung*

Abb. 1.5: Gesamtpläne der Städtebaulichen Rahmenplanungen 1992 und 2004



1992

Quelle:
Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt und
Fleischervorstadt, 1992; Gestaltungsplan



2004

Quelle:
Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt /
Fleischervorstadt, 2004; Gestaltungsplan

Abb. 1.6: Ziele der Städtebaulichen Rahmenplanungen 1992 und 2004

Rahmenplan 1992	Rahmenplan 2004
Generelles Leitziel	
Die vorhandenen und noch weitgehend intakten Strukturen sind als verbindlicher Maßstab im Zuge der städtebaulichen Erneuerung aufzugreifen und ohne Verlust an Erkennbarkeit sorgfältig weiter zu entwickeln.	Die Stadt soll weiter als qualitätsvoller Lebens- und Arbeitsraum vieler Menschen entwickelt werden, als Zentrum von Bildung, Handel und Kultur – sie soll Besuchern und Bewohnern eine Anschauung von alter und neuer hansischer Tradition und Baukultur vermitteln.
Themenfeld Stadtstruktur	
<p>Erhalt der jeweiligen Quartiersraster und der Straßengrundrisse einschließlich der Blockrandbebauung</p> <p>Erhalt der traditionell kleinteiligen Nutzungsvielfalt - bei hohem Wohnanteil und möglichst auch Beibehalten der vertikalen Nutzungsschichtung in den Geschäftsbereichen</p> <p>Sicherung und Wiederherstellung der kleinteiligen Nutzungs- und Gebäudestruktur auch durch Vermeiden gebäudeübergreifender Nutzungen</p> <p>Behutsamer Umgang mit der kleinteiligen Hofbebauung und insofern Zurückhaltung bei der Entkernung</p> <p>Sicherung und Erhalt des quartiersbezogenen, nicht störenden Handwerks und Gewerbes in den Wohnbereichen</p> <p>Lediglich Auslagerung langfristig erheblich beeinträchtigender bzw. emittierender Betriebe</p> <p>Zur Sicherung des Wohnungsneubaus vorrangig Überplanung disponibler Flächen im Untersuchungsgebiet; somit zugleich Reduzierung des Landschaftsverbrauchs durch Neubau auf der „grünen Wiese“</p> <p>Sicherung und umfassende Instandsetzung von Gebäuden und Wohnungen; grundsätzlich gilt „Erhalt vor Abbruch“</p> <p>Bewahren der städtebaulichen Strukturen auch durch schnellstmögliches Verabschieden einer Erhaltungssatzung nach § 172 BauGB</p>	<p>Erhalt der jeweiligen Quartiersraster und der Straßengrundrisse einschließlich der Blockrandbebauung, grundstücksübergreifende Bebauung von Baulücken und Abbruchflächen nur bei besonderen funktionalen Anforderungen</p> <p>Erhalt und umgehende Sanierung der vom Verfall bedrohten Altbausubstanz innerhalb des gesamten Rahmenplangebietes, besonders der Gebäude in exponierten städtebaulichen Lagen; weiterhin gilt Erhalt vor Abbruch</p> <p>Behutsamer Umgang mit der kleinteiligen Hofbebauung und Zurückhaltung bei der Entkernung in Abwägung bauhistorischer und wohnumfeldverbessernder Argumente</p> <p>Erhalt der kleinteiligen Nutzungsvielfalt bei hohem Wohnanteil und Beibehalten der vertikalen Nutzungsschichtung in den Geschäftsbereichen</p> <p>Sicherung und Erhalt des quartiersbezogenen, nicht störenden Handels, Handwerks und Gewerbes in den Wohngebieten</p> <p>Beim Wohnungsbau Konzentration auf nutzerspezifische Wohnangebote wie Stadthäuser im Eigentum und Mietwohnungen für spezielle Zielgruppen</p> <p>Aufkauf und Bodenreueordnung der östlichen Teilfläche des KAW-Geländes, um dieses Erweiterungsgebiet in alle anderen gestalterischen und baulichen Maßnahmen innerhalb der Fleischervorstadt einbeziehen zu können</p> <p>Baldige Entscheidung für den Standort des Technischen Rathauses zur Bebauung der A-Quartiere</p>
Themenfeld Stadtgestaltung	
<p>Keine grundstücksübergreifende Bebauung von Baulücken und Abbruchflächen</p> <p>Zur Pflege der örtlichen Identität Verwendung traditioneller Baustoffe und -materialien und Revitalisierung einer regionalen Baukultur</p> <p>Sensible Aufmerksamkeit für Details wie zurückhaltende Farbgebung der Gebäude oder Erhalt der überkommenen Schaufensterfronten</p> <p>Unterlassen aufdringlicher Werbung im öffentlichen Raum</p> <p>Gestaltungs- und proportionsgerechte Anpassung von Neubauten</p> <p>Erhalt und Wahrung des Fassaden- und Straßenbildcharakters einschließlich der überkommenen Pflasterung für Straßen und Bürgersteige</p> <p>Zugleich individuell und naturnah ausgerichtete Gestaltung der Straßenräume und zur Bewahrung der lokalen Identität Verzicht auf eine „konfektionierte Straßenmöblierung“</p> <p>Erhalt, naturnahe Ausformung und vernetzende Ergänzung der vorhandenen Grünanlagen einschließlich der Wasserläufe</p> <p>Aufwertung der Quartiersinnenbereiche bzw. der Innenhöfe mit umliegender Wohnnutzung durch eine ansprechende Grüngestaltung</p> <p>Festschreiben der Gestaltungsanforderungen innerhalb und ggf. auch außerhalb des Untersuchungsgebietes durch Aufstellen einer Gestaltungssatzung auf der Grundlage des § 9 (4) BauGB</p>	<p>Gestaltungs- und proportionsgerechte Anpassung von Neubauten ohne historisierende Bemühungen an die vorherrschenden Proportionen, Baumassen und Materialien</p> <p>Zur Pflege der örtlichen Identität Verwendung traditioneller Baustoffe und -materialien und Revitalisierung einer regionalen Baukultur</p> <p>Weiterhin sensible Aufmerksamkeit für Details wie zurückhaltende Farbgebung der Gebäude oder Erhalt der überkommenen Schaufensterfronte</p> <p>Unterlassen aufdringlicher Werbung im öffentlichen Raum</p> <p>Gestaltungs- und proportionsgerechte Anpassung von Neubauten</p> <p>Erhalt und Wahrung des Fassaden- und Straßenbildcharakters einschließlich der überkommenen Pflasterung für Straßen und Bürgersteige</p> <p>Auf Erhöhung des Grünanteils ausgerichtete Gestaltung der Straßenräume</p> <p>Erhöhung des öffentlich nutzbaren Grünflächenanteils (Stadtteilpark, Spielplätze etc.) im öffentlichen Raum und temporäre Gestaltung von Langzeitbrachen (Vorhalteflächen für eine künftige Bauentwicklung)</p> <p>Erhalt, naturnahe Ausformung und vernetzende Ergänzung vorhandener Grünanlagen einschließlich der Wasserläufe</p> <p>Programm zur Sicherung des Grünbestandes der Blockinnenbereiche und Innenhöfe mit Förderungsoption privater Freiraumvorhaben</p> <p>Beschränkung der Bodenversiegelung auf max. 70 % im Sanierungsgebiet durch geeignete rechtliche Maßnahmen</p>

Rahmenplan 1992	Rahmenplan 2004
Themenfeld Stadtverkehr	
<p>Generelles Leitziel für die Innenstadt und auch die Fleischervorstadt ist es, im Zuge umfassender Verkehrsberuhigung künftig eine eindeutige Priorität für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen.</p> <p>Weitgehendes Vermeiden von Kfz-Ziel- und Fernverkehr im Untersuchungsgebiet mit präzisen Ausnahmeregelungen für Bewohner, Rettungsdienste, Anlieferer sowie Ver- und Entsorgung</p> <p>Vorschlag für Möglichkeiten einer Nord-Süd-Durchquerung der Innenstadt für den öffentlichen Busverkehr</p> <p>Planung öffentlicher Stellplatzangebote für den ruhenden Verkehr am Rande der Innenstadt</p> <p>Zur Vermeidung unnötigen Zielverkehrs zugleich Minimierung der öffentlich zugänglichen Parkplätze auf privatem Grund wie z.B. Besucherparkplätze</p> <p>Außerhalb der Hauptverkehrsstraßen generelle Einbindung des Untersuchungsgebiets in Zonen mit reduzierter Geschwindigkeit und Vorfahrtsregelung „rechts vor links“</p> <p>Stadtverträgliche Gestaltung eines zusammenhängenden, engmaschigen sowie sicheren Radwegenetzes</p> <p>Freihalten der Blockinnenbereiche von störendem Kfz-Verkehr – speziell bei angrenzender Wohnbebauung</p>	<p>Umsetzung der Ziele zur Neuordnung des Verkehrs gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan für Greifswald</p> <p>Umsetzung der Planungen zur Bahnparallele zur Entlastung insbesondere der Straßen in der Fleischervorstadt sowie der Umgestaltungs- und Umlegungsmaßnahmen von Bahnhof und ZOB</p> <p>Fertigstellung des Bauvorhabens Tiefgarage und angrenzender Verkehrs- und Grünflächen in der Rakower Straße</p> <p>Stadtverträglicher Ausbau eines zusammenhängenden, engmaschigen sowie sicheren Radwegenetzes</p> <p>Vordringliche Verbesserung der Erschließung in der Fleischervorstadt</p> <p>Organisation des ruhenden Verkehrs im Straßenraum durch gliedernde Neupflanzungen von Straßenbäumen</p> <p>Planung weiterer Stellplatzangebote für den ruhenden Verkehr am Bahnhof und nördlich des Rycks</p> <p>Freihalten der Blockinnenbereiche von störendem Kfz-Verkehr; Bau von Anwohnerparkplätzen in der Fleischervorstadt möglichst vor der Sanierung der Straßenräume</p> <p>Einrichtung weiterer Anwohnerparkzonen in der Fleischervorstadt in durch Dauerparker aus der Innenstadt besonders belasteten Bereichen</p> <p>Verbesserung der fußläufigen Erschließung durch Gestaltung neuer Fußwegeachsen durch Blockinnenbereiche und in die Innenstadt</p>
sonstige Zielsetzungen	
<p>Umstellung der mit Braunkohle befeuerten Gebäudeheizungen auf umwelt- und ressourcenschonende Heizungstechniken und Brennstoffe</p> <p>Bei Bedarf Standortsuche und Ansiedlung von Kauf- und Warenhäusern mit großflächigem Angebot direkt am Rande der Innenstadt</p> <p>Zusammenführung kommunaler Verwaltungseinrichtungen möglicherweise am Rande der Innenstadt</p>	<p>Erhöhung der Sortimentsqualität und Verknüpfung der 1A-Lagen im Einzelhandel mit den 1B-Lagen in den angrenzenden Straßenzügen der Innenstadt z.B. durch Erschließungs- und Gestaltungsmaßnahmen</p> <p>Entwicklung der Gützkower Straße im Bereich zwischen Bahnhofstraße und Wiesenstraße zum Einzelhandels-Unterzentrum, einen Bereich mit Marktfunktion</p> <p>Schaffung eines Stadtteilbüros in der Fleischervorstadt für das Quartiersmanagement und die Maßnahmenvorbereitung und -betreuung im Rahmen des Förderprogramms „Soziale Stadt“, um erfolgreich Möglichkeiten auszuschöpfen und bürgernah für die entsprechenden Entwicklungsziele wirksam werden zu können</p> <p>In den heute noch von der Deutschen Bahn AG genutzten Gebäuden auf dem KAW-Gelände sollte mit verhältnismäßig geringem Aufwand ein Stadtteil- und Kulturzentrum Fleischervorstadt (Jugend-Veranstaltungszentrum, Kino, Musikfabrik, Tonstudio, Atelierräume, Vereinsräume, Ladenlokal etc.) mit vielseitig nutzbaren Veranstaltungsräumen entstehen.</p> <p>Zusammenführung kommunaler Verwaltungseinrichtungen am Rande der Innenstadt in einem technischen Rathaus</p>

Quellen: Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt und Fleischervorstadt, 1992
 Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt / Fleischervorstadt, 2004

1.3 Bilanz 1990 - 2014

1.3.1 Bevölkerungsentwicklung

In Folge des Sanierungsprozesses haben die Innenstadt und die Fleischervorstadt in den vergangenen Jahren erhebliche Bevölkerungszuwächse zu verzeichnen gehabt. Durch die Schließung von Baulücken entstanden neue Wohnungen, weitere wurden durch die Sanierung erst wieder bewohnbar oder zumindest gewannen sie an Attraktivität auf dem Wohnungsmarkt. Insgesamt hat sich der Bevölkerungsstand in der Innenstadt und Fleischervorstadt in den Jahren 2001 bis 2014 um 2.222 Personen erhöht. Dies ist mehr als der gesamtstädtische Bevölkerungszuwachs (+457 Personen) und entspricht einem Anstieg um mehr als einem Viertel (+28 Prozent). Der Bevölkerungsstand des übrigen Stadtgebietes ging im selben Zeitraum um 1.765 Personen zurück (-3 Prozent). Der Zuwachs fiel in der Fleischervorstadt mit +40 Prozent deutlicher aus als in der Innenstadt mit +18 Prozent.

Anstieg des Bevölkerungsstandes in den Jahren 2001 bis 2014 um mehr als Viertel

Abb. 1.7: Entwicklung des Bevölkerungsstandes 2001 bis 2014

Personen mit Haupt- und Nebenwohnsitz	Personenzahl		Veränderung	
	2001	2014	absolut	relativ
Stadtteil Innenstadt (I)	4.547	5.363	+816	+18 %
Stadtteil Fleischervorstadt (FV)	3.521	4.927	+1.406	+40 %
zusammen (I + FV)	8.068	10.290	+2.222	+28 %
übriges Stadtgebiet	50.498	48.733	-1.765	-3 %
Gesamtstadt	58.566	59.023	+457	+1 %
Anteil I + FV an Gesamtstadt	13,8 %	17,4 %		

Quelle: Universitäts- und Hansestadt Greifswald - Statistikstelle, Stand jeweils zum 31.12.

Betrachtet man die Altersstrukturentwicklung (nur Hauptwohnsitz), fällt auf, dass es überproportionale Zuwächse vor allem bei kleinen Kindern (+63 Prozent) und jungen Erwachsenen (+40 Prozent) gab. Dies deutet auf einen deutlich gestiegenen Anteil junger Familien hin. Dieser ist jedoch auch auf sehr niedrige Anteile zur Jahrtausendwende zurückzuführen. Verglichen mit anderen Stadtteilen ist der Familienanteil nach wie vor eher gering. Bei Kindern im Grundschulalter (+9 Prozent) und Senioren (+2 Prozent) stiegen die Personenzahlen zwischen den Jahren 2001 und 2014 nur sehr leicht an.

Deutliche Erhöhung des Familienanteils - Im Vergleich mit den anderen Stadtteilen jedoch weiterhin geringer ausgeprägt.

Abb. 1.8: Altersstruktur 2001 und 2014 im Vergleich

Stadtteile Innenstadt + Fleischervorstadt Personen mit Hauptwohnsitz	Personenzahl		Veränderung	
	2001	2014	abs.	relativ
0 bis unter 6 Jahre	338	550	+212	+63 %
6 bis unter 15 Jahre	492	536	+44	+9 %
15 bis unter 25 Jahre	1.344	1.792	+448	+33 %
25 bis unter 65 Jahre	3.871	5.411	+1.540	+40 %
65 Jahre und älter	815	829	+14	+2 %
Gesamt	6.860	9.118	+2.258	+33 %

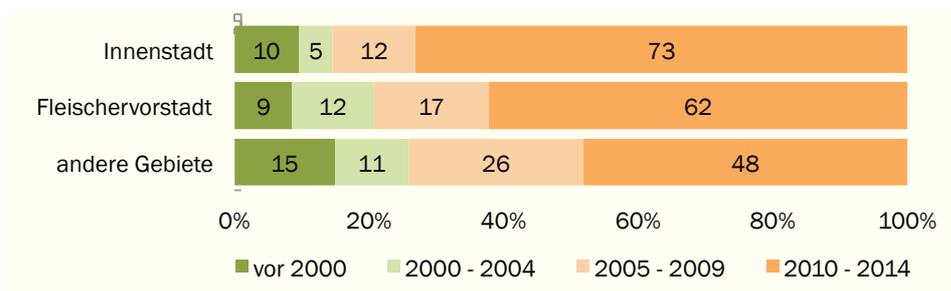
Quelle: Universitäts- und Hansestadt Greifswald - Statistikstelle - Stand jeweils 31.12.

Wie für Universitätsstädte üblich wird die Greifswalder Bevölkerungsentwicklung von einer recht hohen Fluktuation geprägt. Die Zahl der Zu- und Fortzüge pro 1.000 Personen liegt um etwa ein Drittel höher als in der benachbarten Hansestadt Stralsund. Als bevorzugte Wohnorte von Studierenden betrifft dies die Innenstadt und die Fleischervorstadt besonders deutlich und zeigt sich auch in einem hohen Anteil von Personen, die in den letzten 5 Jahren zugezogen sind. Die Befragung im Jahr 2014 ergab, dass in der Fleischervorstadt 62 Prozent der Befragten erst seit dem Jahr 2010 oder später in ihrer heutigen Wohnung leben. In der Innenstadt liegt dieser Anteil sogar bei 73 Prozent, in den anderen Gebieten dagegen nur bei 48 Prozent.

Ergebnisse der Befragung 2014:

hohe Fluktuation aufgrund des hohen Studierendenanteils

Abb. 1.9: Frage: „Seit wann leben Sie und die anderen Haushaltsmitglieder in der Wohnung?“

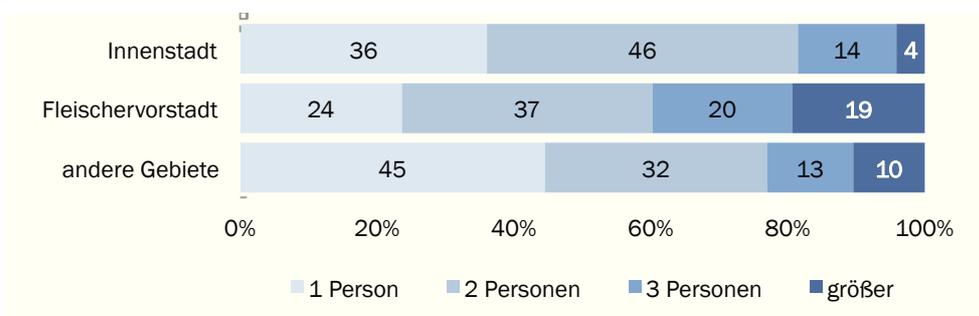


Ergebnis der Befragung 2014, Angaben in % der Mitglieder der befragten Haushalte, Informationen über 755 Personen in 357 Haushalten

Die Haushaltsgröße unterscheidet sich in den Stadtteilen zum Teil deutlich: In der Innenstadt ist gut jeder dritte Haushalt (36 Prozent) ein Single-Haushalt. Knapp die Hälfte besteht aus 2 Personen (46 Prozent). Nur rund jeder sechste Haushalt ist größer (14 Prozent 3-Personen-Haushalte, 4 Prozent größer). In der Fleischervorstadt leben - auch bedingt durch größere Wohnungen - vor allem größere Haushalte: Nur knapp jeder vierte Haushalt (24 Prozent) ist ein Single-Haushalt. Gut jeder dritte Haushalt besteht aus 2 Personen (37 Prozent). Ähnlich viele Haushalte sind noch größer (20 Prozent 3-Personen-Haushalte, 19 Prozent größer). Dies sind zu etwa gleichen Teilen studentische Wohngemeinschaften und Familien. In den anderen Gebieten dominieren die Single-Haushalte, die fast die Hälfte (46 Prozent) aller Haushalte ausmachen. Knapp jeder dritte Haushalt besteht aus 2 Personen (32 Prozent), knapp jeder vierte Haushalt ist größer (13 Prozent 3-Personen-Haushalte, 10 Prozent größer).

Größere Haushalte sind in der Fleischervorstadt deutlich stärker vertreten.

Abb. 1.10: Haushaltsgröße nach Stadtteilen



Ergebnis der Befragung 2014, Angaben in % der Mitglieder der befragten Haushalte, Informationen über 774 Personen in 381 Haushalten

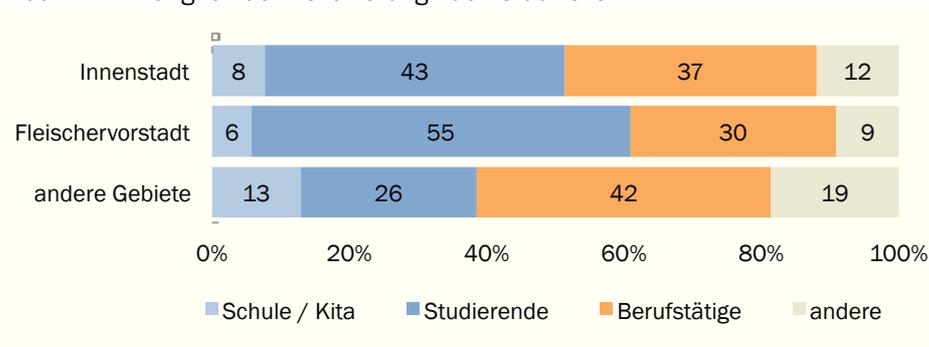
Bezüglich der Berufstätigkeit werden sowohl die Innenstadt als auch die Fleischervorstadt deutlich von Studierenden geprägt. In der Innenstadt machen diese 43 Prozent aller Haushaltsmitglieder aus, in der Fleischervorstadt sogar 55 Prozent. In den anderen Gebieten liegt der Anteil bei 26 Prozent. Rund jede dritte befragte Person in der Fleischervorstadt (30 Prozent) und der Innenstadt (37 Prozent) ist berufstätig, größtenteils als Angestellte. In den anderen Gebieten liegt dieser Anteil entsprechend des geringeren Studierendenanteils mit 42 Prozent deutlich höher.

sehr hohe Anteile von Studierenden in der Innenstadt und Fleischervorstadt

Der Anteil der Personen an der Gebietsbevölkerung, die Schulen bzw. Kitas besuchen, liegt in der Fleischervorstadt mit 6 Prozent und in der Innenstadt mit 8 Prozent unter dem Wert der anderen Gebiete mit 13 Prozent. Weder im Erwerbsleben noch in Ausbildung sind in der Fleischervorstadt 9 Prozent, in der Innenstadt 12 Prozent, in den anderen Gebieten 19 Prozent der Personen. Jeweils rund zwei Drittel davon sind Ruheständler.

Anteil von Kindern und Jugendlichen trotz gewachsener Anzahl vergleichsweise gering

Abb. 1.11: Tätigkeit der Bevölkerung nach Stadtteilen



Ergebnis der Befragung 2014, Angaben in % der Mitglieder der befragten Haushalte, zusammengefasst aus 16 Kategorien, Informationen über 798 Personen in 376 Haushalten

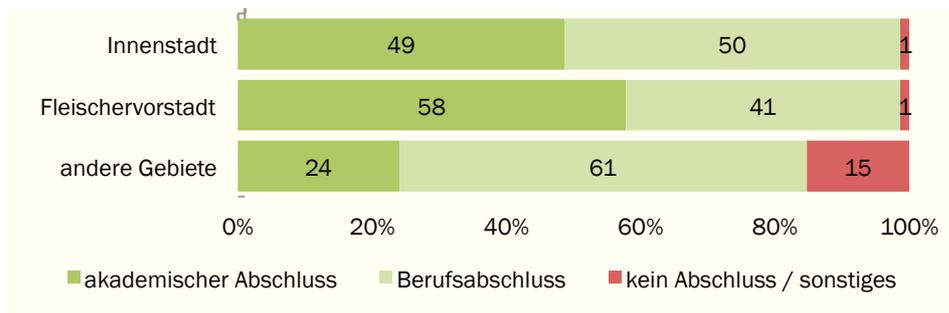
Beim Bildungsstand werden die Unterschiede zwischen den Stadtteilen am deutlichsten, wenn die Studierenden und die nicht-studentischen Haushalte separat betrachtet werden.

Nicht-Studierende: sehr hoher Anteil von akademischen Abschlüssen in der Innenstadt und Fleischervorstadt

Durch die Untergliederung vieler Universitätsabschlüsse in Bachelor und Master verfügt ein Teil der Studierenden (in allen Stadtteilen rund um 30 Prozent) bereits über einen akademischen Abschluss, den Bachelor. Rund jeder sechste Studierende (16 Prozent) hat bereits vor dem Studium eine Berufsausbildung absolviert. Gut die Mehrheit der Studierenden (54 Prozent) verfügt noch nicht über einen berufsqualifizierenden Abschluss. Auch diese Werte unterscheiden sich zwischen den Stadtteilen kaum.

Unter den nicht-studentischen Haushalten unterscheiden sich die Anteile der akademischen und nicht-akademischen Abschlüsse zwischen den Stadtteilen erheblich: In der Innenstadt hat jeweils etwa die Hälfte der volljährigen Nicht-Studierenden einen akademischen Abschluss (49 Prozent) bzw. eine Berufsausbildung absolviert (50 Prozent). In der Fleischervorstadt überwiegen die Akademiker mit 58 Prozent zu 41 Prozent. In anderen Gebieten haben fast zwei Drittel der volljährigen Nicht-Studierenden (61 Prozent) eine Berufsausbildung absolviert. Der Anteil der Akademiker liegt bei 24 Prozent. 15 Prozent haben hier keinen Berufsabschluss.

Abb. 1.12: Anteile berufsqualifizierender Abschlüsse nach Stadtteilen (nur nicht-studentische Haushalte)

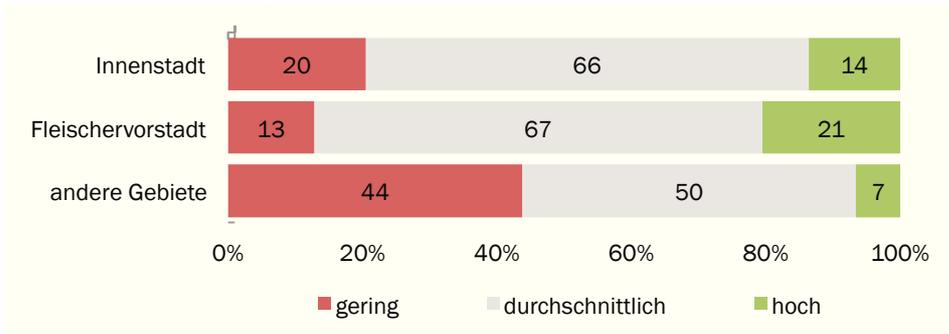


Ergebnis der Befragung 2014, Angaben in % volljährigen Mitglieder der Befragten nicht-studentischen Haushalte, Informationen über 374 Personen in 225 Haushalten

Um die Einkommen unterschiedlicher Haushaltstypen unter Berücksichtigung der Skaleneffekte (u.a. gemeinsame Nutzung von Haushaltsgeräten, Küchen und Bädern durch mehrere Personen) vergleichbar zu machen, sind in der Sozialstatistik das Äquivalenzeinkommen und Einkommensgruppen definiert.⁴ Nach diese Definitionen ist das Einkommen bei mehr als drei Viertel (82 Prozent) der studentischen Haushalten in Greifswald gering. Dieser Wert unterscheidet sich zwischen den Stadtteilen kaum. Von den nicht-studentischen Haushalten haben stadtwert 33 Prozent ein geringes Einkommen. Hier gibt es zugleich deutliche Unterschiede zwischen den Stadtteilen: In der Fleischervorstadt liegt der Anteil der geringen Einkommen bei 13 Prozent und in der Innenstadt bei 21 Prozent. In den anderen Gebieten hat dagegen fast jeder zweite Haushalt (44 Prozent) ein geringes Einkommen. Der Anteil der hohen Einkommen liegt in der Fleischervorstadt mit 21 Prozent dreimal und in der Innenstadt mit 14 Prozent doppelt so hoch wie in den anderen Gebieten mit 7 Prozent.

hohe Einkommens-
unterschiede
zwischen den
Stadtteilen

Abb. 1.13: Anteile relativer Einkommen nach Stadtteilen (nur nicht-studentische Haushalte)

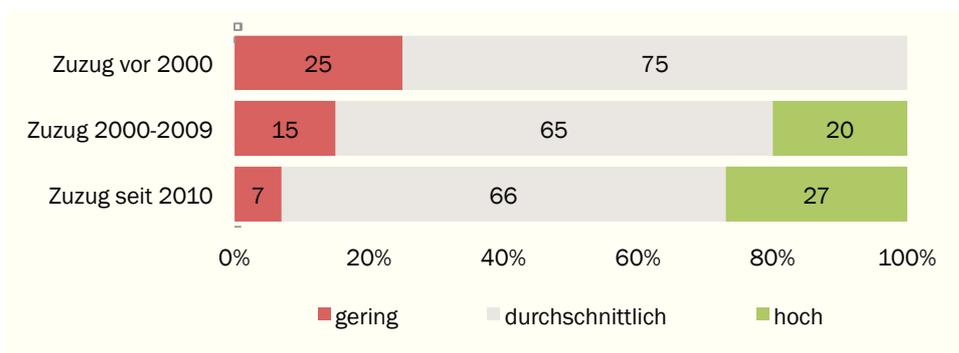


Ergebnis der Befragung 2014, Angaben in % der nicht-studentischen Haushalte, Informationen über 204 Haushalte

⁴ Zur Ermittlung des Äquivalenzeinkommens werden z.B. Alleinstehende mit einem monatlichen Nettoeinkommen von rund 1.600 Euro und Familien (2 Erwachsene + 2 Kinder) mit einem monatlichen Nettoeinkommen von 3.400 Euro gleichgestellt. Diese Summe entspricht dem bundesdeutschen Mittelwert (bzw. Median). Haushalte, die weniger als 60 Prozent dieses Werts zur Verfügung haben, gelten als gering verdienend. Die entsprechenden Einkommensschwelle für die Beispiele liegen bei rund 950 Euro (Alleinstehend) bzw. rund 2.050 Euro (2 Erwachsene + 2 Kinder). Haushalte mit hohem Einkommen liegen ab dem 1,5-fachen des Mittelwertes des Äquivalenzeinkommens. Bei Alleinstehenden sind das Einkommen ab 2.400 Euro, bei Familien (2 Erwachsene + 2 Kinder) Einkommen ab 5.100 Euro.

Betrachtet man das Haushaltseinkommen der nicht-studentischen Haushalte nach der Wohndauer, zeigt sich vor allem in der Fleischervorstadt ein deutlicher Trend zu höheren Einkommen: Unter den Haushalten, die schon vor dem Jahr 2000 in den Stadtteil gezogen sind, gibt es keine Haushalte mit einem hohen Einkommen. Unter den zwischen den Jahren 2000 und 2009 zugezogenen Haushalten liegt dieser Anteil bei 20 Prozent und unter den seit dem Jahr 2010 Zugezogenen bei 27 Prozent. Der Anteil der Haushalte mit geringem Einkommen nimmt dagegen deutlich ab: Er liegt unter denjenigen, die schon vor dem Jahr 2000 zugezogen sind, bei 25 Prozent. Bei den Zugezogenen aus dem Zeitraum 2000 bis 2009 liegt er bei 15 Prozent und unter den später Zugezogenen bei 7 Prozent.

Abb. 1.14: Anteile relativer Einkommen in der Fleischervorstadt nach Zuzugszeitpunkt (nur nicht-studentische Haushalte)



Ergebnis der Befragung 2014, Angaben in % der nicht-studentischen Haushalte, Informationen über 204 Haushalte

Der Anteil der Transferleistungsempfänger (ohne BAFÖG und Renten) liegt in der Innenstadt sowie in der Fleischervorstadt mit 15 Prozent deutlich unter dem Durchschnitt der anderen Gebiete von 40 Prozent.

Heute leben deutlich mehr Menschen in der Innenstadt und vor allem in der Fleischervorstadt als vor 13 Jahren. Die Gebietsbevölkerung der Innenstadt und Fleischervorstadt wird heute stark von Studierenden und Akademikern geprägt. In beiden Stadtteilen liegen die Anteile von Gutverdienern über durchschnittlich hoch, die von Geringverdienern unterdurchschnittlich niedrig. Diese Polarisierung ist in der Fleischervorstadt stärker ausgeprägt als in der Innenstadt, was auch auf die unterschiedliche Wohngebäude- und Eigentumsstrukturen in den Stadtteilen zurückgeführt werden kann.

Fazit

Mit Blick auf die Ausgangslage Anfang der 1990er-Jahre, als Leerstand und Sanierungsstau das Bild der Fleischervorstadt prägten und vor allem einkommensschwächere Haushalte hier lebten, hat sich die Sozialstruktur nach 25 Jahren Stadterneuerung komplett gewandelt.

Der bisherigen Stadterneuerung ging es darum, den Zuzug einkommensstärkerer Haushalte durch den Attraktivitätsgewinn des Stadtkerns zu stimulieren. Dieses Ziel ist erreicht. Heute steht als neue Herausforderung, die soziale Mischung zu erhalten und zu verhindern, dass sich Ältere, Alleinerziehende und Familien mit geringem Einkommen das Wohnen in den zentral gelegenen Stadtteilen nicht mehr leisten können.

1.3.2 Gebäude und öffentlicher Raum

Förderprogramme und Mitteleinsatz

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald erhält seit dem Jahr 1992 Zuwendungen für das Sanierungsgebiet Innenstadt / Fleischervorstadt. Die Förderung erfolgt aus nachfolgenden Programmen der Städtebauförderung:

- Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen
- Städtebaulicher Denkmalschutz
- Soziale Stadt - Investitionen im Quartier (Fleischervorstadt, seit 1999)
- Stadtumbau Ost (seit 2002)
- Aktive Stadt- und Ortsteilzentren (seit 2008)

Zudem unterstützen Förderprogramme des Landes und die EFRE-Förderung die Stadterneuerung und nachhaltige Stadtentwicklung im Plangebiet.

Die Fördergebietskulissen entsprechen derzeit für die meisten Programme der Abgrenzung der Sanierungsgebiete. Für das Programm Soziale Stadt - Investitionen im Quartier (Programm Soziale Stadt) wurde ein eigenes Fördergebiet festgelegt, das im wesentlichen dem Stadtteil Fleischervorstadt entspricht, jedoch zusätzlich auch Teilbereiche des Stadtteils Innenstadt (südliche Wallanlagen) umfasst. Für die aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) geförderten Maßnahmen wurden maßnahmenbezogene Fördergebiete abgegrenzt.

Bindung der Städtebauförderung an die Kulisse der Sanierungsgebiete

Ohne die EFRE-Förderung wurden bis zum Jahr 2014 Fördermittel in Höhe von rund 110,0 Mio. Euro bewilligt. Der Komplementäranteil der Stadt betrug rund 29,6 Mio. Euro. Für den Zeitraum 2014 bis 2018 wurden bislang weitere Mittel in Höhe von rund 4,2 Mio. Euro (inkl. einem Komplementäranteil von 1,1 Mio. Euro) bewilligt. Für das Programm Soziale Stadt wurden keine neuen Mittel beantragt. Die Grundstückseigentümer im Sanierungsgebiet beteiligten sich bis zum Jahr 2014 unter anderem über die vorzeitige Ablöse der Ausgleichsbeträge mit rund 1,1 Mio. Euro an der Sanierungsfinanzierung.⁵

Zusätzlich zu den Städtebaufördermitteln wird die Sanierung von Gebäuden durch erhöhte Absetzungsmöglichkeiten nach dem Einkommenssteuerrecht für die Eigentümer gefördert.

Über EFRE wurden seit dem Jahr 1995 zahlreiche Maßnahmen im Plangebiet gefördert. Die Förderung reichte dabei von Kostenzuschüssen für größere Investitionsmaßnahmen - insbesondere im Bereich des Museumshafens und der Wallanlagen - bis hin zur Öffentlichkeitsarbeit. Allein über die EFRE-Förderung im Rahmen der Euroregion Pomerania wurden im Plangebiet mit 12,8 Mio. Euro Zuschüssen größere bauliche Maßnahmen mit einem Kostenvolumen von 18,1 Mio. Euro unterstützt. Darüber hinaus wurden 65 interkulturelle Veranstaltungen in Greifswald mit rund 0,3 Mio. Euro Zuschüssen gefördert.⁶

EFRE-Förderung

⁵ Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Haushalt 2015/2016 für die Städtebaulichen Sondervermögen 161 und 162

⁶ Projektdatenbank auf www.pomerania.net, Auswertung im Dezember 2014

Die folgende Abbildung zeigt einen Überblick über die geförderten investiven Maßnahmen der Städtebauförderung sowie der EFRE-Förderung, die im Oktober 2013 umgesetzt, in Durchführung und in Vorbereitung waren.

Abb. 1.15: Stand der geförderten Maßnahmenumsetzung im Juli 2015



Quelle: Universitäts- und Hansestadt Greifswald; Programmanmeldung 2014 Sanierungsgebiet Innenstadt / Fleischervorstadt sowie Soziale Stadt Fleischervorstadt, aktualisiert durch Stadtbauamt im Juli 2015

Baumaßnahmen - Gebäude

Bis Oktober 2013 wurden unterstützt durch die Programme der Städtebauförderung Maßnahmen an 359 privaten Gebäuden abgeschlossen und an weiteren 12 privaten Gebäuden begonnen. Darüberhinaus wurden an 9 Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen Maßnahmen realisiert - von der Sanierung des soziokulturellen Zentrums St. Spiritus über den Neubau der Kita „Kleine Entdecker“ bis zur Sanierung des historischen Rathauses. Der Umbau des ehemaligen Postamts zum Technischen Rathaus sowie die Baumaßnahmen an der Käthe-Kollwitz-Schule befanden sich in der Realisierung.

Maßnahmenförderung für rund 380 Gebäude

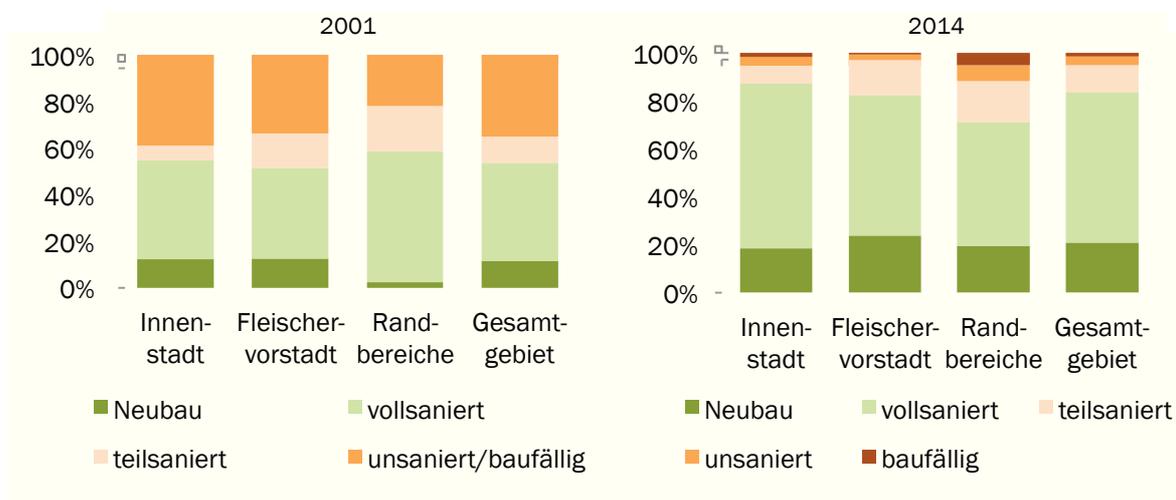
Neben den aus Förderprogrammen mit finanzierten Maßnahmen wurden zudem zahlreiche weitere Maßnahmen im Gebäudebereich umgesetzt. Damit zeigt sich die hohe Hebelwirkung der Städtebauförderung für Investitionen.

Seit der Rahmenplanung 2004 (Analyse im Jahr 2001) ist die Gebäudesanierung nochmals erheblich vorangeschritten. Im Jahr 2001 waren noch gut ein Drittel der Gebäude unsaniert oder baufällig. Heute sind unsanierte oder baufällige Gebäude eher einzelne Ausnahmefälle, die allerdings zum Teil erheblichen Sanierungsbedarfe haben. Ihr Anteil beträgt 1 bzw. 3 Prozent aller Gebäude.

intensive Fortsetzung des Sanierungs- und Neubaugeschehens zwischen 2001 und 2014

Gleichzeitig entstanden zahlreiche Neubauten: Insgesamt wurden im Jahr 2014 rund 280 Gebäude ermittelt, die seit dem Jahr 1990 entstanden sind. Dies entspricht etwa einem Fünftel aller Gebäude. Damit hat sich die Anzahl neu gebauter Gebäude in beiden Stadtteilen gegenüber den rund 150 Neubauten im Jahr 2001 fast verdoppelt.

Abb. 1.16: Sanierungsstand der Gebäude 2001 und 2014

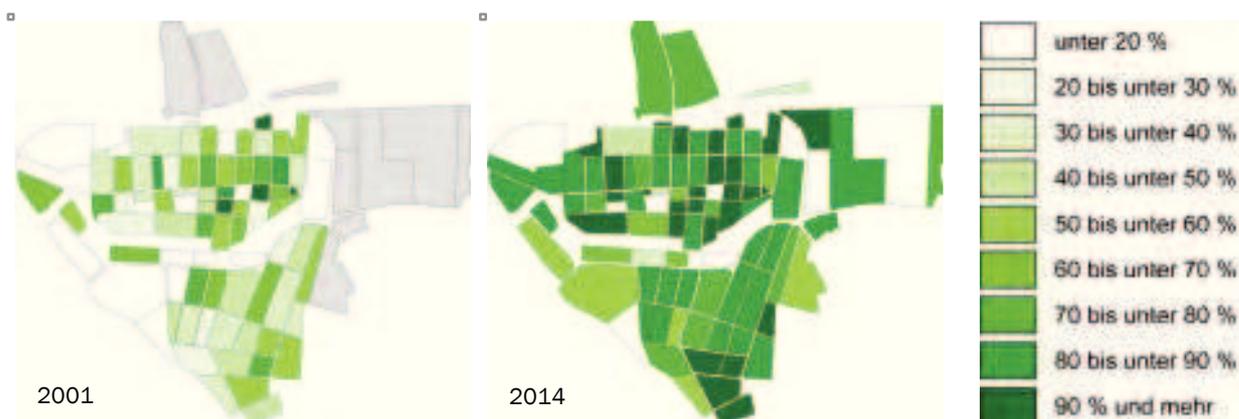


Quellen: eigene Ermittlung April 2014 / Gebäudezustandskartierung Rahmenplan 2004

Betrachtet man den Sanierungsfortschritt kleinräumig, zeigt sich, dass im Jahr 2001 weitgehend durchsanierte Quartiere mit einem Anteil von mehr als 80 Prozent vollsanierter oder neugebauter Gebäude noch die Ausnahme waren und vor allem im zentralen Innenstadtbereich lagen. In den Randbereichen der Innenstadt und der gesamten Fleischervorstadt waren damals meist nur rund ein Drittel der Gebäude neugebaut oder vollsaniiert.

Heute sind dagegen Quartiere mit einem Anteil von 80 und mehr Prozent vollsanierter oder neugebauter Gebäude in beiden Stadtteilen die Regel. Es gibt allerdings weiterhin Quartiere, in denen erst rund die Hälfte der Gebäude diesen Standard erreicht haben. Bei den Quartieren handelt es sich zum Teil um aktuelle Maßnahmenswerpunkte wie der im Umbau befindliche neue Unicampus in der Friedrich-Loeffler-Straße und die Planungen für das ehemalige KAW-Gelände.

Abb. 1.17: Anteil neugebaute und vollsanierte Gebäude 2001 und 2014

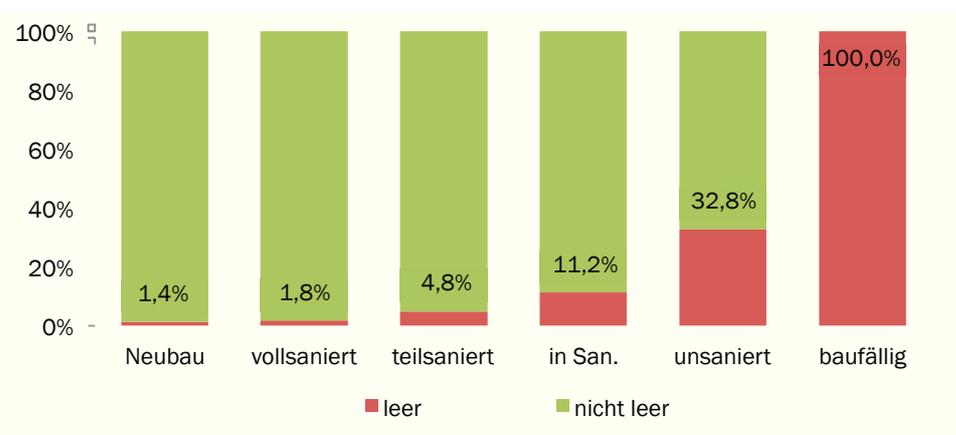


Quellen: eigene Ermittlung April 2014 / Gebäudezustandskartierung im Rahmenplan 2004

Der Erfolg der Sanierung für die Eigentümer wie für die Nutzer zeigt sich auch bei der Gegenüberstellung des Wohnungsleerstands mit dem Sanierungsstand:

- In den neugebauten und vollsanierten Gebäuden stehen nur rund 1,5 Prozent aller Wohnungen leer. Dies entspricht einer Vollvermietung, da einzelne Leerstände z.B. umzugsbedingt, nie vollständig zu vermeiden sind. Auch bei den teilsanierten Gebäuden liegt der Leerstand mit 5 Prozent aller Wohnungen recht niedrig.
- Je nach Sanierungsaufwand ist naturgemäß der Leerstand von Gebäuden, die aktuell saniert werden, erhöht, da einzelne Sanierungen so aufwändig sind, dass die Wohnungen zuvor leergezogen werden. Somit ist auch ein Leerstand von 11 Prozent bei laufenden Sanierungsmaßnahmen nicht auffällig.
- Bei den unsanierten Gebäuden liegt der Leerstand mit fast einem Drittel der Wohnungen deutlich höher. Die Wohnungen in den baufälligen Gebäuden stehen vollständig leer.

Abb. 1.18: Wohnungsleerstand nach Sanierungsstand im Plangebiet 2014



Quelle: eigene Ermittlung April 2014

Baumaßnahmen - Erschließung

Im verkehrlichen Bereich lag der Fokus gesamtstädtisch zunächst auf der großräumigen Umgehung des Plangebiets. Maßnahmen wie der Bau der Umgehungsstraße und der Bahnparallele lagen zwar überwiegend nicht direkt im Plangebiet, ermöglichten jedoch erhebliche verkehrliche Entlastungen für dieses. Damit wurde erst die Grundlage dafür geschaffen, die Straßen innerhalb des Plangebiets neu zu gestalten. Inzwischen wurden zahlreiche Straßenabschnitte in der Fleischervorstadt erneuert. Für gut die Hälfte der Straßen steht eine Erneuerung noch aus. In der Innenstadt lag der Fokus der Straßensanierung vor allem auf der Fußgängerzone und den umliegenden Straßen.

*Schwerpunkte
Straßensanierung:
zentraler Innenstadtbereich sowie
Fleischervorstadt*

Mit der in der Umsetzung befindlichen Umgestaltung des Bahnhofsumfelds wird dieser Bereich zu einem multimodalen Verkehrsknoten umgestaltet. Der ZOB wurde bereits neu errichtet, die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes wird im Jahr 2015 abgeschlossen.

Baumaßnahmen: Grün- und Freiräume

Der Sanierungsschwerpunkt von Grün- und Freiräumen lag zunächst bei der Umgestaltung der Plätze und der Umfelder der Kirchen im zentralen Innenstadtbereich sowie bei Ausstattungsverbesserungen mit Spielplätzen und Sportanlagen in der Fleischervorstadt. Mittels der EFRE-Förderung wird die Aufwertung der Aufenthaltsbereiche im Bereich des Museumshafens im Jahr 2015 nahezu abgeschlossen, im Bereich der Wallanlagen wurde sie bereits 2014 abgeschlossen.

*Schwerpunkte Grün- und Freiräume:
Plätze, Museumshafen, Spiel- und Sportanlagen in der
Fleischervorstadt,
Wallanlagen*

Maßnahmen der Sozialen Stadt

Die Fleischervorstadt gehörte zu den bundesweit ersten Gebieten, die im Jahr 1999 in das damals neue Programm Soziale Stadt aufgenommen wurden. Grundlage der Programmumsetzung bildet das Integrierte Handlungskonzept aus dem Jahr 2002, das 2007 fortgeschrieben bzw. im Jahr 2009 teilfortgeschrieben wurde. Für das Programmgebiet wurden 4 Handlungsfelder definiert:⁷

1. Städtebauliche Stabilisierung durch Verbesserung der Wohn- und Verkehrsinfrastruktur
2. Stärkung des kulturellen und sozialen Lebens im Stadtteil
3. Stärkung der lokalen Ökonomie sowie Schaffung von Qualifizierungsmöglichkeiten
4. Quartiermanagement und Einwohneraktivierung, Stärkung der Potenziale der Bewohner und Verbesserung der Mitwirkung der Bewohner

Die investiven Möglichkeiten des Programms wurden vorrangig zur Aufwertung und zum Ausbau sozio-kultureller Angebote sowie von Spiel- und Sportangeboten im Stadtteil genutzt.

⁷ Vgl. dazu: Abschlussbericht Quartiermanagement 2002-2014, Caritasverband für das Erzbistum Berlin e.V., Region Vorpommern

Zugleich konnten Trägern intensive Unterstützungen zur Etablierung von Angeboten, bei der Vernetzung sowie bei der Entwicklung und Umsetzung von Kleinprojekten gegeben werden. Im Rahmen der Sozialen Stadt etablierten sich neue Höhepunkte für die Fleischervorstadt wie das Stadtteilstadtteilfest oder der Fleischervorstadt-Flohmarkt. In Verbindung mit dem Bundesprogramm LOS, das Mittel des Europäischen Sozialfonds (ESF) einsetzte, konnten zudem Existenzgründer und Beschäftigungsinitiativen gefördert werden.

*Etablierung Marke:
Kulturstandort
Fleischervorstadt*

Eingesetzt wurden zudem ein Verfügungs- sowie ein Bürgerfonds. Zwischen den Jahren 2003 bis 2014 wurden über den Verfügungsfonds 338 kleinere Maßnahmen und Projekte von Bürgern und örtlichen Trägern in einem Umfang von über 200.000 Euro bezuschusst. Über den Bürgerfonds konnten größere Projekte wie z.B. die Herrichtung von Spiel- und Sportplätzen realisiert werden.

*338 Mikroprojekte für
die Fleischervorstadt*

Ab dem Jahr 2002 bis Mitte 2014 war der Caritasverband für das Erzbistum Berlin e.V., Region Vorpommern (Stadtcaritas Greifswald) mit dem Quartiermanagement für die Fleischervorstadt beauftragt und unterhielt in der Bahnhofstraße 15 ein Quartierbüro. Im Zuge des Verstetigungsprozesses bildete sich die Initiative Fleischervorstadt Gestalten, die sich für den Fortbestand einzelner Angebote (z.B. Fleischervorstadt-Flohmarkt) engagiert.

*Verstetigung des
Engagements für den
Stadtteil:
Initiative Fleischervorstadt Gestalten*

Aufgabenerfüllung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Gemäß § 157 BauGB hatte die Universitäts- und Hansestadt Greifswald von November 1991 bis September 2012 die BauBeCon Sanierungsträger GmbH (zu Beginn unter dem Namen „Neue Heimat Niedersachsen“) als Treuhänderischen Sanierungsträger beauftragt. Seit dem 1. Oktober 2012 werden die Aufgaben von der Universitäts- und Hansestadt Greifswald durch die Stabsstelle Stadtplanung koordiniert.

Die Umsetzung der Sanierungsmaßnahme wurde zudem von einer intensiven Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit flankiert. Als besondere Veröffentlichungen sind zu nennen: Ausstellung und Broschüre „10 Jahre Stadtplanung Greifswald“ (2001) sowie die Broschüre „Soziale Stadt in Greifswald - Fleischervorstadt und Schönwalde II“ (2011).

intensive Öffentlichkeitsarbeit zur Stadt-erneuerung und zur Sozialen Stadt

Abb. 1.19: Ausstellung „10 Jahre Stadtplanung Greifswald“ und Stadtteilwegweiser „Fleischervorstadt – Ein Stadtteil mit Zukunft“



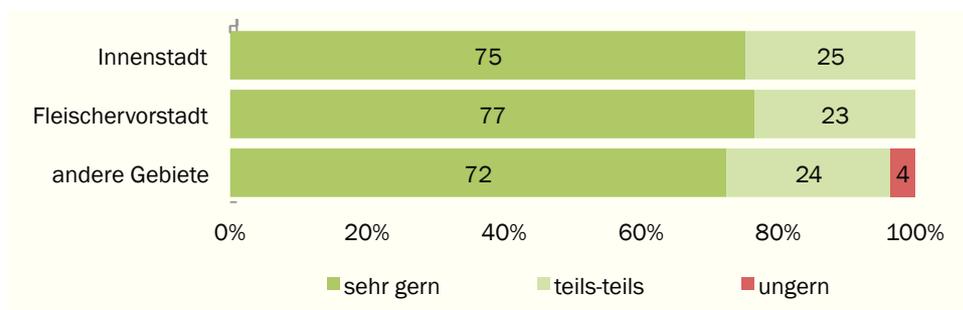
1.3.3 Stadterneuerung aus Bürgersicht

Die Befragung im Jahr 2014 erlaubt Rückschlüsse zu den Beziehungen und den Bindungen der Befragten zur Gesamtstadt und zu den Wirkungen des Stadterneuerungsprozesses.

Die Befragten sind mit der Stadt Greifswald als Wohnort insgesamt sehr zufrieden: Rund drei Viertel der Befragten in allen Gebieten (Innenstadt: 75 Prozent, Fleischervorstadt: 77 Prozent, andere Gebiete 72 Prozent) gaben an, sehr gern in Greifswald zu wohnen. Rund ein Viertel (Innenstadt: 25 Prozent, Fleischervorstadt: 23 Prozent, andere Gebiete 24 Prozent) waren unentschieden. Ungern leben nur einzelne Befragte in Greifswald (Innenstadt und Fleischervorstadt: kein Befragter, andere Gebiete 4 Prozent). Auch unter den Studierenden zeigt sich eine sehr hohe Zufriedenheit: 70 Prozent der Befragten wohnen sehr gern in Greifswald, ungern kein Befragter.

Drei Viertel der Befragten wohnen sehr gern in Greifswald.

Abb. 1.20: Frage: „Wohnen Sie insgesamt gesehen gern in Greifswald?“



Ergebnis der Befragung 2014, Angaben in % der Befragten, n = 391

Die hohe Zufriedenheit zeigt sich auch im Vergleich mit Innenstadtbefragungen in anderen Städten: Sehr gern wohnen in Wernigerode 79 Prozent und in Senftenberg 69 Prozent der Befragten.⁸

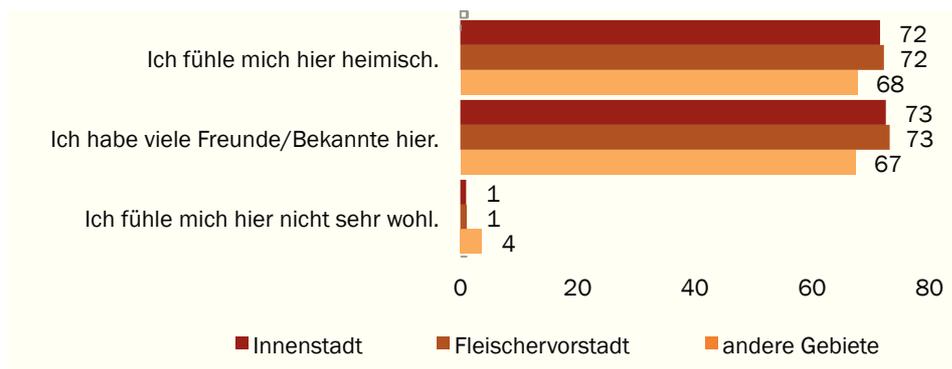
Mehr als drei Viertel aller im Jahr 2014 Befragten antworteten auf die Frage: „Würden Sie auswärtigen Freunden raten, nach Greifswald zu ziehen?“, mit einer positiven Empfehlung (Innenstadt: 89 Prozent, Fleischervorstadt: 83 Prozent, andere Gebiete 76 Prozent), was ein weiterer Beleg für die hohe Lebensqualität der Stadt aus Sicht der Befragten ist.

Trotz des hohen Anteils von Studierenden, die zeitlich nur für einen sehr begrenzten Zeitraum in der Stadt leben, gaben in allen Gebieten rund zwei Drittel bis drei Viertel der Befragten an, sich in Greifswald heimisch zu fühlen (Innenstadt und Fleischervorstadt: 72 Prozent, andere Gebiete 68 Prozent) sowie viele Freunde bzw. Bekannte in der Stadt zu haben (Innenstadt und Fleischervorstadt: 73 Prozent, andere Gebiete 67 Prozent).

Drei Viertel fühlen sich in Greifswald heimisch und haben hier viele Freunde.

⁸ Wernigerode Innenstadtbefragung im Jahr 2009, n = 290; Senftenberg Innenstadtbefragung im Jahr 2010, n = 250

Abb. 1.21: Frage: „Wie sind Ihre persönlichen Beziehungen in der Stadt?“

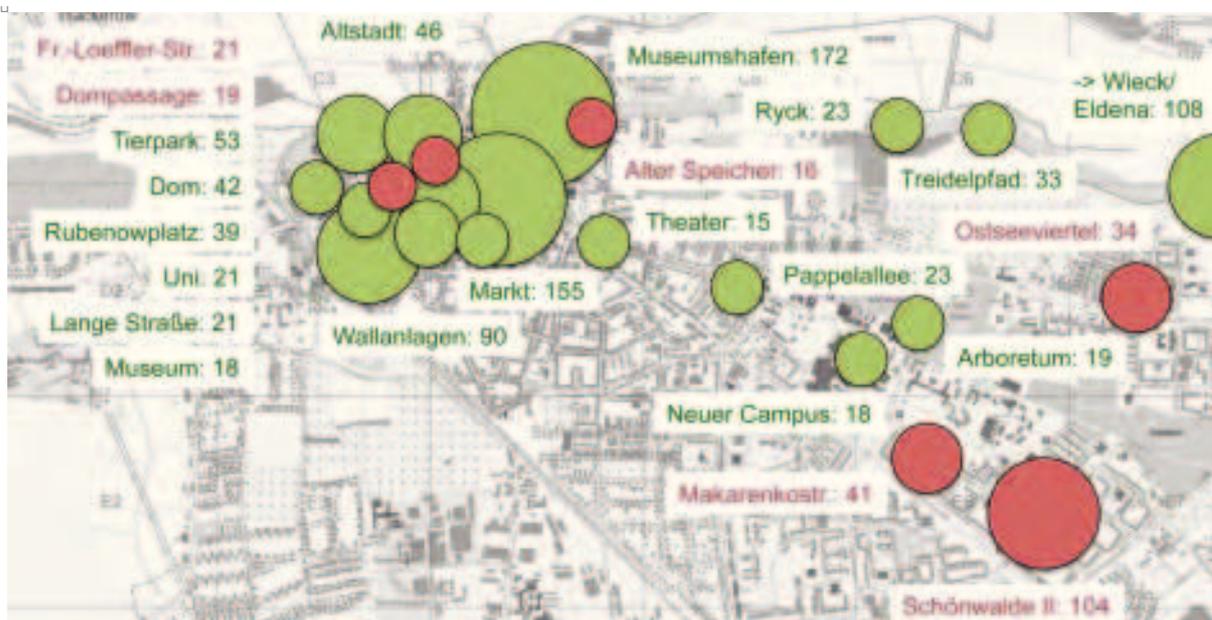


Ergebnis der Befragung 2014, ausgewählte Unterfragen, Angaben in % der Befragten, Mehrfachnennungen möglich, n = 391

Ein wichtiges Gesamtbild für den Erfolg der bisherigen Stadterneuerung zeigt sich bei der Frage, welche Straßen, Gebäude und Plätze im gesamten Stadtgebiet die Befragten besonders gern haben und welche sie als besonders unangenehm oder veränderungswürdig empfinden.

Liebings- und Problemorte

Abb. 1.22: Frage: „Welche Straßen, Gebäude oder Plätze in Greifswald haben Sie besonders gern, welche empfinden Sie als besonders unangenehm oder veränderungswürdig?“



Ergebnis der Befragung 2014, Angaben in Zahl der Nennungen, Mehrfachnennungen möglich, 1.102 (grün = positive) / 600 (rot = negative) Antworten von 362 (mit positiven Nennungen) / 316 (mit negativen Nennungen) Befragten

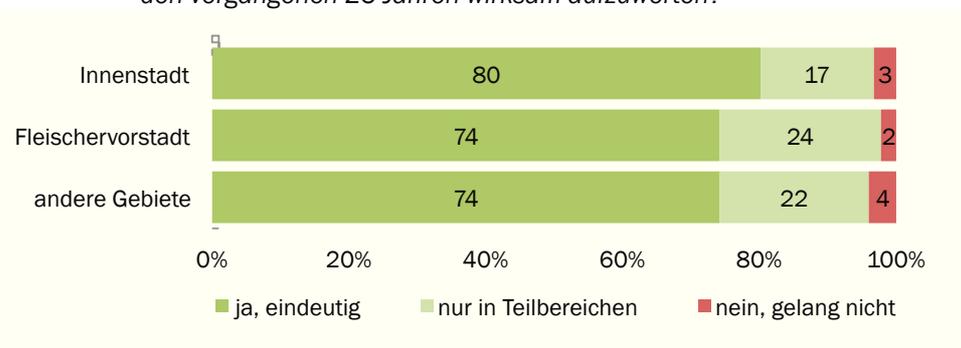
Der Großteil der positiven Nennungen bezieht sich auf das Plangebiet und dort vor allem auf Bereiche, die im Rahmen der Stadterneuerung aufgewertet wurden: Museumshafen, Markt, Wallanlagen, historische Altstadt als Ganzes, weitere Einzelstandorte. Die wichtigste positive Nennung außerhalb der Innenstadt betrifft den Bereich Wieck / Eldena. Dies bestätigt die bisherige Strategie und Schwerpunktsetzung bei der Stadterneuerung.

Unangenehme und veränderungswürdige Orte wurden vor allem außerhalb des Plangebiets benannt. Im Gebiet selbst sind es der ehemalige Getreidespeicher in der Hafensstraße 37, die Dompassage und die Friedrich-Loeffler-Straße. Diese Orte bilden auch für die Sanierungsplanung Schwerpunkte.

Die Stadterneuerung der vergangenen 25 Jahre wurde von den Befragten sehr positiv bewertet: Gut drei Viertel der Befragten gaben an, dass es gelang, das Flair in der Innenstadt wirksam aufzuwerten. Rund jeder fünfte Befragte gab an, dass dies zumindest in Teilbereichen gelang. Bezogen auf die Fleischervorstadt ist der Anteil derjenigen, die dies eher auf Teilbereiche als den gesamten Stadtteil beziehen, mit gut einem Drittel deutlich höher. Dies spiegelt auch den realen Sanierungsstand in beiden Stadtteilen wider.

Gesamtbewertung der Stadterneuerung seit dem Jahr 1990

Abb. 1.23: Frage: „Gelang es, das Flair der Innenstadt durch die Sanierung in den vergangenen 25 Jahren wirksam aufzuwerten?“

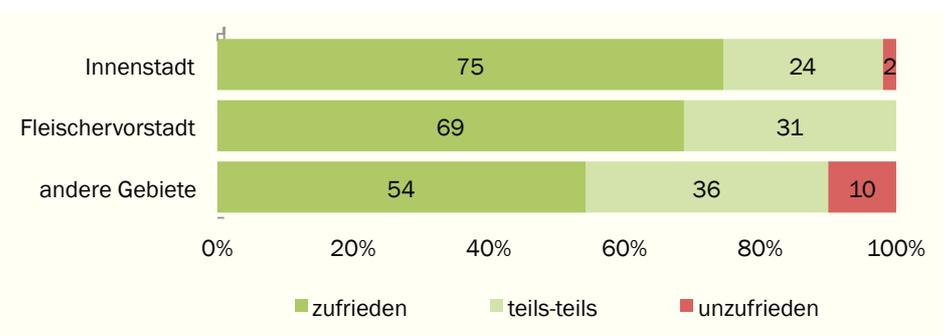


Ergebnis der Befragung 2014, Angaben in % der Antworten, n = 354

Befragt nach der Zufriedenheit mit der Wohnumgebung zeigt sich gleichfalls ein sehr positives Gesamtbild, das auf die Wirkung der Stadterneuerung zurückzuführen ist: Rund drei Viertel der Befragten in der Innenstadt (74 Prozent) und über zwei Drittel der Befragten in der Fleischervorstadt (60 Prozent) gaben an, mit ihrer Wohnumgebung zufrieden zu sein. Die übrigen Befragten in den beiden Stadtteilen sind immerhin teilweise zufrieden (Innenstadt: 23 Prozent, Fleischervorstadt: 31 Prozent). Explizit unzufrieden äußerten sich nur einzelne Befragte (Innenstadt: 2 Prozent, Fleischervorstadt: kein Befragter). In den anderen Gebieten fiel die Bewertung der eigenen Wohnumgebung deutlich schlechter aus: Nur gut die Hälfte (54 Prozent) war zufrieden, gut jeder dritte nur in Teilen (36 Prozent) und immerhin jeder zehnte Befragte unzufrieden (10 Prozent).

hohe Zufriedenheit mit der Wohnumgebung

Abb. 1.24: Frage: „Sind Sie mit Ihrer Wohnumgebung zufrieden?“



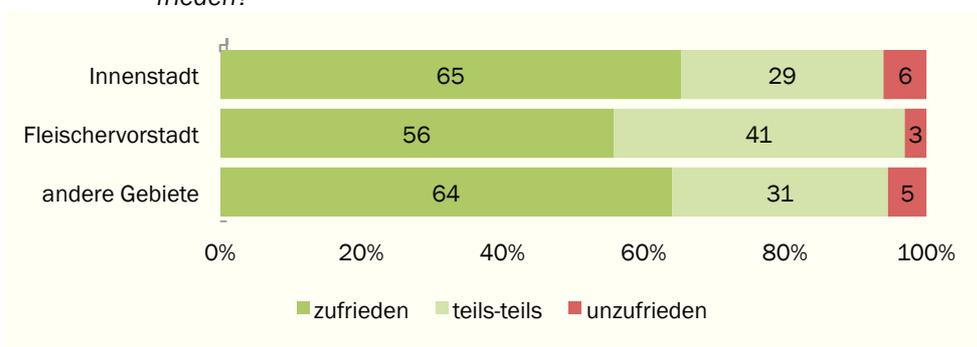
Ergebnis der Befragung 2014, Angaben in % der Antworten, n = 384

Der Vergleich mit Befragungen in anderen Innenstädten belegt den sehr hohen Zufriedenheitsgrad in der Greifswalder Innenstadt und Fleischervorstadt: Zufrieden sind mit ihrer Wohnumgebung in Wernigerode 64 Prozent, in Senftenberg 59 Prozent, in Sömmerda 53 Prozent und in Eberswalde 66 Prozent.⁹

Die Zufriedenheit mit der Wohnung an sich fällt etwas weniger positiv aus als die mit der Wohnumgebung: 65 Prozent der Befragten in der Innenstadt und 56 Prozent in der Fleischervorstadt sind zufrieden mit ihrer Wohnung. Dies sind rund 10 Prozentpunkte weniger als bei der Zufriedenheit mit der Wohnumgebung. In den anderen Gebieten ist die Zufriedenheit mit der Wohnung dagegen um rund 10 Prozentpunkte höher als die mit der Umgebung und liegt bei 64 Prozent. In allen Gebieten äußerten sich nur einzelne Befragte explizit unzufrieden (Innenstadt: 6 Prozent, Fleischervorstadt: 3 Prozent, andere Gebiete: 5 Prozent).

etwas niedrigere Zufriedenheit mit der Wohnung

Abb. 1.25: Frage: „Sind Sie mit ihrer jetzigen Wohnung insgesamt gesehen zufrieden?“



Ergebnis der Befragung 2014, Angaben in % der Antworten, n = 381

Befragt nach den größten Erfolgen und Misserfolgen der Sanierung überwiegen bei der offen gestellten Frage die positiven Nennungen sehr deutlich (422 Nennungen zu Erfolgen, 282 Nennungen zu Misserfolgen).

größte Erfolge und Misserfolge der Sanierung

Als größte Erfolge der Sanierung wurden von den Befragten vor allem die Neugestaltung des Marktplatzes und des Museumshafens sowie der Langen Straßen benannt. Auch die Sanierung der historischen Gebäude wie der übrigen Bausubstanz wird von den Befragten als sehr wirksam eingeschätzt. Als Misserfolge wurden dagegen die Dompassage (derzeit hoher Leerstand) und der Umbau der ehemaligen Post zum Technischen Rathaus (finanzielle Rahmenbedingungen) bewertet.

⁹ Wernigerode Innenstadtbefragung im Jahr 2009, n=290; Senftenberg Innenstadtbefragung im Jahr 2010, n = 250; Sömmerda Auswertung Gesamtstadtbefragung für Innenstadt im Jahr 2009, n = 90; Eberswalde Auswertung Gesamtstadtbefragung für Innenstadt im Jahr 2011, n = 100

Abb. 1.26: Frage: „Welches waren aus Ihrer Sicht die größten Erfolge bzw. Misserfolge der Sanierung in der Innenstadt und der Fleischervorstadt in den vergangenen 25 Jahren?“

Erfolge	Anzahl	Misserfolge	Anzahl
Marktplatz	69	Dompassage	37
Sanierung historischer Gebäude	38	Sanierung Alte Post	10
Sanierung der Bausubstanz	37	Abrisse	14
Museumshafen	29	Wallanlagen	12
Lange Straße	24	Neubauten	12
Theater	23	unsanierte Gebäude	10
Landesmuseum	20	Abschaffung Parkplätze	10
Wallanlagen	19	Universität	7
Verbesserung Straßen/Radwege	16	Speicher Museumshafen	7
Bahnhof	14	Zustand Straßen/Wege	7
Flair	11	hohe Mieten	6
Sanierung der Uni-Gebäude	10	Marktplatz	6
Stadtteile insgesamt	10	zu wenig Grün	5
Tierpark	9	Brachen/Leerstand	5
Neubau/Sanierung Wohnungen	8	Baustellen	5
Rubenowplatz	7		
Fischmarkt	7		
Klinikum	5		
Gesamt	422	Gesamt	282

Ergebnis der Befragung 2014, offene Frage, Mehrfachnennungen möglich, Angaben in Zahl ab 5 Nennungen, Erfolge: Angaben aus 233 Haushalten, Misserfolge: Angaben aus 189 Haushalten

Abb. 1.27: Besondere Sanierungserfolge: Marktplatz und Museumshafen



1.4 Handlungsbedarfe

1.4.1 Stärken und Schwächen im Überblick

In der folgenden Abbildungsfolge sind die wesentlichen städtebaulichen Stärken und Schwächen zusammengefasst nach Themen dargestellt.

Abb. 1.28: Städtebauliche Stärken und Schwächen im Überblick

Erhaltung und Wiedergewinnung der historischen Stadt- und Baustruktur ...



Die prägnanteste städtebauliche Stärke beider Stadtteile liegt in der bewahrten historischen Stadtstruktur, den überwiegend erhaltenen Straßen- und Platzräumen und den historischen baulichen Merkzeichen. Die beeindruckende Stadtsilhouette, geprägt durch die drei Kirchenbauten, ist eine Besonderheit der Stadt.

Im Zuge der Stadterneuerung konnten über Sanierung, umfangreichen Neubau und Ersatzneubau die historischen Blockstrukturen und Straßenräume gestärkt werden.

... aber immer noch Lücken in stadtbildprägenden Räumen

Trotz 25 Jahren intensiver Stadterneuerung sind nicht alle Lücken geschlossen: Innenstadt ca. 39 Parzellen, Fleischervorstadt ca. 42 Parzellen. Einzelne Lücken kamen durch ausbleibende Instandhaltung und Abriss insbesondere in der Fleischervorstadt dazu.

Die Entwicklung der A-Quartiere und der neuen Stadtkante zum Hafen, erfolgt zeitlich eher lang gestreckt.



Landschaftsnähe, Ryck, Wallanlagen bieten für die Innenstadt besondere Freiraumqualitäten...



Die Innenstadt verfügt über schnell erreichbare und attraktive Erholungs- und Freizeiträume, die zugleich auch günstige Wirkungen auf das Stadtklima haben. Die Fernwirkung der Landschaft in die zentrale Fußgängerzone ist eine Besonderheit.

Die Blockgrößen sowohl in der Innenstadt und in der Fleischervorstadt bieten in der Regel günstige Grünanteile für private und gemeinschaftliche Nutzungen.

... aber die Bedarfe an Freiräumen für Spiel und Kommunikation in der Fleischervorstadt steigen

In der Fleischervorstadt sind öffentliche Grünanlagen kaum vorhanden. Aufgrund der Bevölkerungszunahme sind die Bedarfe an Freiräumen für Spiel und Kommunikation kontinuierlich gewachsen, wobei mit einzelnen Maßnahmen vorhandene Defizite gedämpft wurden: Anlage und Sanierung Spielplätze, Aufwertung und Öffnung Schulhöfe und Schulsportanlagen. Die fortschreitende bauliche Verdichtung wird die Bedarfe weiter steigen lassen.



Die Qualität des Wohnens hat sich erheblich verbessert ...



87 Prozent der Wohnungen in der Innenstadt und der Fleischervorstadt sind heute vollständig saniert oder neu gebaut. Wohnen ist die bedeutsamste Funktion in beiden Stadtteilen und trägt entscheidend zum Erhalt der historischen Bausubstanz sowie zur Rekonstruktion des historischen Stadtgrundrisses bei.

Zugleich sind enorme Wohnbaupotenziale nutzbar, die auf kurzen Wegen zentrale Angebote der Innenstadt und die Stadt insgesamt stärken.

... aber weiterhin ist der Sanierungsbedarf für einzelne Wohngebäude sehr hoch.

Die in der Anzahl wenigen unsanierten historischen Wohngebäude sind häufig in desolatem Zustand oder gar vom Verfall bedroht mit hohen Sanierungsbedarfen. Die Objekte sind dispers verteilt, so dass der hohe Aufwertungsstand des Umfeldes die potenzielle Sanierung begünstigt.



Gute Voraussetzungen für die Gestaltung der Wohnverhältnisse



Der relativ hohe Bestand an kommunalen Wohnungen in der Innenstadt eröffnet Spielräume für die kommunale Wohnungspolitik.

Ein großer Teil der für Wohnungsbau entwickelbaren Flächen befindet sich in kommunalem Eigentum. Zusammen mit den im Sanierungsgebiet ausübenden Vorkaufsrechten können dadurch die Spielräume für die kommunale Wohnungspolitik erweitert werden.

... aber knapper werdendes Angebot an preiswertem Wohnraum v.a. im Rahmenplangebiet.

Die Mieten in Greifswald sind eher auf großstädtischem Niveau als auf dem Niveau der Region Vorpommern.

Die großen Fortschritte bei der Stadtsanierung bedingen – ohne Förderung – eine Verknappung preiswerten Wohnraums.

Gleichzeitig ist der Anteil an barrierefreien Wohnungen recht niedrig, was vor dem Hintergrund des demographischen Wandels mittelfristig ein Standortnachteil werden kann.



Attraktives Einkaufserlebnis aufgrund städtebaulicher Qualitäten und kleinteiliger Handelsstrukturen in der Innenstadt ...



Der konzentrierte Einkaufsbereich in der zentralen Fußgängerzone (Lange Straße / Schuhhagen) ist trotz der integrierten Innenstadtlage mit allen Verkehrsmitteln vergleichsweise gut erreichbar. Das Sanierungsgeschehen hat den Einkaufsbereich erheblich aufgewertet. Momentane Schwierigkeiten bei der Dompassage erscheinen aufgrund der guten Lage (1A) nicht städtebaulich bedingt.

... aber mangelnde Nahversorgungsangebote in beiden Stadtteilen

Aus Sicht der perspektivischen Nachfrage erscheinen die Wachstumspotenziale für den Einzelhandel gering, so dass es in den nächsten Jahren eher um eine Qualifizierung der bestehenden Angebote sowie der damit verbundenen Beseitigung von Defiziten in einzelnen Marktsegmenten gehen wird, als um deutliche Flächenausweitungen. Zugleich bestehen Defizite sowohl in der Innenstadt und in der Fleischervorstadt mit Nahversorgungsangeboten, deren Abbau, auch mit Blick auf das mögliche weitere Bevölkerungswachstum, geboten ist.



Hohe Konzentration von Bildungs- und Kulturangeboten ...



Beide Stadtteile weisen eine sehr hohe Konzentration von bildungsbezogenen und kulturellen Einrichtungen auf. Die Universität hat dabei eine herausgehobene Stellung und verhilft der Stadt zu einer Lebendigkeit, die auch im Vergleich mit anderen Universitätsstädten ein Alleinstellungsmerkmal ist. Die hohe Dichte an Bildung und Kultur hält zugleich wertvolle historische Gebäude und Ensembles in der Nutzung.

... aber Folgenutzungen für sehr bedeutsame Standorte erscheinen über Bildung und Kultur immer schwerer organisierbar.

Im Zuge der Optimierung von Standorten der Universität werden in den kommenden Jahren mehrere, zum Teil auch bauhistorisch bedeutsame Gebäude, für neue Nutzungen frei. Zugleich haben mehrere soziokulturell genutzte Gebäude erheblichen Sanierungsbedarf (z.B. ehem. Gesellschaftshaus, Jugendzentrum klex). Im Zuge des Auslaufens von Förderungen der Soziale Stadt in der Fleischervorstadt brechen für soziokulturelle Angebote bzw. Projekte einzelne Finanzierungsbausteine weg.



Die Innenstadt ist ein wichtiger touristischer Anziehungspunkt ...



Mit den beeindruckenden Bauwerken der Backsteingotik, dem Pommerschen Landesmuseum, dem kulturellen und studentischen Leben, dem Museumshafen und maritimen Flair verfügt die Innenstadt über beachtliche touristische Anziehungspunkte.

... mit ausbaufähigen Potenzialen.

Auch wenn wichtige Erlebnisräume und touristische Infrastrukturen saniert und entwickelt wurden, bedarf vor allem die eingeleitete Hinwendung der Stadt zum Wasser noch zahlreicher weiterer Maßnahmen, um diesen besonderen Erlebnisraum für Touristen besser zu erschließen. Zugleich ist ein Ausbau der touristischen Beherbergungsangebote auch für die Innenstadt eine bedeutsame Entwicklungsoption.



Die Maßnahmen im Bereich Verkehr brachten für die Stadtteile deutliche Entlastungen ...



Das Straßennetz in der und um die Universitäts- und Hansestadt wurde in den vergangenen Jahren ausgebaut. Die konzentrierte Lenkung der straßengebunden Hauptverkehre führte vor allem für die Fleischervorstadt zu verminderten Verkehrsbelastungen.

Die Nutzung des Fahrrads und die offensiven Maßnahmen der Stadt für die Gestaltung eines stadtverträglichen Verkehrs einschließlich der Förderung neuer Angebote (z.B. Leihsysteme) sind beispielgebend.

... aber bei der Sanierung und barrierefreien Gestaltung von Straßen und Wegen in den Stadtteilen gibt es noch weiteren Sanierungsrückstand

Auch nach Abschluss der laufenden Straßenraumsanierungen stehen wichtige Aufgaben für die nächsten Jahre an. Die noch nicht konzentrierte Führung des Hauptverkehrs über die Goethestraße (Verlagerung von der Langen Reihe) führt zu vermeidbaren Belastungen in dichter bebauten Bereichen der Fleischervorstadt. Der Hansering weist eine sehr hohe Trennwirkung auf. Zudem gibt es Konfliktpunkte in der Innenstadt (Mühlenstr., Rubenowstr.) für die sich ggf. weitere Verkehrsberuhigungen anbieten. Für das Anwohnerparken ist die Situation in der Innenstadt angespannt. Eine Barrierefreiheit der öffentlichen Wege ist bisher nur abschnittsweise realisiert.

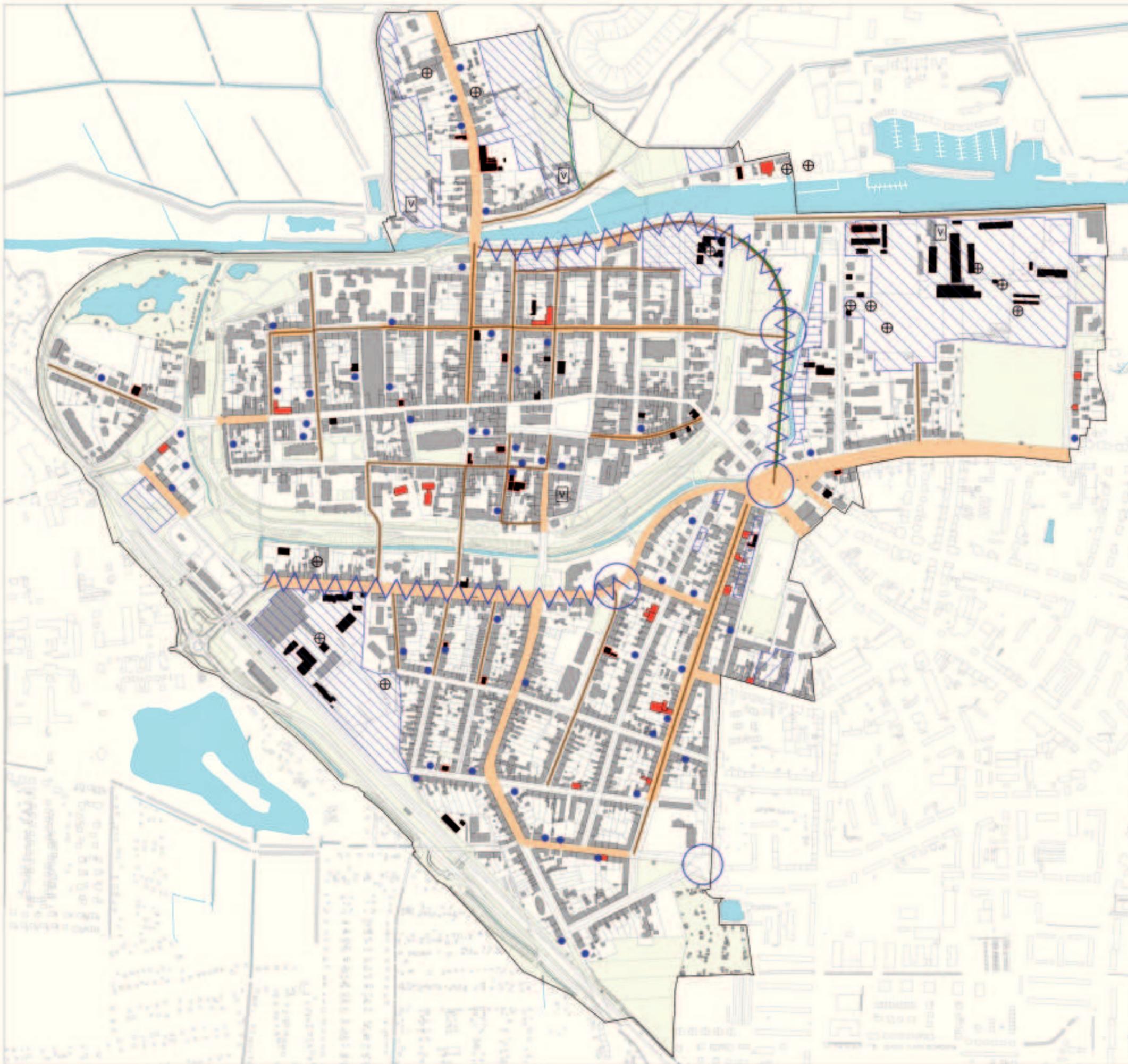


1.4.2 Städtebauliche Missstände

In der folgenden Abbildung sind die wesentlichen städtebaulichen Missstände für das Plangebiet dargestellt. Deutlich werden die Schwerpunktaufgaben der weiteren Stadterneuerung und -entwicklung: Fortführung der Rekonstruktion des historischen Stadtgrundrisses, Anpassung und Sanierung der Verkehrserschließung, Entwicklung der Konversionsstandorte.

**Städtebaulicher Rahmenplan
Innenstadt / Fleischervorstadt
Universitäts- und Hansestadt Greifswald**

Städtebauliche Missstände
August 2015



- kompletter Gebäudeleerstand
- kompletter Gebäudeleerstand mit sehr hohem Sanierungsbedarf
- Gebäude mit sehr hohem Sanierungsbedarf
- Baulücken in historischen Blockrandbebauungen
- großflächige Konversionsstandorte gemäß FNP-Darstellung
- Bereiche mit fehlenden / zu schwach ausgeprägten Raumkanten
- geplanter Neuordnungsbereich (Polizeistandort)
- Verlagerungsbedarf von Gewerbebetrieben
- Bereiche mit besonderem Handlungsbedarf Lärminderung (ab 5 Betroffene Straßenverkehr > 55 dB(A) nachts)
- hohe Trennwirkung durch Hauptverkehrsstraßen
- Umbaubedarfe von Knotenpunkten
- hohe Sanierungs- und Umbaubedarfe für Straßenräume
- fehlende Radwegeverbindungen gemäß Radverkehrsplan
- Altlastenverdachtsstandorte
- Gebäude Bestand
- Baugelände / Verkehrsflächen
- Grünflächen und Flächen für die Landwirtschaft
- Wasserflächen
- Flurstücksgrenzen

2. Leitbild und Schwerpunkte

2.1 Städtebauliches Leitbild

2.1.1 Leitbild der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Die Universitäts- und Hansestadt verfügt seit dem Jahr 1999 über ein Leitbild, dessen Umsetzung und Weiterentwicklung über Arbeitskreise begleitet wurde. Im Jahr 2010 erfolgte eine Fortschreibung. Das gesamtstädtische Leitbild bildet den Rahmen des städtebaulichen Leitbilds für den Stadtkern.

Leitbild für Greifswald

Greifswald: Regional verankert – international vernetzt

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald ist das Zentrum der Region Vorpommern. Als traditionsreiche Hansestadt ist sie eine zukunftsfähige und moderne Universitätsstadt im Ostseeraum. Die besondere geografische Lage wird für vielfältige und enge Kooperationen mit Skandinavien, dem Baltikum und dem Nachbarland Polen genutzt.

Stadt und Ernst-Moritz-Arndt-Universität sind über Jahrhunderte fest miteinander verbunden. Gemeinsam werden sie den Universitätsstandort Greifswald ausbauen und stärken.

Greifswald ist ein Bildungs- und Ausbildungszentrum mit überregionaler Bedeutung. Jungen Menschen eine berufliche Perspektive zu bieten und Fachkräfte zu sichern, wird vorrangig sein.

In Verbindung mit dem Umland ist Greifswald ein wettbewerbsfähiger Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort mit besonderen Kompetenzen in den Branchen Gesundheitswirtschaft, Energie, Elektronik, Maritime Wirtschaft und Tourismus. Zukunftsorientierte Spitzenforschung und Technologie, hauptsächlich auf den Gebieten Plasmatechnologie, Life-Science und Biotechnologie sowie der Tiergesundheit, machen Greifswald einzigartig.

Greifswald ist als Geburtsort des großen Malers der Romantik Caspar David Friedrich weltweit bekannt. Die Anziehungskraft seiner Werke wird als verpflichtendes historisches Erbe noch offensiver für den internationalen Tourismus ausgestaltet.

Das außergewöhnliche Kultur- und Sportangebot, das maritime Flair, die Nähe zu den Inseln Rügen und Usedom sichern eine hohe Lebensqualität. Mit dem Engagement auf dem Gebiet des lokalen Klimaschutzes nimmt die Stadt eine bundesweite Vorreiterrolle ein.

Greifswald ist eine weltoffene Stadt, in der Vielfalt gelebt wird.

Folgende Strategiebereiche sind für die Entwicklung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald wesentlich: Universität, Wissenschaft und Wirtschaft, Bildung und Fachkräfte, Gesundheit, Kultur und historisches Erbe, Lebensqualität, Umwelt und Klimaschutz, Regionales Zentrum und Vernetzung.

Das Leitbild ist nur auf der Grundlage einer nachhaltigen und soliden kommunalen Finanzwirtschaft gemeinsam mit den Bürgern umsetzbar.

2.1.2 Städtebauliches Leitbild für den Stadtkern

Das Plangebiet umfasst den Stadtkern mit seinen engeren Verflechtungsbereichen. Mit Bezug zum gesamtstädtischen Leitbild wird folgendes städtebauliches Leitbild vorgeschlagen:

Der Stadtkern Greifswalds ist mit seinem bauhistorischen Erbe das politische, wirtschaftliche, kulturelle und soziale Zentrum der Stadt und Region. Als Wohnort kommt ihm eine besondere Bedeutung zu. Seine städtebauliche Erneuerung und Weiterentwicklung bleibt wichtigstes Projekt der Stadtentwicklung.

Das städtebauliche Leitbild ist mit Leitbild-Bausteinen untersetzt, aus denen sich jeweils konkrete städtebauliche Erneuerungs- und Entwicklungsstrategien für den Stadtkern ableiten.

Abb. 2.1: Leitbild-Bausteine und städtebauliche Strategien

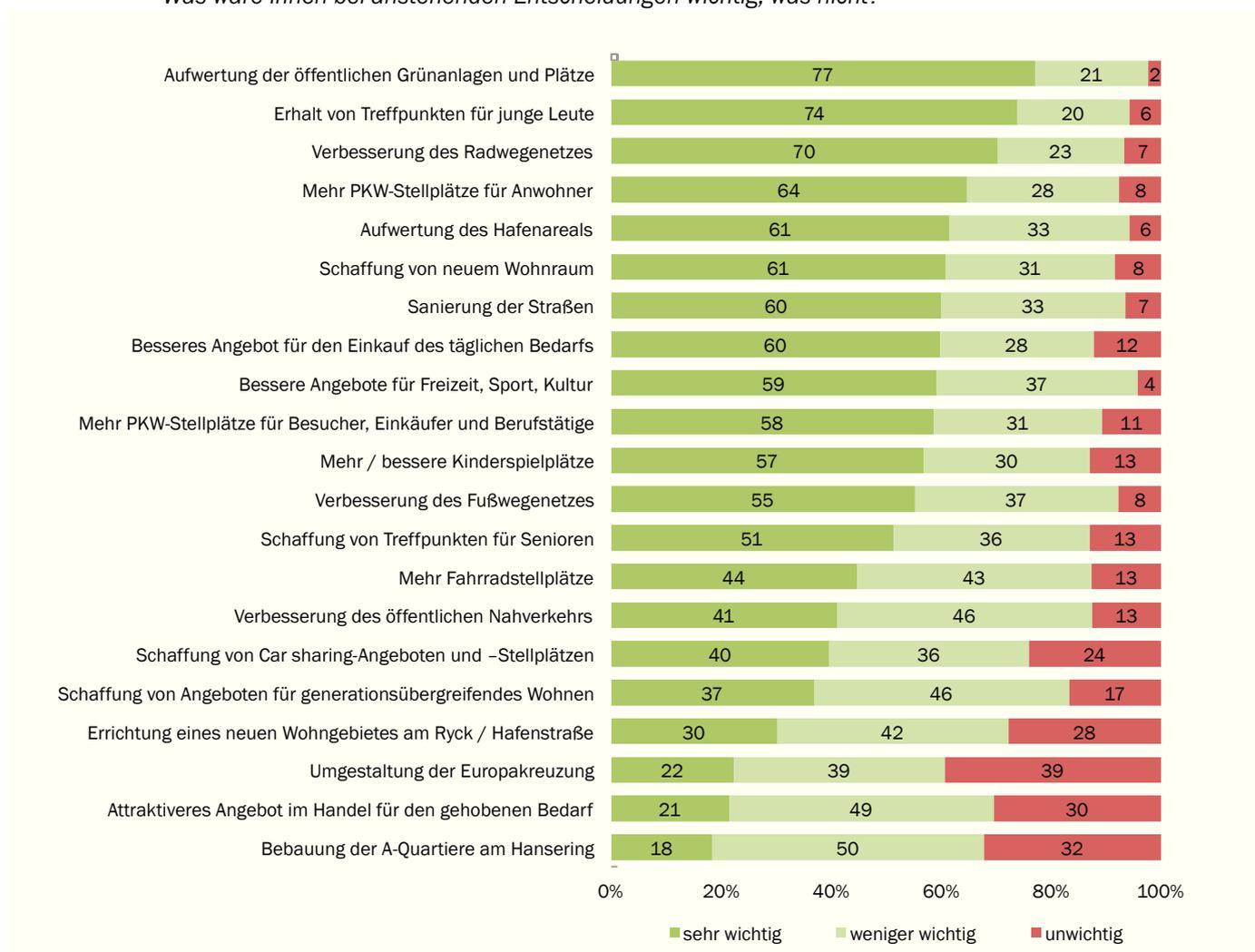
Leitbild-Bausteine	städttebauliche Strategien für den Stadtkern
Zentrum der Stadt und Region	<ul style="list-style-type: none"> - Konzentration zentraler Einrichtungen - Qualifizierung der Innenstadt als Einkaufszentrum - Verbesserung der Verkehrsorganisation
Universitätsstadt	<ul style="list-style-type: none"> - Nutzung der Impulse des neuen Campus Friedrich-Loeffler-Straße für die Innenstadtentwicklung - Schaffung von Räumen zur stärkeren Bindung kreativer Potenziale an die Stadt - Anpassung der Verkehrsräume an die neuen studentischen Zielorte
Hansestadt	<ul style="list-style-type: none"> - Fortführung der gestalterischen Aufwertung - Einbindung neuer Projekte und Baugebiete auf hohem gestalterischen Niveau - Ausbau der maritimen touristischen Erlebnisse
Stadt am Fluss	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung der Erreichbarkeiten und der Erlebnisbereiche am Ryck - Einbindung des nördlichen Landschaftsraums - Erschließung der Flusslagen für attraktives Wohnen
Stadt mit besonderer Wohn- und Lebensqualität	<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau des Wohnens bei Wahrung der sozialen Mischung - Wahrung der Wohnumfeldqualitäten und Abbau von Defiziten (Spielplätze, Bewohnerparken) - Stärkung der barrierefreien Mobilität für alle - Stärkung verschiedener Milieus und Quartiersprofile
Klimagerechte Stadt	<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung kompakter und nutzungsgemischter Quartiere - Ausbau des Umweltverbundes - Entwicklung eines stadtklimatisch wirksamen Freiraumsystems

2.2 Schwerpunkte der Stadterneuerung und -entwicklung

2.2.1 Handlungsschwerpunkte und Prioritäten aus Bürgersicht

Aus Sicht der Befragten im Jahr 2014 sind für die kommenden Jahre die weitere Aufwertung der öffentlichen Grünanlagen und Plätze, der Erhalt von Treffpunkten für junge Leute sowie eine Verbesserung des Radwegenetzes von großer Bedeutung und wurde von mehr als zwei Drittel der Befragten als sehr wichtig bewertet. Auch die Schaffung von mehr PKW-Parkplätzen für Bewohner, die weitere Aufwertung des Hafensareals und die Schaffung von neuem Wohnraum wurde von mehr als 60 Prozent der Befragten als sehr wichtig eingeschätzt, wobei hier zum Teil auch Zielkonflikte deutlich werden (Neubau vs. Parkplätze vs. Grünflächen), die für die jeweiligen Teilbereiche zu lösen sind.

Abb. 2.2: Frage: „Zur künftigen Entwicklung von Innenstadt und Fleischervorstadt: Was wäre Ihnen bei anstehenden Entscheidungen wichtig, was nicht?“

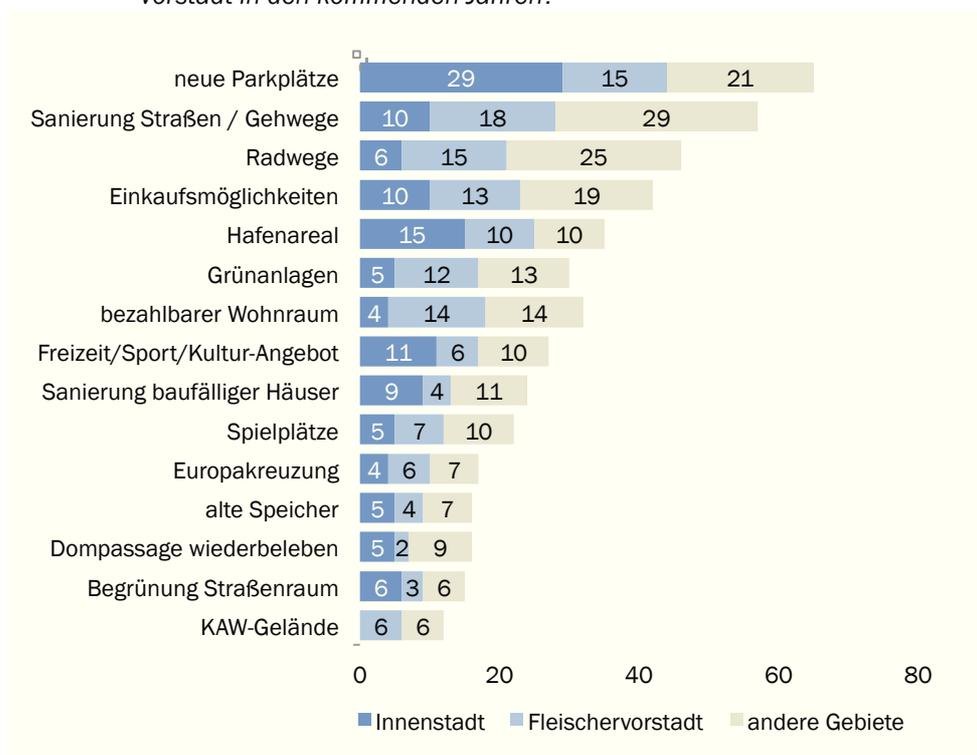


Ergebnis der Befragung 2014, Antwortvorgaben, Angaben in % der Nennungen, Anzahl der Nennungen von 354 bis 384, Rangfolge geordnet nach Anteil sehr wichtig

Die Angaben der Befragten auf die offen gestellte Frage nach den drei wichtigsten Sanierungsmaßnahmen bzw. Projekten in den kommenden Jahren stellen die aktuellen Handlungserfordernisse aus Bürgersicht deutlich heraus.

Die mit Abstand häufigste Nennung bezieht sich auf die Schaffung von mehr Parkplätzen mit 65 Nennungen bzw. 10 Prozent aller 665 Nennungen. Vor allem die Befragten in der Innenstadt formulierten diesen Bedarf und doppelt so häufig wie die Befragten in der Fleischervorstadt. Die Fortführung der Sanierung von Straßen und Gehwegen steht als Maßnahme mit 57 Nennungen auf dem 2. Rang. Vergleichbar diesem Bedarf wurden auch Verbesserungen bei den Radwegen mit insgesamt 46 Nennungen sehr häufig benannt und liegen auf dem 3. Rang. Die Verbesserung der Einkaufsmöglichkeiten rangiert mit 42 Nennungen auf dem 4. Rang. Für diesen Komplex ist die Anzahl der Nennungen aus den Befragungsgebieten nahezu gleich verteilt, wobei bei den Befragten aus der Innenstadt und Fleischervorstadt die Angebote für den täglichen Bedarf im Vordergrund stehen dürften (vgl. Abb. 2.2).

Abb. 2.3: Frage: „Was wären aus Ihrer Sicht die drei wichtigsten Sanierungsmaßnahmen bzw. Projekte in der Innenstadt und der Fleischervorstadt in den kommenden Jahren?“



Ergebnis der Befragung 2014, offene Frage, Mehrfachnennungen möglich, Angaben in Zahl ab 12 Nennungen, 665 Antworten von 272 Befragten

Im Rahmen der Zukunftswerkstatt am 5. Juli 2014 wurden in den einzelnen Arbeitsgruppen zahlreiche Ideen und Maßnahmenvorschläge erarbeitet. Diese wurden durch die Teilnehmenden durch Punktevergabe positiv bzw. negativ bewertet. Die folgende Liste gibt diese Bewertungen wieder, soweit mindestens 10 Bewertungen erfolgten:

- positive Bewertungen = grüne Zahl der Nennungen und +
- negative Bewertungen = rote Zahl der Nennungen und -

Abb. 2.4: *Maßnahmenvorschläge der Zukunftswerkstatt mit Bewertung, gebildete Rangfolge nach der Anzahl der positiven Bewertungen*

Rang	Maßnahme	Bewertung
1.	Hansering und Bahnhofstraße verkehrsberuhigen	20 +
2.	Hansering als Promenade und unattraktiver für den Durchgangsverkehr umgestalten	13 +
3.	Einkaufszentrum auf dem ehemaligen KAW-Gelände bei Verkehrsanbindung über die Bahnhofstraße nur als Nahversorgungszentrum entwickeln	13 + / 1 -
4.	Entwicklung eines Ortsteilzentrums für die Fleischervorstadt auf dem südlichen ehemaligen KAW-Gelände	12 +
5.	Schaffung von Aufenthaltsbereichen und Spielflächen im Bereich des Speichers / Hafenstraße	12 +
6.	Anlage eines durchgängigen Fußweges am Stadtgraben um die Innenstadt bis zum Ryck	12 + / 1 -
7.	Lieferverkehr für Innenstadt mit kleinen Fahrzeugen und Logistikzentren am Stadtrand umorganisieren	10 +
8.	Carsharing ausbauen (mit Fahrradboxen an den Stationen)	10 +
9.	pro Stadtteil ein Stadtteilbüro und finanzielles Budget für Quartiermanagement mit hauptberuflichen Beschäftigten	10 +
10.	Schaffung eines Fußwegs am Ryck / in die Landschaft zur Gemeinde Wackerow	10 + / 1 -
11.	Bebauungsplan Nr. 55 - Entwicklungsbereich Hafenstraße als autofreies Wohngebiet planen	10 + / 6 -
12.	Anlage eines Straßentunnels am Hansering / Abschnitt am Museumshafen	1 + / 15 -

Werden die Ergebnisse zusammengefasst, können folgende Komplexe als sehr bedeutsam aus Sicht der beteiligten Bürger angesehen werden:

- Aufwertung des öffentlichen Raums mit seinen Grünanlagen, Plätzen und Promenaden, insbesondere am Ryck;
- Verbesserung beim Bewohnerparken, insbesondere in der Innenstadt;
- Sanierung der Straßen und Wege für Fußgänger und Radfahrer;
- Verbesserung der Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf und Entwicklung der Potenziale des ehemaligen KAW-Geländes.

Mit Blick auf die bereits laufenden und zeitnah zur Umsetzung kommenden Maßnahmen der Stadterneuerung in der Innenstadt und Fleischervorstadt werden diese hinsichtlich ihrer Dringlichkeit durch die Bürgersicht bestätigt.

Fazit

2.2.2 Ziele und Schwerpunkträume im Überblick

In der folgenden Abbildung sind die aus dem städtebaulichen Leitbild abgeleiteten Ziele für die 7 Themenbereiche der Städtebaulichen Rahmenplanung im Überblick dargestellt. Die Ziele werden in den Konzepten des 3. Kapitels näher erläutert und mit konkreten Maßnahmen untersetzt.

Abb. 2.5: Ziele des Rahmenplans im Überblick

Leitbild	Der Stadtkern Greifswalds ist mit seinem bauhistorischen Erbe das politische, wirtschaftliche, kulturelle und soziale Zentrum der Stadt und Region. Als Wohnort kommt ihm eine besondere Bedeutung zu. Seine städtebauliche Erneuerung und Weiterentwicklung bleibt wichtigstes Projekt der Stadtentwicklung.						
Themen	1. Stadtgestalt und -struktur	2. Wohnen	3. Handel und Wirtschaft	4. Bildung, Freizeit, Kultur und Bürgerdienste	5. Grün- und Freiräume	6. Mobilität	7. Umwelt- und Klimaschutz
Leitziele	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufwertung der historischen Stadtteile und landschaftsbetonten gliedernden Strukturen ▪ Erhöhung der Nutzungsdichte für den Stadtkern über die Entwicklung neuer Baugebiete 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sicherung bezahlbaren Wohnraums ▪ Stärkung des Stadtkerns als Wohnstandort 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stärkung der Innenstadt als Handels-, Dienstleistungs- und Arbeitsstandort ▪ Sicherung des quartiersbezogenen nicht (bzw. nicht wesentlich) störenden Handels, Handwerks und Gewerbes 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konzentration, Aufwertung und Unterstützung von Standorten und Angeboten der Bildung, Freizeit, Kultur und Bürgerdienste 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufwertung, Erweiterung und Vernetzung des Freiraumsystems mit integrierten Spiel-, Bewegungs- und Erholungsangeboten ▪ Erhalt durchgrüner Blockinnenbereiche in den Quartieren 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ umfassende Verkehrsberuhigung mit Vorrang für den öffentlichen Personennahverkehr sowie den Fußgänger- und Radverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ behutsamer ökologischer und nachhaltiger Umbau von Gebäuden, Quartieren und stadttechnischen Infrastrukturen
Teilziele	<p>1.1 Erhalt der Quartierstruktur, Straßengrundrisse und kleinteiligen Parzellierung sowie Wiederherstellung geschlossener Blockkanten in den historischen Stadtteilen</p> <p>1.2 Sicherung und Aufwertung des Grünrings um die historische Altstadt sowie weiterer prägender Grünräume</p> <p>1.3 Sicherung der Nutzungsvielfalt und -mischung</p> <p>1.4 Erhalt vor Abbruch: Sicherung und Sanierung vom Verfall bedrohter Altbausubstanz, besonders der Gebäude in exponierten städtebaulichen Lagen</p> <p>1.5 Erhalt und Wahrung des Fassaden- und Straßenbildcharakters</p> <p>1.6 Förderung der örtlichen Baukultur</p> <p>1.7 Entwicklung der neuen Baugebiete</p>	<p>2.1 Sicherung bezahlbaren Wohnraums und Ausbau der Vielfalt an Wohnformen</p> <p>2.2 Fortführung der Wohngebäude-sanierung</p> <p>2.3 Schließung von Baulücken in den Bestandsquartieren über Wohnungsneubau</p> <p>2.4 Vorrang bei der Entwicklung von neuen Wohngebieten im Stadtkern</p> <p>2.5 Entwicklung von neuen Quartieren an den Wasserlagen</p> <p>2.6 Nutzung größerer Wohnungsneubauvorhaben zur Stadtreparatur</p>	<p>3.1 Stärkere Profilierung der Handels- und Wirtschaftsräume</p> <p>3.2 Schaffung von Räumen zur stärkeren Bindung kreativer Potenziale an die Stadt</p> <p>3.3 Aufwertung des westlichen Abschnitts der Langen Straße</p> <p>3.4 Ausbau der Einkaufsangebote für den täglichen Bedarf - Entwicklung des ehemaligen KAW-Geländes</p> <p>3.5 Unterstützung von Gewerbe- und Handwerksbetrieben</p> <p>3.6 Ergänzung von gastronomischen Angeboten an touristischen Zielorten und Ausbau der Übernachtungskapazitäten</p> <p>3.7 Unterstützung von Kooperationen und Umsetzungsprozessen</p>	<p>4.1 Umstrukturierung der Universität für die Innenstadtentwicklung offensiv nutzen</p> <p>4.2 Fortsetzung der Aufwertung von Kita- und Schulstandorten</p> <p>4.3 Weiterentwicklung der Ergebnisse der Sozialen Stadt in der Fleischervorstadt</p> <p>4.4 Sicherung und Fortführung der Sanierung der kommunalen Freizeit- und Kultureinrichtungen</p> <p>4.5 Unterstützung gemeinnütziger Organisationen bei der Nutzung und Sanierung von Standorten</p> <p>4.6 Fortführung der Sanierung kommunaler Verwaltungsgebäude, Neubau des Stadtarchivs</p> <p>4.7 Umsetzung der Beschlüsse der Bürgerschaft zum „Barrierefreien Bauen“</p>	<p>5.1 Aufwertung und Pflege von Grünanlagen und Plätzen</p> <p>5.2 Schaffung neuer Grünanlagen in den Entwicklungsbereichen</p> <p>5.3 Fortführung der Straßenraumgestaltung mit Baumpflanzungen außerhalb des historischen Stadtkerns</p> <p>5.4 Ergänzung von Spiel- und Bewegungsangeboten in öffentlichen Grünanlagen</p> <p>5.5 Beschränkung des Versiegelungsgrads, Sicherung und Förderung grüner Blockinnenbereiche</p> <p>5.6 Erhalt und Pflege der gesetzlich geschützten Biotope und Naturdenkmale</p>	<p>6.1 Anpassung der Hauptverkehrsstraßen an den Bedarf</p> <p>6.2 Verringerung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs</p> <p>6.3 Fortführung der Verkehrsberuhigung und barrierefreien Straßensanierung, Erschließung neuer Baugebiete</p> <p>6.4 Ergänzung der Radrouten und Angebote für das Fahrradparken</p> <p>6.5 Ausbau von barrierefreien Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen und Ergänzung übergreifender barrierefreier Wegebeziehungen</p> <p>6.6 Aufwertung und Ergänzung der öffentlichen Verkehrsangebote</p> <p>6.7 Schaffung zusätzlicher Parkplätze für Einpendler und Besucher, Ausbau konzentrierter Lösungen für das Bewohnerparken</p> <p>6.8 Einrichtung von Mobilitäts- und Radstationen, Förderung der Elektromobilität und von Car-/Bike-Sharing-Angeboten</p>	<p>7.1 Berücksichtigung der Belange des Gewässerschutzes</p> <p>7.2 Fortsetzung der Altlastensanierung</p> <p>7.3 Umsetzung des Lärmaktionsplans und der Prinzipien eines lärmindernden Städtebaus</p> <p>7.4 Beachtung der Anforderungen des Klimawandels</p> <p>7.5 Ausbau der Vorbildwirkung beim Klimaschutz</p> <p>7.6 Fortsetzung der energetischen Sanierung im Gebäudebestand</p> <p>7.7 Erweiterung der Energieversorgung mit Systemen der Kraft-Wärme-Kopplung</p> <p>7.8 Ausbau der Nutzung und Erzeugung von erneuerbaren Energien</p>

In der Abbildung sind die Schwerpunkträume der Stadterneuerung und -entwicklung des Stadtkerns mit ihren spezifischen Themen symbolhaft dargestellt und folgend kurz erläutert.

Abb. 2.6: Schwerpunkträume der Stadterneuerung und -entwicklung



Stadt am Fluss

Mit Stadt am Fluss ist der bedeutsamste Schwerpunkt zusammengefasst, der die Attraktivität Greifswalds erheblich aufwerten kann:

- Entwicklung der größeren Potenzialflächen mit Bezug zum Ryck:
 - neue Baugebiete in der Steinbeckervorstadt
 - A-Quartiere
 - Entwicklungsbereich Hafenstraße
 - bauliche Fassung des Bereiches östlicher Hansering / Stadtgraben
- Umbau des Hanserings und der Kreuzung am Platz der Freiheit
- Fortsetzung der Aufwertung der Aufenthaltsbereiche am Ryck, Verknüpfung der Innenstadt und der Nördlichen Mühlenvorstadt über attraktive Freiräume und neue Wegeverbindungen

Mehr Impulse für die westliche Innenstadt

Das Motto steht für die Strategie, den westlichen Teil des Geschäftsbereiches in der Innenstadt (Lange Straße, Dompassage) aufzuwerten:

- Fertigstellung des Universitätscampus an der Friedrich-Loeffler-Straße
- Fortführung der Aufwertung des öffentlichen Raums (u.a. Gestaltung Karl-Marx-Platz, Wegeverbindungen, Aufwertung Fahrradwege) sowie Anlage eines Besucherparkplatzes am Bahnhof
- Entwicklung des Standortes des ehemaligen KAW-Geländes sowie der südlichen Konversionsfläche (neues Stadtquartier)
- Entwicklung von Wohngebieten in der Fettenvorstadt und Steinbecker-vorstadt

Neues Stadtquartier

Das ehemalige KAW-Gelände sowie die südliche angrenzende Bahnbrache bieten ein wichtiges Potenzial, um Angebotsdefizite der Innenstadt und insbesondere der Fleischervorstadt abzubauen und gemischte Funktionen anzusiedeln:

- Nutzung des Standortes als Einkaufszentrum und für weitere gewerbliche, soziale und kulturelle Nutzungen
- Entwicklung eines neuen Wohnquartiers auf der südlichen Bahnbrache
- Einordnung von Grünanlagen mit Spielplatzangeboten zum Abbau der Defizite in der Fleischervorstadt

Stadtverträgliche Mobilität

Stadtverträgliche Mobilität fasst ein Maßnahmenpaket mit folgenden Schwerpunkten unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit zusammen:

- Verbesserung der Angebote für das Besucher- und Bewohnerparken: u.a. Bau eines Parkhauses am Martin-Andersen-Nexö-Platz sowie einer Parkplatzanlage am Bahnhof
- Anpassung der Hauptverkehrsstraßen an den Bedarf: Umbau Hansering, Umbau einzelner Knotenpunkte, Ausbau von Querungshilfen
- Fortführung der Straßensanierungen
- Ausweitung der Fußgängerzone und verkehrsberuhigter Bereiche, Ergänzung des Wegenetzes für Fußgänger und Radfahrer, Ergänzung der Radabstellanlagen

3. Konzepte

3.1 Stadtgestalt und -struktur

Das Konzept Stadtgestalt und -struktur ist den Fachkonzepten vorangestellt und führt deren Raum- und Gestaltungsansprüche zu einem abgestimmten städtebaulichen Gesamtkonzept zusammen.

3.1.1 Ziele

Die Sanierung der Innenstadt und Fleischervorstadt in den vergangenen 25 Jahren konnte das geschlossene historische Stadtbild und wertvolle Kulturerbe vor dem weiteren Verfall sichern und wiederherstellen. Die Handlungsschwerpunkte in den historischen Stadtteilen konzentrieren sich heute auf überschaubare Einzelstandorte - einige davon sind komplizierte Problemfälle - und die weitere Aufwertung der Straßenräume. Zugleich rückt die Entwicklung und Verknüpfung der Konversionsflächen und der attraktiven Erlebnisbereiche am Ryck verstärkt in den Fokus der Stadtentwicklung.

Leitziele

- **Aufwertung der historischen Stadtteile und landschaftsbetonnten gliedernden Strukturen**
- **Erhöhung der Nutzungsdichte für den Stadtkern über die Entwicklung neuer Baugebiete**

Ausgehend vom dem erreichten Erneuerungsstand werden folgende Teilziele der bisherigen Rahmenplanung bestätigt und ergänzt:

- 1.1 Erhalt der Quartier raster, Straßengrundrisse und kleinteiligen Parzellierungen sowie Wiederherstellung geschlossener Blockkanten in den historischen Stadtteilen
- 1.2 Sicherung und Aufwertung des Grünrings um die historische Altstadt sowie weiterer prägender Grünräume
- 1.3 Sicherung und Erweiterung der Nutzungsvielfalt und -mischung
- 1.4 Erhalt vor Abbruch: Sicherung und Sanierung vom Verfall bedrohter Altbausubstanz - besonders der Gebäude in exponierten städtebaulichen Lagen
- 1.5 Erhalt und Wahrung des Fassaden- und Straßenbildcharakters
- 1.6 Förderung der örtlichen Baukultur
- 1.7 Entwicklung der neuen Baugebiete

3.1.2 Städtebaulicher Gesamtplan
 August 2015



- Gebäude Bestand
- Neubau goplant
- Entwicklungsflächen
- öffentliche Grünflächen
- private Grünflächen
- Flächen für die Landwirtschaft
- weitere Flächen in Baugebieten
- Straßen
- weitere Verkehrsflächen
- Bahnanlagen
- Baulinie / in Alternativen
- Gartendenkmal
- Denkmalbereich
- Gebäude Einzeldenkmal
- Bäume Bestand
- Bäume goplant
- Wasserflächen
- Flurstücksgrenzen

3.1.4 Erläuterungen und Maßnahmen

1.1 Erhalt der Quartierstruktur, Straßengrundrisse, kleinteiligen Parzellierung sowie Wiederherstellung geschlossener Blockkanten in den historischen Stadtteilen

Die Zielstellung wurde im Rahmen der Stadterneuerung konsequent umgesetzt und gilt weiterhin. Die Universitäts- und Hansestadt hat frühzeitig für weite Teile der Innenstadt - ausgenommen blieben die Teilbereiche des industriellen Wohnungsbaus - sowie nahezu flächendeckend für die Fleischervorstadt Erhaltungssatzungen erlassen (1992). In Verbindung mit den 6 Denkmalbereichen im Rahmenplangebiet (vgl. 3.1.2: Städtebaulicher Gesamtplan) und dem damit wirksamen Schutz für besonders schützenswerte historische Ensembles stehen umfassende Rechtsinstrumente zur Sicherung der städtebauliche Eigenart der historischen Stadtteile und Ensembles zu Verfügung. Sie sollen weiterhin konsequent Anwendung finden.

Abb. 3.3: Geltungsbereiche der Erhaltungssatzungen Innenstadt und Fleischervorstadt



Quellen: Erhaltungssatzungen der Universitäts- und Hansestadt Greifswald für die Gebiete Innenstadt und Fleischervorstadt (rechtskräftig: 12. Juni 1994)

Das Ziel, die vorhandene kleinteilige Parzellierung zu erhalten, soll grundsätzlich Beachtung finden. Zugleich sind im Einzelfall in unbebauten Arealen, wie zum Beispiel im Quartier A8, Bodenordnungen notwendig und Planungsziel, um beabsichtigte bauliche Entwicklungen zu ermöglichen.

Im Zuge der Stadtreparatur konnten im erheblichen Umfang Baulücken und Branchen über Neubau rückgeführt und die Blockränder und Straßenräume gestärkt werden. Zugleich bestehen nach wie vor 90 Baulücken in den historischen Bebauungszusammenhängen, deren Schließung Planungsziel ist.

Schließung von 90 Baulücken im Rahmenplangebiet

Abb. 3.4: Baulücken in historischen Bebauungszusammenhängen

		Anzahl Baulücken
Stadtteil Innenstadt		39
Stadtteil Fleischervorstadt		42
Randbereiche		9
davon	Steinbeckervorstadt	6
	Nördliche Mühlenvorstadt	3
	Südliche Mühlenvorstadt	-
Gesamt		90

Quelle: Eigene Ermittlung, Ansatz mit Berücksichtigung vorhandener / möglicher Parzellierung

1.2 Sicherung und Aufwertung des Grünrings um die historische Altstadt sowie weiterer prägender Grünräume

Der stadtstrukturell prägende Grünring der Wallanlagen ist über den Denkmalbereich Altstadt Greifswald besonders geschützt. Die in den Wallanlagen integrierten Credneranlagen sind zudem ein Gartendenkmal. Die Aufwertung der gesamten Wallanlagen wurde im Jahr 2014 abgeschlossen, so dass die denkmalgerechte Pflege zukünftig den Aufgabenschwerpunkt bildet. Die Aufwertung des angelagerten Bereichs des ehemaligen ZOB als Grünanlage ist in der Vorbereitung. Angrenzend an die Credneranlagen hat der seit den 1950er-Jahren zum Tierpark umgenutzte frühere Stadtpark eine besondere Erholungsfunktion innerhalb des Grünrings um die Innenstadt.

Einen besonderen Handlungsraum stellt der Hansering dar. Planungsziel ist der bedarfsgerechte Umbau der Hauptverkehrsstraße einschließlich der Knotenpunkte Holzgasse / Friedrich-Loeffler-Straße und Platz der Freiheit sowie die freiraumplanerische Aufwertung des Raumes (u.a. dreireihige Baumallee mit grünen Mittelstreifen, Begrünung der Parkplatzanlage Hansering / Holzgasse) als Teil des Grünrings um die historische Altstadt. In Verbindung mit der geplanten baulichen Fassung der östlichen Seite des Hanserings soll zudem der Bereich des Stadtgrabens eine deutliche Aufwertung erfahren.

Umbau des Hanserings und Aufwertung des gesamten Raumes als Teil des Grünrings

Einen weiteren strukturbestimmenden Bereich stellt der als Gartendenkmal geschützte Alte Friedhof in der Nördlichen Mühlenvorstadt dar. Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bereichs Hafenstraße und der Schaffung neuer Grünverbindungen bietet sich die Möglichkeit, die bisherige „Insellage“ des Friedhofs aufzulösen und diesen in ein vernetztes Freiraumsystem mit integrierten Fuß- und Radwegen einzubinden.

Einbindung des Alten Friedhofs in ein vernetztes Freiraumsystem

Angesichts ihrer Randlagen und der umfangreichen anderen Entwicklungsgebiete im Stadtkern wird eine Nutzungsänderung der Kleingärten und des Dauergrünlands im Süden der Fleischervorstadt im Zeithorizont der Rahmenplanung nicht verfolgt. Der Grün- und Freiraum soll weiterhin als gliederndes stadtstrukturelles Element zwischen der Fleischervorstadt und der Südlichen Mühlenvorstadt fungieren.

Erhalt der Kleingärten und des Dauergrünlands im Süden der Fleischervorstadt

1.3 Sicherung der Nutzungsvielfalt und -mischung

Das Plangebiet bzw. die einzelnen Stadtteile sind durch unterschiedliche Nutzungsprofile und -mischungen geprägt. Die Entwicklung in der Innenstadt in den vergangenen 25 Jahren war vor allem durch den Ausbau von zentralen Einrichtungen in den Bereichen Handel, Bildung, Kultur und Verwaltung getragen. In der Fleischervorstadt wurde vor allem die Wohnfunktion deutlich ausgebaut.

Nutzungskonflikte bzw. Beeinträchtigungen insbesondere für das Wohnen und die freiraumbezogene Erholung treten heute nahezu ausschließlich durch den Verkehr und den damit verbundenen Emissionen auf.

Die nur sehr wenigen gewerblichen Standorte im Plangebiet sind weiter zu sichern. Verlagerungsbedarfe bestehen nur punktuell im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Wohngebiete (3 Standorte in der Steinbeckervorstadt und im Entwicklungsbereich Hafenstraße) sowie im Ergebnis weiterer Prüfungen für 1 Betriebsstandort in der Innenstadt.

Ziel ist es, anknüpfend an die vorhandenen Nutzungsprofile einen möglichst hohen Grad an Nutzungsmischungen in den historischen Stadtteilen zu erhalten bzw. zu befördern. Dies gilt auch für die gewachsenen vertikalen Nutzungszonierungen der Gebäude. Den besonderen Schutzbedürfnissen für das Wohnen ist dabei Rechnung zu tragen.

In den Entwicklungsbereichen bzw. Neubaugebieten sollen vorrangig ergänzende zentrale Nutzungen (Einkaufszentrum am Standort des ehemaligen KAW-Geländes) sowie Wohn- und Mischnutzungen entwickelt werden. Der Ausbau der Wohnfunktion stärkt dabei alle Versorgungsstrukturen im Stadtkern (Nahversorgung, Bildung, Freizeit) und wirkt verkehrsmindernd (Stadt der kurzen Wege).

Das Nutzungskonzept des Rahmenplans konkretisiert die Darstellungen des Flächennutzungsplanes der Universitäts- und Hansestadt und berücksichtigt die Festlegungen von Bebauungsplänen bzw. in Verfahren befindlichen Plänen. Zugleich sind im Plan zukünftige Entwicklungen, wie die Nutzungsaufgabe von einzelnen Standorten durch die Universität oder über die Rahmenplanung entwickelte Ziele für einzelne Bereiche berücksichtigt. Unmittelbare Rechtsfolgen für die Nutzung von Grundstücken können aus der informellen Rahmenplanung nicht abgeleitet werden.

Die Bereiche im Plangebiet mit beabsichtigten Änderungen der derzeitigen Nutzungsstruktur sind:

Bereiche mit Nutzungsänderungen

- Flächen östlich und westlich des Bebauungszusammenhangs an der Stralsunder Straße; derzeit Grünflächen; Planungsziel: Wohnen
- Gewerbestandorte An der Bleiche 1/2 sowie Salinenstraße 43; Planungsziel Wohnen und nicht störendes Gewerbe (Salinenstraße 43)
- A-Quartiere (A8, A9, A11, A12); derzeit überwiegend Verkehrsflächen (Parkplätze); Planungsziel: Wohnen und nicht störendes Gewerbe

- Standort Domstraße 12; bisherige Nutzung Universität; derzeit Sanierung mit Umbau für Wohnen
- Standort Domstraße 20/20a, bisherige Nutzung Universität; Planungsziel: Mischnutzung
- Entwicklungsbereich Hafensstraße; derzeit überwiegend Brache; Planungsziel: Wohnen, nicht störendes Gewerbe, Mischnutzungen, Grünflächen
- Straße An den Wurthen (Standort geplantes Archiv); derzeit Grünfläche; Planungsziel: Gemeinbedarf
- Ehemaliges KAW-Gelände; derzeit Gewerbe; Planungsziel: Einkaufszentrum, nicht wesentlich störendes Gewerbe, ausgewählte Gemeinbedarfseinrichtungen und Vergnügungsstätten
- Südlicher Bereich des ehemalige KAW-Geländes: derzeit Brache; Planungsziel: Wohnen, Grünflächen

Die Darstellungen im Nutzungsplan (vgl. 3.1.3 Nutzungsplan) greifen auf die Systematik der Festsetzungsmöglichkeiten des Baugesetzbuches in Verbindung mit der Baunutzungs- und Planzeichenverordnung zurück. Dargestellt sind:

Darstellungssystematik des Nutzungsplans

- Baugebiete differenziert nach ihren Nutzungen
Bei den Wohngebieten ist eine Differenzierung nach WA (allgemeines Wohngebiet) und WB (besonderes Wohngebiet) vorgenommen. WB wurde dort eingesetzt, wo eine besondere Eigenart der Nutzungsstruktur erhalten bzw. entwickelt werden soll (bestimmte Zonierung in Gebäuden, Versorgungsangebote über die Gebietsbedarfe hinaus). Eine weitere Differenzierung erhalten Mischbauflächen. Der intensiv durch Handelseinrichtungen geprägte Bereich der Fußgängerzone ist als MK (Kerngebiet) dargestellt. Die Darstellungen als MI (Mischgebiet) greifen die vorhandene Nutzungsmischung Wohnen und Gewerbe in den jeweiligen Bereichen auf. Neue Mischgebiete sind im Entwicklungsbereich Hafensstraße am Ryck und an der Straße „An den Wurthen“ geplant.
- Flächen für den Gemeinbedarf
Dargestellt wurde Flächen ab einer gewissen räumlichen Prägung. Dazu gehören nahezu alle Standorte von Kitas, die Schulstandorte, kulturelle und kirchliche Einrichtungen sowie der Standorte der öffentlichen Verwaltung. Die Standorte der Universität sind als Sondergebiete dargestellt.
- Verkehrsflächen
Dargestellt sind die öffentlichen Verkehrsflächen inklusive der größeren öffentlichen Parkflächen sowie die Bahnanlagen.
- Grün- und Wasserflächen
Die Grünflächen sind differenziert nach Zweckbestimmungen sowie mit Standorten an öffentlichen Spiel- und Sportanlagen dargestellt.

1.4 Erhalt vor Abbruch: Sicherung und Sanierung vom Verfall bedrohter Altbausubstanz - besonders der Gebäude in exponierten städtebaulichen Lagen

Die erhaltene und sanierte Altbausubstanz prägt das Stadtbild maßgeblich. Die Bilanzierung für denkmalgeschützte Gebäude verdeutlicht den enormen Maßnahmenumfang, der in den vergangenen 25 Jahren zur dauerhaften Sicherung realisiert wurde. Im Plangebiet befinden sich 311 denkmalgeschützte Gebäude. Nur 12 Gebäude sind in einem unsanierten oder stark sanierungsbedürftigen Zustand. Der Vergleich mit dem Bestand des Jahres 1995 zeigt, dass 22 Gebäude aufgrund hoher Bauschäden wirtschaftlich nicht gehalten werden konnten. Um so wichtiger bleibt es, jedes vorhandene und gefährdete Gebäude in eine dauerhafte Nutzung zu bringen und zu sanieren.

Denkmale sind gemäß §2(1) Denkmalschutzgesetz (DSchG) M-V Sachen, Mehrheiten von Sachen und Teile von Sachen, an deren Erhaltung und Nutzung ein öffentliches Interesse besteht, wenn die Sachen bedeutend für die Geschichte des Menschen, für Städte und Siedlungen oder für die Entwicklung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen sind und für die Erhaltung und Nutzung künstlerische, wissenschaftliche, geschichtliche, volkskundliche oder städtebauliche Gründe vorliegen. Gemäß §1(3) DSchG M-V sind daher bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege zu berücksichtigen.

Im Plangebiet befinden sich zahlreiche Bau- und Bodendenkmale. Gemäß § 6 Abs. 1 DSchG M-V sind Denkmale zu erhalten und pfleglich zu behandeln. Denkmale zu beseitigen, zu verändern, an einen anderen Ort zu verbringen oder deren bisherige Nutzung zu ändern bzw. in der Umgebung von Denkmalen Maßnahmen durchzuführen, wenn hierdurch das Erscheinungsbild oder die Substanz des Denkmals erheblich beeinträchtigt wird, bedürfen lt. §7 DSchG M-V einer gesonderten Genehmigung durch die Untere Denkmalschutzbehörde bzw. das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege.

Bodendenkmale und ihre Umgebung dürfen angesichts ihrer wissenschaftlichen und kulturgeschichtlichen Bedeutung gemäß § 7 (4) DSchG M-V grundsätzlich nicht verändert werden. Vor Beginn jeglicher Erdarbeiten muss daher die fachgerechte Bergung und Dokumentation der gekennzeichneten Bodendenkmale sichergestellt werden. Die Kosten für diese Maßnahmen trägt der Verursacher des Eingriffs. Über die in Aussicht genommenen Maßnahmen zur Bergung und Dokumentation des Bodendenkmals ist das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege rechtzeitig vor Beginn der Erdarbeiten zu unterrichten.

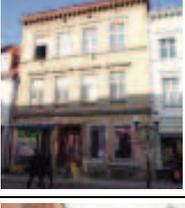
Unterstützungen bei der Sicherung und Sanierung von Baudenkmalen sind weiterhin notwendig

Definition Denkmal lt. Denkmalschutzgesetz

Umgang mit Denkmalen lt. Denkmalschutzgesetz

Umgang mit Bodendenkmalen lt. Denkmalschutzgesetz

Abb. 3.5: Einzeldenkmale mit sehr hohem Handlungsbedarf

Steinbecker- vorstadt	Stralsunder Straße 10/11	ehemaliges Gesellschaftshaus „Zum Greif“	
Nördliche Mühlen- vorstadt	Hafenstraße 37	Speichergebäude	
Innenstadt	Steinbeckerstraße 35	Wohnhaus	
	Lange Straße 48a	Wohn- und Geschäftshaus	
	Baderstraße 2	Wohnspeicherhaus	

Quelle: eigene Ermittlung, Stand April 2014

Abb. 3.6: Bilanz der denkmalgeschützten Gebäude im Plangebiet

	Abgang seit 1995	Bestand 2014	davon	
			unsaniert	stark san.-bedürftig
Stadtteil Innenstadt	20	232	6	3
Stadtteil Fleischervorstadt	1	56	0	0
Randgebiete	1	23	1	2
Gesamt	22	311	7	5

Quelle: eigene Ermittlung, Stand April 2014

Weitere denkmalgeschützte Gebäude mit Sanierungsbedarfen sind (Quelle: eigene Ermittlung, Stand April 2014):

- Werftgebäude / Nebengebäude / Slipanlage, Salinenstraße 20
- Zoologisches Institut, Johann-Sebastian-Bach-Straße 11/12
- ehemaliges Waisenhaus und Bürgerschule, Lange Straße 14/14a
- Wohnhaus, Domstraße 14
- ehemaliges Hofgericht, Domstraße 20a
- ehemaliger Feuerwehr-Gebäudekomplex, Baderstraße 23/24
- Wohnhaus, Karl-Marx-Platz 17
- Karl-Krull-Grundschule, Bleichstraße 36
- Friedrich-Ludwig-Jahn-Gymnasium, Dietrich-Bonhoeffer-Platz 1 Haus I
- Regionale Schule Ernst Moritz Arndt, Arndtstraße 37
- Stadtbibliothek, Knopfstraße 18-20
- Kirchenbauten: Dom St. Nikolai, St. Marien, St. Jacobi und St. Joseph

Bis auf die ehemaligen Feuerwehrgebäude befinden sich derzeit alle Gebäude in Nutzungen. Zugleich bestehen für die Standorte Johann-Sebastian-Bach-Straße 11/12, Domstraße 14 und Domstraße 20a in den kommenden Jahren Nachnutzungsbedarfe.

Weitere historische nicht als Einzeldenkmal geschützte Gebäude mit Sanierungsbedarfen sind (Quelle: eigene Ermittlung, Stand April 2014):

*weitere Altbausubstanz
mit Sanierungsbedarfen*

- Stralsunder Straße 37a
- An den Wurthen 8, 16
- Wolgaster Straße 2
- Hans-Fallada-Straße 2
- Fischstraße 13
- Mühlenstraße 29
- Baustraße 35
- Erich-Böhmke-Str. 32
- Arndtstraße 10
- Steinstraße 1, 2
- Lange Reihe 27a, 34, 76-77, 83, 87
- Bleichstraße 2-3
- Brinkstraße 15
- Burgstraße 4, 11
- Neunmorgenstraße 5

Einige dieser Gebäude stehen heute komplett leer. Zugleich befinden sich mehrere dieser Gebäude im Eigentum der Universitäts- und Hansestadt. Durch den Verkauf und die Unterstützung der Sanierung etlicher ehemals stark sanierungsbedürftiger Gebäude hat die Stadt einen Beitrag zum (überwiegenden) Erhalt dieser historischen Gebäude geleistet.

1.5 Erhalt und Wahrung des Fassaden- und Straßenbildcharakters

Trotz des umfassenden Erneuerungsprozesses in den vergangenen 25 Jahren hat die Zielstellung nach wie vor Relevanz. Zum einen gibt es nach wie vor vernachlässigte Gebäude und für einzelne in den 1990er-Jahren sanierte Gebäude zeichnen sich bereits erste Instandsetzungsbedarfe ab. Zum anderen sind Neubauten für die noch vorhandenen Baulücken Planungsziel.

Auf der Grundlage umfassender Stadtbildanalysen wurden Gestaltungssatzungen als örtliche Bauvorschriften für die Innenstadt (2000, 1. Änderung 2006, Neuaufstellung 2010) und die Fleischervorstadt (1998) erlassen. Damit verfügt die Universitäts- und Hansestadt über Instrumente, das Gebot des Einfügens in die Charakteristik des Stadtbilds für bauliche Anlagen sowie für Werbeanlagen durchzusetzen.

Abb. 3.7: Geltungsbereiche der Gestaltungssatzungen Innenstadt und Fleischervorstadt



Quellen: Satzungen der Universitäts- und Hansestadt Greifswald zu örtlichen Bauvorschriften über die äußere Gestaltung baulicher Anlagen sowie Werbeanlagen für die Bereiche Innenstadt (rechtskräftig: 4. März 2010) und Fleischervorstadt (rechtskräftig: 24. Dezember 1998)

Die erzielten Gestaltungsqualitäten für den öffentlichen Raum in beiden Satzungsgebieten belegen die Wirksamkeit der Instrumente, für die keine Änderungsbedarfe bestehen. Wenige kritisch zu bewertende Einzelfälle zeigen zugleich die Grenzen der Steuerung. Um mehr Entscheidungssicherheit im Genehmigungsverfahren zu erzielen und Bauherren empfehlend zu beraten, sollte der Einsatz eines Gestaltungsbeirates geprüft werden (vgl. folgend: Förderung der örtlichen Baukultur).

Der Trend der verstärkten Einordnung von Garagen, Durchfahrten und Abstellräumen in den Erdgeschosszonen von Neubauten widerspricht den Erhaltungs- und Gestaltungszielen. Er verändert das Stadtbild und die charakteristische Nutzungsschichtungen in den Straßenzügen. Das Argument möglicher Vermarktungsschwierigkeiten für Wohnungen im Erdgeschoss ist aufgrund der städtebaulichen Typik und Milieuprägungen in der Innenstadt und der Fleischervorstadt eher unpassend und wird durch zahlreiche positive Beispiele entkräftet. Unter Ausnutzung aller wirksamen Rechtsinstrumente sollte diesem Trend entgegensteuert werden. In besonderen Fällen bzw. bei Vorliegen eines Planungserfordernisses kann auch der Einsatz eines einfachen Bebauungsplans zur Steuerung in Frage kommen. In begründeten Ausnahmefällen kann nach entsprechendem Votum des Gestaltungsbeirats von einer Durchsetzung dieses Gestaltungsziels abgesehen werden.

untergenutzte Erdgeschosszonen konsequent vermeiden

Das Straßenbild wird neben den Gebäuden und Fassaden auch über die Begrünungen, das Mobiliar sowie die Materialität und die Gliederung der Verkehrsflächen geprägt. Das Erhaltungsziel hat insbesondere im Denkmalbereich Altstadt einen besonderen Stellenwert und steht nicht konfliktfrei zu den Anforderungen der Mobilität und dem Lärmschutz. So schränkt die historische Pflasterung die Fahrradfreundlichkeit oft ein und verstärkt die Belastungen für Bewohner durch Verkehrslärm. Entsprechend sollten bei notwendigen Umgestaltungen für Verkehrsflächen Lösungen angestrebt werden, die möglichst alle Anforderungen ausreichend berücksichtigen.

Berücksichtigung aller Anforderungen bei Umgestaltungen von Verkehrsflächen

1.6 Förderung der örtlichen Baukultur

Seit den Vorbereitungen der Stadterneuerung Anfang der 1990er-Jahre wurde das Instrument des städtebaulichen, landschaftsarchitektonischen und hochbaulichen Wettbewerbes offensiv von der Universitäts- und Hansestadt eingesetzt. Als Beispiele sind zu nennen: Städtebaulicher Ideenwettbewerb zur Wiederherstellung der Hafenuartiere (1993), landschaftsarchitektonischer Wettbewerb Rubenowplatz (2004), Neues Wohnen am Ryck - Städtebaulicher Realisierungswettbewerb Hafenstraße (2006), Architekturwettbewerb Neubau Stadtarchiv (2015). Zudem nutzten weitere Akteure das Instrument eines Wettbewerbes, um optimale Gestaltqualitäten für besondere Bauaufgaben zu erzielen. So wurden u.a. Wettbewerbe eingesetzt für das Pommersche Landesmuseum (1996) sowie den neuen Campus der Ernst-Moritz-Arndt-Universität an der Friedrich-Loeffler-Straße (2011).

Das Instrument des Wettbewerbs soll offensiv weiter Anwendung finden. Die zukünftigen Schwerpunkte im Plangebiet dürften vor allem bei besonderen hochbaulichen sowie landschaftsarchitektonischen Aufgabenstellungen liegen.

weitere offensive Nutzung des Instruments der Wettbewerbe

Zur Förderung der Baukultur spielen zudem Beteiligungsverfahren, Beratungen von Bauherren sowie Öffentlichkeitsarbeit eine wichtige Rolle und sollen intensiv weitergeführt werden. In vielen Kommunen haben sich auch spezielle Wettbewerbe oder Aktionen (analog des Tags des offenen Denkmals) bewährt, die besonderes privates Engagement bei der Stadterneuerung würdigen. Mit Blick auf besondere Aufgabenstellungen im Plangebiet könnten z.B. vorbildliche Lösungen bei der Gestaltung der privaten Blockinnenbereiche in der Fleischervorstadt ein Thema sein.

Beteiligung, Beratungen, Öffentlichkeitsarbeit und Aktionen

Im Ergebnis der Beteiligung an der Rahmenplanung sollte der Einsatz eines Gestaltungsbeirates weiter geprüft werden. Viele Kommunen haben in den vergangenen Jahren Expertengremien eingerichtet, die sich beratend an der Interpretation der Vorgaben von Gestaltungssatzungen oder den Festsetzungen von Bebauungsplänen beteiligen und darüber hinaus zu Themen und bedeutsamen Projekten der städtebaulichen und baukulturellen Entwicklung gehört werden. In der Hansestadt Stralsund begleitet seit dem Jahr 1999 ein Gestaltungsbeirat den Stadterneuerungsprozess. Nach der Erfassung der Bundesstiftung Baukultur gab es im Jahr 2012 bundesweit 61 Beiräte.¹⁰

Die Gestaltungsbeiräte sind in der Regel mit Experten besetzt, deren fachliche Kompetenz überregional anerkannt ist und die ein breites fachliches Spektrum (Städtebau, Landschaft, Architektur, Energie, Denkmalpflege) abdecken. Die Mitglieder sollten in Greifswald keine eigenen wirtschaftlichen Interessen verfolgen. Zudem sind die Anforderungen an die Mitglieder hinsichtlich der Kommunikations- und Dialogfähigkeit hoch, damit das Gremium die Inhalte mit den Projektträgern qualifiziert diskutieren und in der Öffentlichkeit angemessen vertreten kann. Die Gestaltungsbeiräte formulieren in einem diskursiven Prozess Empfehlungen, die im Zuge des Verwaltungshandelns Berücksichtigung finden und als Empfehlungen an die Bauherren weiter gegeben werden.

1.7 Entwicklung der neuen Baugebiete

Im folgenden Abschnitt werden die Ziele der Rahmenplanung für die neuen Baugebiete in der Steinbeckervorstadt, für die A-Quartiere, für die Nördliche Mühlenvorstadt (Hafenstraße, Raumkante am östlichen Hansering) sowie für den Bereich des ehemaligen KAW-Geländes mit der südlichen Bahnbrache näher erläutert.

Steinbeckervorstadt

Folgende Untersuchungen und konzeptionelle Grundlagen sind im Rahmenplan für die Steinbeckervorstadt berücksichtigt:

- Gutachten Deponieberg am Rosental Greifswald (2001)
- Vorbereitende Untersuchungen Erweiterung Sanierungsgebiet Greifswald (Nördliche Mühlenvorstadt / Steinbecker Vorstadt) (2005)
- Bebauungsplan Nr. 3 - Stralsunder Straße -, in Aufstellung
- Bebauungsplan Nr. 12 - Am Rosenthal -, 1. Ergänzung und 1. Änderung
- Bebauungsplan Nr. 100 - Veranstaltungsfläche -, Satzung (teilweise überplant durch Bebauungsplan Nr. 12 - Am Rosenthal -, 1. Ergänzung und 1. Änderung)
- Bebauungsplan Nr. 105 - Steinbeckervorstadt -, in Aufstellung
- Projektstudie zum Mehrzweckgebäude am Stadthafen (2005)
- Objektplanung zum nördlichen Ausbau des Museumshafens (2012)

¹⁰ Vgl. dazu: www.netzwerk-baukultur.de

Die Steinbeckervorstadt erhielt im Bereich des Plangebietes durch die Anlage des Museumshafens, die Schaffung einer neuen Fußgänger- und Radfahrerbrücke, der Einrichtung der Museumswerft sowie der Anlage einer multifunktionalen Veranstaltungsfläche, die unter anderem vom Theater Vorpommern im Rahmen der Ostseefestspiele genutzt wird, einen Bedeutungsgewinn sowohl für Greifswalder als auch Touristen. Zugleich ist es Ziel, den historischen Bebauungszusammenhang an der Stralsunder Straße städtebaulich zu arrondieren und die Wohnfunktion deutlich auszubauen. Damit verbunden ist die Verlagerung von zwei gewerblichen Standorten. Zugleich erfordern die schwierigen Baugrundverhältnisse einen erhöhten Gründungsaufwand für den überwiegenden Teil der geplanten Baugebiete.

Ziele für die weitere Entwicklung der Steinbeckervorstadt sind:

- Stärkung der städtebaulichen Qualität der Stralsunder Straße über Baulückenschließungen sowie ergänzende Begrünungen mit Straßenbäumen. Die Nutzungsmischung am Straßenzug (Wohnen, nicht wesentlich störendes Gewerbe, soziale und kulturelle Einrichtungen) wird erhalten. *Aufwertung der Stralsunder Straße*
- Entwicklung von Wohnquartieren westlich und östlich des Bebauungszusammenhangs der Stralsunder Straße mit jeweils eigener städtebaulicher Typologie. Das süd-östliche Quartier mit dem ehemaligen Gesellschaftshaus „Zum Greif“ soll saniert und über eine Blockrandbebauung mit umschließendem Straßenraum baulich gefasst werden. Die östliche Bauflucht nimmt die Orientierung der Fußgänger- und Radfahrerbrücke im Museumshafen auf. Das Auftaktgebäude der Bauflucht am Hafen soll städtebaulich betont gestaltet werden. Das nörd-östliche Quartier wird über eine Ringstraße erschlossen und soll über Doppelhäuser und Stadtvillen am nördlichen Stadtrand einen offenen städtebaulichen Charakter haben. Das Quartier westlich der Stralsunder Straße wird ebenfalls über eine neue Ringstraße erschlossen. Der Verlauf des Hochwasserschutzdammes bildet im Westen die Begrenzung des Quartiers, das eine sehr hochwertige Wohnlage für freistehende Einfamilienhäuser bietet. Im Zuge der Bauleitplanung sind gegebenenfalls Varianten der Bebaubarkeit bzw. der Nachverdichtung zu diskutieren. Der städtebauliche Rahmenplan beinhaltet lediglich die groben Zielstellungen hinsichtlich der Nutzung und Raumbildung. *Entwicklung neuer Wohnquartiere*
- Das nord-westlich der Stralsunder Straße befindliche Quartier mit Mischnutzungen (Tankstelle, Kfz-Handwerk, Wohnen) sollte eine Neuordnung insbesondere in den rückwärtigen Bereichen erfahren, um die Wirkungen auf das Ortsbild am nördlichen Stadteingang zu verbessern. *Neuordnung des Mischgebietes am Stadteingang*
- Im östlichen Abschnitt der Salinenstraße sollen weitere Anlagen als touristische Zielorte entwickelt werden: Funktionsgebäude mit Gastronomie am Schiffsanleger sowie ein Gradierwerk mit Aufenthaltsbereich. *Ergänzung touristischer Angebote*
- Die Umgestaltung des nördlichen Aufenthaltsbereiches am Museumshafen soll fortgeführt werden. Geplant sind Spielangebote sowie ein neuer Fuß- und Fahrradweg zwischen Brücke am Museumshafen und Ladebower Chaussee. *Aufwertung am Museumshafen*
- Die neue Wegeverbindung bindet zudem die ehemalige Deponie, deren öffentliche Zugänglichkeit zukünftig beabsichtigt ist, in das Hauptwegenetz ein. Zur Steigerung der touristischen Attraktivität der ehemaligen Deponie bietet sich eine landschaftskünstlerische Gestaltung an, bei der auch eine Aus- *Einbindung ehemalige Deponie*

sichtskonstruktion geprüft werden sollte. Sie könnte Fernblicke u.a. zur Dänischen Wiek und zum Greifswalder Bodden bieten.

A-Quartiere

Folgende konzeptionelle Grundlagen sind im Rahmenplan für die Entwicklung der A-Quartiere berücksichtigt:

- Städtebaulicher Ideenwettbewerb zur Wiederherstellung der Hafenterrassen (1993)
- Vorplanung Umgestaltung / Querungshilfe Hansering (2005)
- Städtebaulicher Ideenwettbewerb A-Quartiere der Wohnungsbau- und Verwaltungsgesellschaft mbH Greifswald (2006)
- Projektstudie Hafenterrassenbebauung A11 der Wohnungsbau- und Verwaltungsgesellschaft mbH Greifswald (2013)
- Antrag auf Bauvorbescheid zum Bauvorhaben „15-03 Neubau Wohnanlage A11-Quartier, Greifswald“ Bastmann+Zavracky Architekten im Auftrag der Wohnungsbau- und Verwaltungsgesellschaft mbH Greifswald (2015)

Die Wiederbebauung der A-Quartiere entlang des Hanserings ist Ziel der Stadtentwicklung. Im Jahr 1993 wurde ein städtebaulicher Ideenwettbewerb durchgeführt, in dessen Ergebnis eine neue nördliche Stadtansicht definiert wurde. Sie sieht die Revitalisierung des Bereiches entlang des Hanserings mit vielfältigen Nutzungen vor und stellt die traditionelle Nähe zwischen historischer Altstadt und dem Ryck wieder her. Die Umsetzung erfolgt allerdings zeitlich sehr lang gestreckt. Im Jahr 2000 wurde die Bebauung des Quartiers A10 abgeschlossen.

Derzeit befindet sich die Bebauung des Quartiers A11 durch die Wohnungsbau- und Verwaltungsgesellschaft mbH in der Vorbereitung. Die geplante Bebauung beinhaltet eine dreiseitig umschlossene Blockrandbebauung und ein im rechten Winkel zur Roßmühlenstraße angeordnetes Wohngebäude, die durch eine gemeinsame Tiefgarage miteinander verbunden sind. Die Tiefgarage soll Möglichkeiten für Bewohnerparken über die eigenen Bedarfe hinaus bieten und mindert ggf. den Parkdruck im nördlichen Innenstadtbereich. Die Bebauung ist drei- bis sechsgeschossig bei einer deutlichen Höhenstaffelung. Vor allem zur Roßmühlenstraße sind dabei niedrigere Baukörper angeordnet.

Eine weitere bedeutsame Planung für die A-Quartiere ist die beabsichtigte Neugestaltung des Hanserings, so dass der Kai bzw. der Aufenthaltsbereich am Museumshafen großzügiger ausgelegt werden kann. Im Zuge der Umgestaltung des Hanserings ist die Anlage einer dreireihigen Baumallee mit grünem Mittelstreifen vorgesehen.

Ziele für die weitere Entwicklung der A-Quartiere sind:

- Grundsätzliche Wiederherstellung der Blockstrukturen (A8, A9 und A11) bei Aufnahme der historischen nord-süd-gerichteten Straßenachsen, der neuen Bauflucht des Quartiers A10 bzw. des südlich verlagerten Hanserings sowie der konsequent begradigt geführten Roßmühlenstraße; ggf. Öffnung zur Roßmühlenstraße hin, um einen angemessenen Abstand zur dortigen Wohnbebauung zu wahren;
- Bildung einer eigenständigen Blockstruktur für das Quartier A12 durch die Verlängerung der Roßmühlenstraße bis zur Schützenstraße; weitere Prüfung der Alternativen für den Blockrand des Quartiers A12 an der Schützenstraße: geschlossene Blockrandbebauung / offene Bauweise mit Stadtvillen;

*Vorbereitung
Bebauung Quartier
A11*

*Ziele für die
A-Quartiere*

- Orientierung an der Bebauungshöhe des Quartiers A10 im gesamten Verlauf des Hanserings;
- Stärkere kleinteilig getragene Entwicklung der Quartiere A8, A9 und A12 bei entsprechenden Investoreninteressen;
- Vorrangige Nutzung der Quartiere für Wohnen mit Integration nicht störenden Gewerbes wie Beherbergung, Dienstleistungen und Gastronomie;
- Prüfung der Einordnung von Tiefgaragen mit Kapazitäten über den eigenen Bedarf hinaus für Angebote des Bewohnerparkens in der nördlichen Innenstadt.

Über die Erarbeitung des Rahmenplans erfolgte gemäß Auftrag der Bürgerschaft (Dezember 2013) die Prüfung von Planungs- und Gestaltungsgrundsätzen für die Quartiere A8 und A9, die auf eine kleinteilige und individualisierte Entwicklung orientieren.

*Prüfauftrag kleinteilige
Bebauung A8 und A9*

Im Ergebnis der Prüfung einer kleinteiligen Bebauung der Quartiere A8 und A9 steht, dass diese grundsätzlich möglich ist und eine qualitativ bereichernde Alternative für die Gestaltung der Stadtansicht am Museumshafen darstellt.

Als Ziele für die Entwicklung der Quartiere A8 und A9 können daher gelten:

*Ziele für die Quartiere
A8 und A9*

- Realisierung einer Blockrandbebauung, wobei die Raumkante an der Roßmühlenstraße offen bleiben soll. Zur Fassung der Roßmühlenstraße bietet sich der Einsatz von Mauern an, in die auch kleinere Nebengebäude integriert werden können.
- Aufgrund der geringen Baugebietsgrößen und der starken Überformungen des Umfeldes erscheint eine Anpassung der vorhandenen Parzellenstrukturen bzw. eine Bodenordnung (A8) praktikabler als eine historisch angelegte Rekonstruktion der Parzellen- und Bebauungsstruktur.
- Eine kleinteilige und individuelle Bebauung mit mehrgeschossigen Stadthäusern bietet sich an. Diese sind als Ein- und Mehrfamilienhäuser und mit gewerblichen Unterlagerungen möglich. Zugleich ist mit der kleinteiligen Bebauung und Parzellierung die Möglichkeit über Tiefgaragen zusätzliche Bewohnerparkplätze anzubieten, organisatorisch und wirtschaftlich kaum umsetzbar.
- Empfohlen wird eine viergeschossige Bebauung bzw. sollten sich die Gebäudestrukturen grundsätzlich an den Höhen des Quartiers A10 orientieren. Sprünge bei einzelnen Gebäuden bzw. -teilen sind z.B. für Dachterrassen, Staffelgeschosse möglich.

Abb. 3.8: Städtebauliche Lösung für die Quartiere A8 und A9



Abb. 3.9: Beispiel: 3- bis 4-geschossige Stadthäuser am Museumshafen, Salinenstraße



Nördliche Mühlenvorstadt / Hafenstraße

Folgende konzeptionelle Grundlagen sind im Rahmenplan für den Entwicklungsbereich Hafenstraße sowie den Grenzbereich der Nördlichen Mühlenvorstadt am Hansering berücksichtigt:

- Rahmenplan Mühlenvorstadt (1997)
- Vorbereitende Untersuchungen Erweiterung Sanierungsgebiet (Nördliche Mühlenvorstadt / Steinbecker Vorstadt, 2005)
- Bebauungsplan Nr. 55 - Hafenstraße -, in Aufstellung
- Neues Wohnen am Ryck, Städtebaulicher Realisierungswettbewerb Hafenstraße (2006)
- Investorenkonzeption, KadeWittfeldArchitektur, Aachen (2010)
- Bachelorarbeiten „Wohnen und Leben am Ryck“, BTU Cottbus-Senftenberg (2014)

Der Bereich Hafestraße stellt das größte Entwicklungspotenzial für den Stadtkern dar. Die Konversion des ehemaligen Industrie- und Gewerbegebietes zu einem innenstadtnahen Wohnstandort ist seit Anfang der 1990er-Jahre Stadtentwicklungsziel. Handlungsschwerpunkte der letzten Dekade lagen in den Bereichen Planung sowie Ordnungsmaßnahmen. Im Jahr 2006 wurde ein internationaler städtebaulicher Ideenwettbewerb durchgeführt und von der Jury die Umsetzung des 1. Preises empfohlen. Anknüpfend erfolgte - unter Einbeziehung eines potenziellen privaten Entwicklers - eine weiterführende Planung, in der Prinzipien des 1. Preises weiterentwickelt wurden.

Im Jahr 2014 setzten sich über 50 Bachelorarbeiten der BTU Cottbus-Senftenberg mit dem Standort auseinander. Dabei wurde stärker als in den Planungen vorab der Raum des östlichen Hanserings bzw. die Verknüpfung der Innenstadt mit dem Entwicklungsbereich Hafestraße betrachtet. Abgeleitet aus den Untersuchungen wurden folgende Empfehlungen gegeben:

- Quartier als Einheit betrachten: Der gesamte Bereich bedarf einer übergreifenden Konzeption; Die einzelnen Entwicklungsschritte sollten zu jedem Zeitpunkt schlüssige gestalterische und räumliche Einheiten bilden.
- Hansering rückbauen: Die Dimensionierung des Hanserings kann auf das Maß einer Stadtstraße zurückgeführt werden.
- Einheitliche Ufergestaltung: Für die Ufergestaltung bedarf es eines durchgehenden Konzeptes.
- Verknüpfung mit der historischen Altstadt: Zur Altstadt ist die Ausbildung einer Raumkante sowie die Verknüpfung der öffentlichen Räume vorzusehen.
- Freiraumkonzept: Die angrenzenden Landschaftsräume sollte über ein Freiraumkonzept mit den weiteren Bestandsstrukturen verknüpft werden.
- Speicher als Identitätsort: Der Speicher ist als identitätsstiftender Ort und für eine spannungsvolle Höhenstaffelung der Stadt erhaltenswert und sollte eine Nachnutzung erfahren.

Für den östlichen Teilbereich Hafestraße, der sich im Eigentum der Universitäts- und Hansestadt befindet, läuft das Bebauungsplanverfahren. Im Zuge der Rahmenplanung erfolgte unterstützend eine Prüfung und Bewertung der Gesamtkonzeptionen für den Standort Hafestraße: Investorenkonzeption (2010) sowie 1. Preis des Wettbewerbes (2006). Im Ergebnis steht eine Strukturvariante, die eine Grundlage für die weitere Bebauungsplanung bilden soll und in den Konzeptplänen der Rahmenplanung integriert ist.

In Auswertung der Bachelorarbeiten zur Schaffung einer Raumkante im Grenzbe- reich der Nördlichen Mühlenvorstadt bzw. am östlichen Hansering wird eine Lösung favorisiert, die den bestehenden Stadtgrabenverlauf aufnimmt und spannungsvoll integriert. Als Ziele für diesen Entwicklungsbereich werden empfohlen:

*Empfehlungen der
Gesamtbetrachtung im
Jahr 2014*

*Prüfung und Bewer-
tung der bisherigen
Konzeptionen als
Grundlage für den
B-Plan 55*

- Entwicklung einer möglichst geschlossenen Bebauungskante am Stadtgraben; Die Neubebauung sollte vorrangig als Wohnnutzung realisiert werden.
- Anlage eines westlich vor der Neubebauung gelegenen Weges am Stadtgraben, der zugleich eine direkte Verbindung vom Platz der Freiheit bis zum Speicherstandort bzw. den Ryck bietet.
- Schaffung einer neuen Wegeverbindung zwischen Schießwall und Marienstraße auf Höhe des ehemaligen Elektrizitätswerkes.
- Naturnahe Gestaltung der westlichen Uferzone des Stadtgrabens; Umbau und Begrünung des Hanserings sowie Begrünung des Parkplatzes am Hansering (Holzgasse)

Ziel für die neue Raumkante am östlichen Hansering

Die Entwicklungskonzeption berücksichtigt, dass eine bauliche Entwicklung am heutigen Standort des Parkplatzes Hansering (Holzgasse) möglich bleibt.

Im Zusammenhang mit der notwendigen Optimierung des Knotenpunktes Holzgasse / Hansering / Friedrich-Loeffler Straße stellt eine Verschwenkung der Holzgasse in südliche Richtung verbunden mit einem Brückenneubau am Stadtgraben eine aus verkehrsplanerischer Sicht optimale Lösung dar. Sie hätte den Vorteil, dass die versetzten Einmündungen der Friedrich-Loeffler-Straße und der Holzgasse zusammengelegt werden könnten. Die im Rahmenplan dargestellte Bebauungslösung für die neue Stadtkante steht dieser Variante jedoch entgegen und wäre anzupassen, mit entsprechenden städtebaulichen Qualitätsverlusten. Im Zusammenhang mit der Umbauplanung für den östlichen Hansering ist daher der Umbau des Knotenpunktes sowie die städtebauliche Lösung für die neue Bebauungskante detailliert zu prüfen.

Problem: versetzter Knotenpunkt Holzgasse / Hansering / Friedrich-Loeffler-Straße

Ehemaliges KAW-Gelände und südliche Bahnbrache

Folgende konzeptionelle Grundlagen sind im Rahmenplan für den Entwicklungsbereich ehemaliges KAW-Gelände und die südlich anliegende Bahnbrache berücksichtigt:

- Städtebauliches Konzeption Quartier Bahnhofstraße - Pfarrer-Wachsmann-Straße, ehemaliges Reichsbahngelände
- Bebauungsplan Nr. 98 - KAW-Gelände

Das Areal zwischen Bahnhofstraße, Pfarrer-Wachsmann-Straße und den Bahnlagen bietet für den Stadtkern und insbesondere für die Fleischervorstadt Potenziale, die einerseits zum Abbau derzeitiger Angebotsdefizite (z.B. Nahversorgung, Freiraumausstattung / Spielplätze, Bewohnerparken) und andererseits zur weiteren Profilierung (Kulturwirtschaft, neues Wohnen) der Fleischervorstadt offensiv genutzt werden sollten.

Mit der derzeit von einem Investor geplanten Umnutzung der ehemaligen KAW-Hallen zu einem Einkaufszentrum besteht die Chance, das Angebotsdefizit bei der Nahversorgung für die Innenstadt und Fleischervorstadt zu beseitigen und die denkmalgeschützten Hallen in eine dauerhafte Nutzung zu bringen. Darüber hinaus ist am Standort ein breites Nutzungsspektrum möglich: u.a. nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltung sowie kirchliche, kulturelle, gesundheitliche und soziale Zwecke.

Entwicklung eines Einkaufszentrums

Bei der weiteren Konzeption für das Einkaufszentrum sollte für die großzügigen Stellplatzanlagen eine Bewirtschaftung sowie eine Nutzung für Bewohnerparken außerhalb der Geschäftszeiten geprüft werden.

Im Zuge der Rahmenplanung wurde die Einbindung des geplanten Einkaufszentrums in das unmittelbare Umfeld sowie die Perspektive für die südlich angrenzende Bahnbrache näher untersucht. Im Ergebnis werden folgende Zielstellungen empfohlen:

Entwicklungsziele für die angrenzenden Bereiche am geplanten Einkaufszentrum

- Bestandsorientierte Entwicklung des Teilbereiches zwischen dem geplanten Einkaufszentrum und der Pfarrer-Wachsmann-Straße und Orientierung auf eine Mischnutzung bei Erhalt des Kulturstandortes (Polly Faber);
- Entwicklung eines neuen Wohnquartiers südlich des geplanten Einkaufszentrums: Empfohlen wird eine geschlossene Blockstruktur, die die Bezüge des angrenzenden offenen Blocks aufnimmt und zu den Bahnanlagen abschirmend wirkt. Für die neue Blockstruktur ist eine variable Gebäudetypologie einsetzbar;
- Erschließung des Wohnquartiers über die verlängerte Wiesenstraße und Einordnung von übergreifenden Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer zwischen Burg- und Wiesenstraße sowie entlang der Bahnanlagen von der Scharnhorststraße bis zum Bahnhof;
- Einordnung einer kleinen Parkanlage mit Spielangeboten zwischen dem geplanten Einkaufszentrum und dem Wohnquartier, alternativ ist eine Bebauungslösung am Standort möglich; Entwicklung eines durchgängigen Grünzuges an den Bahnanlagen.

3.2 Wohnen

Im Bereich Wohnen sind seit der Fortschreibung der Rahmenplanung 2004 vor dem Hintergrund des Stadtumbaus mehrere gesamtstädtische Prognosen und Konzepte erarbeitet worden. Sie sind als Grundlagen im Rahmenplan berücksichtigt:

- Integriertes Stadtentwicklungskonzept (2005)
- Teilfortschreibung Wohnbauflächenentwicklung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (2007)
- Bevölkerungsprognose 2009 bis 2020 (2010)
- Haushalts- und Wohnraumnachfrageprognose 2009 bis 2020 (2010)

3.2.1 Ziele

In der Fortschreibung der Rahmenplanung 2004 wurde dem Wohnungsmarkt die Rolle als Hauptmotor für die künftige Entwicklung im Sanierungsgebiet zugesprochen. Diese hat er - nicht zuletzt in Folge der Finanzmarktkrise ab dem Jahr 2008 sowie der starken Zunahme der Studierendenzahl - stärker angenommen als erwartet. Im Plangebiet entstanden seit dem Jahr 2004 rund 900 neue Wohnungen. Zusätzlich wurden in diesem Zeitraum gut 1.500 Wohnungen saniert. Ein Teil von diesen kam nach jahrelangem Leerstand neu auf den Markt (vgl. 1.3.2 Gebäude und öffentlicher Raum).

Leitziele

- **Sicherung bezahlbaren Wohnraums**
- **Stärkung des Stadtkerns als Wohnstandort**

Für die Wohnraumentwicklung im Stadtkern werden als Teilziele bestimmt:

- 2.1 Sicherung bezahlbaren Wohnraums und Ausbau der Vielfalt an Wohnformen
- 2.2 Fortführung der Wohngebäudesanierung
- 2.3 Schließung von Baulücken in den Bestandsquartieren über Wohnungsneubau
- 2.4 Vorrang bei der Entwicklung von neuen Wohngebieten im Stadtkern
- 2.5 Entwicklung von neuen Quartieren an den Wasserlagen
- 2.6 Nutzung größerer Wohnungsneubauvorhaben zur Stadtreparatur

3.2.2 Erläuterungen und Maßnahmen

Im Plangebiet gibt es insgesamt rund 6.800 Wohnungen. Davon liegen rund 3.250 Wohnungen in der Innenstadt, rund 2.900 Wohnungen in der Fleischervorstadt und rund 650 Wohnungen in den Randbereichen, die zur Nördlichen und Südlichen Mühlenvorstadt und zur Steinbeckervorstadt zählen. Der Wohnungsleerstand liegt auf das gesamte Plangebiet bezogen bei 2,9 Prozent und konzentriert sich auf unsanierte Gebäude.

6.800 Wohnungen –
2,9 Prozent Leerstand

Gut die Hälfte der Wohnungen (52 Prozent) im Plangebiet liegt in Altbauten, die meist vor dem Jahr 1945 errichtet wurden. Jede fünfte Wohnung (20 Prozent) befindet sich in einem industriell errichteten Wohngebäude. 28 Prozent der Wohnungen befinden sich in Gebäuden, die seit dem Jahr 1990 realisiert wurden. Dies ist für zentrale Lagen ein vergleichsweise sehr hoher Anteil.

52 Prozent Altbau,
20 Prozent industrieller
Wohnungsbau,
28 Prozent Neubau
seit dem Jahr 1990

Die Experimentalwerkstatt der Bauakademie der DDR untersuchte im Jahr 1973 die Umgestaltung von sechs Altstadtquartieren im Stadtzentrum von Greifswald. Aufgrund der „unzureichenden Kapazitäten in der Werterhaltung der Bausubstanz“ in den Altstädten und der vorherrschenden rationalisierten Bauweise sollte exemplarisch untersucht werden, in wie weit der industrielle Wohnungsbau an die Rahmenbedingungen einer Altstadt angepasst werden kann. Im Ergebnis einer Variantenuntersuchung entschied man sich für eine an dem historischen Stadtgrundriss weitestgehend angepasste Ersatzneubebauung im nördlichen Teil der Innenstadt zum Ryck orientiert. Realisiert wurden vergleichsweise sehr hochwertige architektonische Lösungen.

Abb. 3.10: Industrieller Wohnungsbau in der Greifswalder Innenstadt

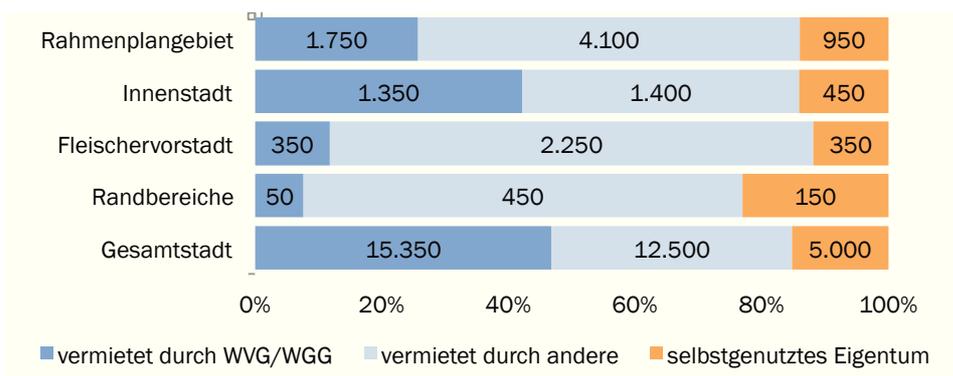


Den beiden größten Wohnungseigentümern in Greifswald, der kommunalen Wohnungsbau- und Verwaltungsgesellschaft mbH Greifswald (WVG) und der Wohnungsbau-Genossenschaft Greifswald eG (WGG), gehört ein Viertel der Wohnungen im Plangebiet (26 Prozent). Damit liegt ihr Anteil im Stadtkern deutlich unter dem gesamtstädtischen Anteil von 47 Prozent. Rund jede siebte Wohnung im Plangebiet wird durch die Eigentümer selbst genutzt (14 Prozent). Dieser Anteil liegt leicht unter dem gesamtstädtischen Wert von 15 Prozent.

WVG dominierender
Anbieter in der Innen-
stadt, andere Vermie-
ter im übrigen Plange-
biet stark vertreten

Zwischen den Stadtteilen unterschieden sich die Anteile deutlich: In der Innenstadt gehören 42 Prozent der Wohnungen der WVG, im übrigen Plangebiet dominieren die anderen Vermieter deutlich.

Abb. 3.11: Wohnungen nach Eigentümer / Vermieter (Anzahl)



Quellen: Gesamtstadt: Zensus 2011, Rahmenplangebiet: eigene Ermittlung aus Bestandserhebung (Anteile WVG/WGG) und Befragung 2014 (Anteile Miete/selbstgenutztes Eigentum)

Die Zufriedenheit mit der Wohnumgebung in der Innenstadt und der Fleischervorstadt ist sehr hoch, wie die Befragung im Jahr 2014 ergab: Drei Viertel (75 Prozent) der Befragten in der Innenstadt und über zwei Drittel (69 Prozent) in der Fleischervorstadt sind mit ihrer Wohnumgebung zufrieden. Der überwiegende Rest ist zumindest teilweise zufrieden. Explizit unzufrieden waren so gut wie keine Befragten. Bezogen auf die Wohnung fielen die Bewertungen etwas schlechter aus: Jeweils rund 10 Prozentpunkte weniger äußerten sich zufrieden (Innenstadt: 65 Prozent, Fleischervorstadt: 56 Prozent), (vgl. 1.3.3 Stadterneuerung aus Bewohnersicht).

hohe Zufriedenheit mit der Wohnumgebung, etwas geringere mit den Wohnungen selbst

Befragt nach verschiedenen Details der Wohnsituation wurden in zahlreichen Bereichen recht positive Bewertungen abgegeben: Mit dem baulichen Zustand, Größe und Zuschnitt der Wohnungen, den Fassaden und dem Gesamtbild des Wohnhauses sowie der Ordnung und Sauberkeit der Wohnumgebung waren jeweils zwischen zwei Drittel und drei Viertel der Befragten zufrieden oder sogar sehr zufrieden, während der Anteil der Unzufriedenen jeweils nur bei 10 Prozent oder sogar darunter lag.

Zufriedenheit mit Wohnungen höher als mit verschiedenen Rahmenbedingungen

Abb. 3.12: Frage: „Wenn Sie Ihre Wohnsituation beurteilen, welche Noten würden Sie folgenden Merkmalen geben?“



Ergebnis Befragung 2014, Angaben in % der Nennungen, Bewertungen 1=sehr zufrieden bis 5=sehr unzufrieden, n = 356-381

Deutlich negativer wurden dagegen das Angebot an Treffpunkten für Bewohner und insbesondere die Parkplatzsituation bewertet. Bei letzterer zeigten sich über zwei Drittel der Befragten in der Innenstadt (69 Prozent) und gut die Hälfte der Befragten in der Fleischervorstadt (54 Prozent) unzufrieden oder sogar sehr unzufrieden.

*Wohnungsbelegung
überwiegend ange-
messen*

Die durchschnittliche Wohnungsgröße der befragten Haushalte betrug in der Innenstadt 61,4 m² in 2,6 Räumen, in der Fleischervorstadt 70,2 m² in 2,9 Räumen und in den anderen Gebieten 66,0 m² in 2,8 Räumen. Die Wohnungsbelegung ist - trotz der in einer Universitätsstadt üblichen hohen Nachfrage - überwiegend angemessen: In allen Stadtteilen leben nur 4 bis 5 Prozent der befragten Haushalte räumlich beengt (mindestens eine Person mehr im Haushalt als Wohnräume ohne Küche und Bad zur Verfügung stehen).

Abb. 3.13: Wohnungsbelegung: Gegenüberstellung von Raum (R)- und Personenzahl der einzelnen Haushalte nach Stadtteilen

	Innenstadt					Fleischervorstadt					
	1R	2R	3R	4R	5R	1R	2R	3R	4R	5R	6R
1 Person	18	13	2	2	1	10	12	2	0	0	0
2 Personen	2	19	16	5	3	0	10	21	7	0	0
3 Personen	0	1	4	9	0	0	0	12	9	0	0
4 Personen	0	0	2	2	0	0	0	2	7	5	1
5 Personen	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0

Ergebnis der Befragung 2014, Angaben in % der Nennungen, n=95/92, grün unterlegt = räumlich entspanntes Wohnen, orange unterlegt = räumlich beengtes Wohnen

Die Studierenden haben beim Wohnen deutlich andere Ansprüche und finanzielle Möglichkeiten als die anderen Bevölkerungsgruppen. Dies zeigt sich insbesondere in der Flächeninanspruchnahme. Die Studierenden haben pro Kopf eine Wohnfläche von 26,7 m², während die anderen Personen mit 36,4 m² fast 10 m² pro Kopf mehr zur Verfügung haben. Besonders deutlich zeigt sich dieser Unterschied in der Innenstadt, wo die Studierenden durchschnittlich auf 25,2 m² pro Kopf, die anderen Personen dagegen auf durchschnittlich 39,6 m² pro Kopf kommen. Durch reduzierte Flächenansprüche können sich die studentischen Haushalte (meist in Form von Wohngemeinschaften) Wohnungen leisten, die sonst eher von besser verdienenden und größeren Haushalten genutzt würden.

*Studierende nutzen
pro Kopf 10 m² weni-
ger Wohnfläche*

Die Mieten pro m² in Greifswald sind eher auf großstädtischem Niveau als auf dem Niveau der Region Vorpommern. Der Greifswalder Mietspiegel liegt in vielen Teilmärkten um 30 bis 50 Prozent über dem Stralsunder und in vielen Fällen gleichauf mit dem Rostocker.

*Mieten auf großstädti-
schem Niveau und
besonders hoch
in der Innenstadt*

Sowohl die Analysen von Immobilienportalen als auch die Ergebnisse der Befragung im Jahr 2014 zeigen, dass die Mieten vor allem in der Innenstadt deutlich über dem gesamtstädtischen Durchschnittswert liegen. In der Fleischervorstadt gibt es einen hohen Anteil großer Wohnungen, in denen die Mieten pro m² niedriger liegen. Allerdings sind die absoluten Mieten für die großen Wohnungen recht hoch. Entsprechend hat sich hier in den vergangenen Jahren ein neues und eher akademisches Milieu aus gut verdienenden Angestellten und studentischen Wohngemeinschaften gebildet.

Der Teilmarkt für das studentische Wohnen in Greifswald ist von hohen Mieten geprägt. Dies liegt an mehreren Gründen: Zum einen sind die Mieten für die nachgefragten kleinen Wohnungen überproportional hoch. Zum anderen gibt es in Studentenstädten zu Semesterbeginn Nachfragespitzen, die den Vermietern hohe Preisaufschläge ermöglichen. Sowohl bei den Wohngemeinschaften als auch bei den renditeorientierten Anbietern für Studentenwohnen sind in Greifswald Warmmieten von über 15 Euro pro m² üblich. Diese sind allerdings nur bedingt mit dem Mietspiegel vergleichbar, da sie oft erweiterte Nebenkosten (z.B. Telekommunikation und Strom) beinhalten.

studentisches Wohnen: deutlich überdurchschnittliche Mieten durch knappe Angebote

Das studentische Wohnen ist kein in sich abgeschlossener Teilmarkt. Viel mehr bestehen enge Wechselwirkungen mit dem gesamtstädtischen Wohnungsmarkt. Dies führt dazu, dass ein geringes Angebot für studentisches Wohnen auch die Wohnungen auf dem Gesamtmarkt verknappt und zu steigenden Mieten führen kann. Laut Prognosen der Kultusministerkonferenz und Statistiken der Ernst-Moritz-Arndt-Universität waren die Studierendenzahlen in den letzten Jahren leicht rückläufig und bleiben mittelfristig eher stabil, so dass die extremen Engpässe der vergangenen Jahre aufgrund der doppelten Abiturjahrgänge in vielen Bundesländern eher der Vergangenheit angehören dürften. Weitere Angebote, die flexibel angelegt auch für studentisches Wohnen in Frage kommen, könnten damit dämpfend auf die zukünftige Preisentwicklung wirken.

2.1 Sicherung bezahlbaren Wohnraums und Ausbau der Vielfalt an Wohnformen

Das vergleichsweise hohe Mietenniveau gekoppelt mit den Gentrifizierungstendenzen im Stadtkern (vgl. 1.3.1 Bevölkerungsentwicklung) sind ein zunehmend an Bedeutung gewinnendes Thema für die Stadtentwicklung. Um für Greifswald langfristig betrachtet sozialräumliche Polarisierungen zu vermeiden, sollte nach Möglichkeit auf eine ausgewogene soziale Mischung aller Stadtteile orientiert werden. Dazu ist es erforderlich, auch zukünftig in der Innenstadt und der Fleischervorstadt preisgünstige Wohnungen in ausreichender Anzahl bereit zu stellen.

Orientierung auf eine ausgewogene soziale Mischung in den Stadtteilen

Analysen zur Einkommensentwicklung der letzten Dekade zeigen, dass trotz eines bundesweit steigenden Beschäftigungsgrads der Anteil der Haushalte mit sehr niedrigem Einkommen, die auf preisgünstigen Wohnraum angewiesen sind, eher steigt als sinkt. Der Bedarf an preisgünstigen Wohnungen wird daher mindestens stabil bleiben. Eine weiter wachsende Versorgungsaufgabe besteht dabei vor allem für die Seniorengruppe, welche u.a. aufgrund längerer Phasen von Arbeitslosigkeit über nur geringe Einkommen verfügt.

Um in der Innenstadt und Fleischervorstadt bezahlbaren Wohnraum anzubieten und einkommensschwache Haushalte vor weiteren Verdrängungen zu schützen, könnten folgende Steuerungsmöglichkeiten von der Universitäts- und Hansestadt genutzt werden:

Steuerungsmöglichkeiten

Im Projekt „Wohnen in der Mauer“ an der Hirtenstraße, das im Jahr 1995 fertiggestellt wurde, konnten vom Land geförderte Sozialwohnungen integriert werden. Derzeit bietet das Land kein Förderprogramm für den sozialen Wohnungsbau. Der wachsende Handlungsbedarf auf der kommunalen Ebene sollte entsprechend offensiv an das Land transportiert werden.

Landesprogramm für sozialen Wohnungsbau einfordern

Im Plangebiet befinden sich rund 1.630 Wohnungen (24 Prozent aller Wohnungen des Gebiets) im Eigentum des Wohnungsbau- und Verwaltungsgesellschaft mbH Greifswald (WVG) sowie rund 120 Wohnungen (2 Prozent) der Wohnungsbaugenossenschaft Greifswald e.G. (WGG). Der überwiegende Anteil liegt in der Innenstadt. Beide Unternehmen haben den Anspruch einer sozialen Wohnraumversorgung in ihren Statuten und streben an, "jeder Bevölkerungsgruppe bedarfsgerechte und geeignete Wohnungen anzubieten" (WVG) bzw. "eine gute, sichere und sozial verantwortbare Wohnungsversorgung" (WGG). Die Unternehmen halten daher auch Angebote für einkommensschwache Haushalte im Plangebiet vor und sollten dabei weiter Unterstützung finden. Zugleich sind sie auch aktive Entwickler für Neubauvorhaben im Rahmenplangebiet. Die WGG setzte im Jahr 2014 in der Neunmorgenstraße 22 ein neues Wohnprojekt um. Die WVG bereitet die Bebauung des Quartiers A11 mit rund 80 Wohnungen vor, wobei auf verschiedene Wohnungsstandards orientiert wird. Die Integration von angemessenen Anteilen auch sehr preisgünstiger Wohnungen in größere Wohnbauprojekte sollte bei zukünftigen Vorhaben durch Förderung unterstützt werden, um die wirtschaftliche Tragfähigkeit zu sichern.

WVG und WGG bieten Handlungsmöglichkeiten für den Stadtkern

Ein Großteil der Entwicklungsgebiete mit dem Schwerpunkt Wohnen befindet sich im Eigentum der Universitäts- und Hansestadt. Im Sanierungsgebiet kann sie darüber hinaus mit ihren Vorkaufsrechten Einfluss bei möglichen Eigentümerwechseln nehmen. In Kaufverträgen für kommunale Grundstücke bzw. in städtebaulichen Verträgen kann eine Verpflichtung eingesetzt werden, dass ein Anteil der Wohnungen für einen maximalen Mietpreis im sozialverträglichen Rahmen für Geringverdiener angeboten wird. Eine vergleichbare Option bieten der Einsatz des Erbbaurechts und die Reduzierung des Zinses zugunsten der Schaffung von preisgünstigen Wohnungen und Belegungsrechten. Beide Instrumente wendet die Universitäts- und Hansestadt im Bereich der Bindung junger bauwilliger Familien bereits an.

Einflussnahme über Verkauf und Erbbaurecht grundsätzlich möglich

Baugruppenprojekte mit sozialem Anspruch, bundesweit in den letzten Jahren verstärkt auch mit Angeboten für gemeinschaftliches Wohnen im Alter, sind oft bereit, für den Zugang zu Grundstücken oder Bestandsobjekten eine freiwillige selbstfinanzierte Sozialbindung für einen Teil der Wohnungen einzugehen. Analog bieten sich auch genossenschaftsähnliche Modelle an, in denen sich die Mitglieder nach ihren unterschiedlichen finanziellen Möglichkeiten einbringen, um das gemeinsame Projekt zu finanzieren (Quersubventionierung).

Baugruppenprojekte und Genossenschaften

Empfohlen wird, die oben genannten Steuerungsmöglichkeiten im Zuge der weiteren Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen zu prüfen. Als potenzielle Standorte, die sich für den Einsatz besonders eignen, können benannt werden:

Prüfung des Einsatzes der Steuerungsmöglichkeiten

- Alle Immobilien mit Wohnnutzung sowie Grundstücke in Baulücken in den Bestandsquartieren, die sich im Eigentum der Universitäts- und Hansestadt befinden;
- Der südlich des ehemaligen KAW-Geländes liegende Entwicklungsbereich für Wohnen: Es sollte geprüft werden, inwieweit die Universitäts- und Hansestadt als Entwickler bzw. Zwischenerwerber für den Bereich auftritt. Das Gelände befindet sich derzeit überwiegend im Eigentum der DB Netz AG sowie des Bundeseisenbahnvermögens.

Durch die besondere Lage des Stadtkerns am landschaftlich geprägten Stadtrand sowie durch die kleinteilige Bebauungsstruktur vor allem in der südlichen Fleischervorstadt hat das Plangebiet trotz der historisch gewachsenen Dominanz des Mietwohnens einen ausgewogenen Anteil an Wohneigentum. Dieser liegt mit rund 14 Prozent nur geringfügig unter dem gesamtstädtischen Wert von 16 Prozent.

Nachdem sich der Trend der Suburbanisierung derzeit bundesweit zu einem Rückzug in die Zentren der Regionen umkehrt, sollte auch in Greifswald die Entwicklung von Neubaustandorten mit hoher Attraktivität verstärkt werden. Die Stadt kann dadurch wirtschaftlich besonders leistungsfähige Personen binden bzw. zurückgewinnen.

Zuzugstrend in die Zentren offensiv nutzen

Im Plangebiet besteht trotz der hohen Neubautätigkeiten in den vergangenen Jahren eine beachtliche Vielzahl an größeren Entwicklungsbereichen mit differenzierten Lagequalitäten und Milieuprägungen sowie ein noch vorhandenes Potenzial an Baulücken. Diese Potenziale bieten sich grundsätzlich auch für Wohnformen im Eigentum an. Entsprechend ist im Rahmenplan eine hohe Breite an städtebaulichen Typologien (vom freistehenden Eigenheim, über das Stadt- bzw. Reihenhaus bis zum Mehrfamilienhaus) vorgesehen, die neben größeren Bauträgern auch von Einzeleigentümern, Kleininvestoren oder Baugruppen entwickelt werden können.

Wohnbaustandorte mit Zielgruppenorientierung entwickeln

Normal für eine Studentenstadt ist der Befund der Befragung im Jahr 2014, dass nur knapp zwei Drittel der Haushalte planen, langfristig in der Stadt zu bleiben. Auffällig ist zugleich die hohe Bindung an beide Stadtteile bei denen, die längerfristig in der Stadt bleiben wollen: Nahezu alle Befragten in der Innenstadt und Fleischervorstadt, die langfristig die Stadt als Lebensmittelpunkt sehen, möchten bei einem Wohnungswechsel in ihrem Stadtteil bleiben. Von den Befragten mit Umzugsabsichten wollen 9 Prozent aus der Innenstadt zukünftig im Eigentum wohnen. In der Fleischervorstadt lag dieser Anteil bei 18 Prozent. Damit besteht für die Steigerung des Anteils an selbstgenutztem Eigentum ein aktives Nachfragepotenzial in den Stadtteilen selbst.

hohe Bindung und Interesse an Wohneigentum in den Stadtteilen nutzen

Die Universitäts- und Hansestadt hat bei Verkaufsaktivitäten mit einem Kriterienkatalog ein Steuerungsinstrument für die Sanierungsgebiete geschaffen, bei dem im Vergabeverfahren die Selbstnutzung der Bieter hoch bewertet wird. Zudem erhalten junge und bauwillige Familien, die in einem Bebauungsplangebiet ein Einfamilienhaus oder eine Doppelhaushälfte errichten möchten, einen Nachlass beim Kaufpreis oder eine Minderung des Erbbauzinses. Diese Instrumente sollten weiter genutzt und qualifiziert werden.

Instrumente der Universitäts- und Hansestadt zur Förderung von Wohneigentum fortführen

Durch die vorgesehene Mischung von unterschiedlichen Quartiers- und Gebäudetypen bei den größeren Entwicklungs- und Neubauvorhaben soll das vorhandene Spektrum aus Mietwohnen und eigentumsfähigen Wohnformen in unterschiedlichen Lage- und Preiskategorien weiter ausgebaut werden.

2.2 Fortführung der Wohngebäudesanierung

Die Sanierung der Wohngebäude im Plangebiet ist inzwischen sehr weit fortgeschritten. Nur noch 74 Gebäude mit 139 Wohnungen waren zum Zeitpunkt der Bestandserhebung im April 2014 nicht saniert. Zugleich weisen die Gebäude erhebliche Instandsetzungsstaus auf und sind teilweise nicht mehr bewohnbar. Entsprechend hoch liegt der durchschnittliche Wohnungsleerstand mit 42 Prozent (rund 60 Wohnungen). Die besonders desolaten Gebäude wirken sich negativ auf das städtebauliche Erscheinungsbild der näheren Umgebung aus. Insofern ist eine Sanierung dieser Gebäude im öffentlichen Interesse, weiterhin Sanierungsziel und sollte bei Unrentierlichkeit unterstützt werden.

Fortführung der Sanierung in 74 Wohngebäuden

Über die Fortsetzung der Sanierung der Wohngebäude und die folgende Vermietung des derzeit nicht genutzten Wohnraums können für das Plangebiet rund 60 Wohnungen im Bestand aktiviert werden.

Aktivierungspotenzial: 60 Wohnungen

2.3 Schließung von Baulücken in den Bestandsquartieren über Wohnungsneubau

Die Wiederherstellung des Stadtgrundrisses in der Innenstadt und der Fleischervorstadt durch die Schließung von Baulücken bleibt Sanierungsziel. In den meisten Fällen bietet sich für diese Maßnahmen Wohnungsneubau an. Im Rahmen der Bestandserhebung im April 2014 wurden 84 Baugrundstücke als Baulücken ermittelt, in denen rund 430 Wohnungen errichtet werden können. Aufgrund der Umgebungen handelt sich beim Neubaupotenzial nahezu ausschließlich um Wohnungen in Mehrfamilienhäusern.

Potenzial Baulückenschließung: 420 Wohnungen

Abb. 3.14: Bilanz der Wohnbaupotenziale in Baulücken

		Anzahl Baulücken	Anzahl Wohnungen	davon in	
				EFH	MFH
Stadtteil Innenstadt		33	140	5	135
Stadtteil Fleischervorstadt		42	210	5	205
Randbereiche		9	80	-	80
davon	Steinbeckervorstadt	6	60	-	60
	Nördliche Mühlen-VS	3	20	-	20
	Südliche Mühlen-VS	-	-	-	-
Gesamt		84	430	10	420

Quelle: Eigene Ermittlung, Ansatz mit Berücksichtigung vorhandener / möglicher Parzellierung

Für Baulücken und Brachflächen, die mittel- bis langfristig nicht genutzt werden, kommen auch Zwischennutzungen in Frage. Angesichts der Eigentümerstruktur – nur wenige potenzielle Zwischennutzungsflächen sind in kommunalem Eigentum – sind hier bilaterale Vereinbarungen zwischen Grundstückseigentümern und Nutzern erforderlich, die auch den temporären Charakter der Zwischennutzung berücksichtigen und zukünftige Nutzungsinteressen des Eigentümers sicherstellen.

für ungenutzte Baulücken kommen Zwischennutzungen in Frage

Das kreative Milieu in der Fleischervorstadt hat das Potenzial, eigenständig Zwischennutzungskonzepte für Flächen zu erarbeiten. Hierzu ist vor allem ehrenamtliches Engagement erforderlich, die Stadtverwaltung kann helfen, zwischen Grundstückseigentümern und potenziellen Nutzern eine Kommunikation aufzu-

bauen und ggf. über die Städtebauförderung Zwischennutzungsprojekte zu unterstützen. Für eine Unterstützung bedarf es jedoch eines gewissen Konkretisierungsgrads, der derzeit für kein Projekt bekannt ist.

Eine Grundlagenerarbeitung für ein solches Projekt hätte zu dessen aktiver Zeit eine Aufgabe des Quartiermanagements sein können. Allerdings wurden in dieser Zeit kaum Zwischennutzungen initiiert. Insofern ist zu klären, ob und inwieweit eine ausreichende Mitwirkungsbereitschaft für Zwischennutzungsprojekte vorliegt.

2.4 Vorrang der Entwicklung von neuen Wohngebieten im Stadtkern

Die Wohnraumentwicklungsplanung vollzog um die Jahrtausendwende die Anpassung von einer stark wachstumsorientierten zu einer auf Reduktion orientierten Planung: Dem Flächennutzungsplan 1998 lag ein Bedarf an Zugängen von 15.100 Wohnungen im Zeitraum 1995 bis 2010 zu Grunde.

Das ISEK 2002 orientierte auf einen Zugang von 3.800 Wohnungen und Überhängen von 3.200 bis 4.700 Wohnungen im Zeitraum 2000 bis 2015.

In der ISEK-Teilfortschreibung Wohnbauflächenentwicklung wurden im Jahr 2007 die Stärkung der Innenstadt als urbane Mitte und die Stadt der kurzen Wege als Entscheidungskriterien für die Prioritäten der Wohnbauflächenentwicklung zugrunde gelegt. Bezogen auf den Planungshorizont 2015 wurden 1.000 Wohnungen, davon über 400 im Plangebiet, mit der ersten Priorität versehen, während rund 2.000 Wohnungen vor allem in Stadtrandlagen mit zweiter Priorität oder zunächst gar nicht entwickelt werden sollen.

Empfohlen wird, den Vorrang für den Stadtkern bei der Entwicklung von neuen Wohngebieten konsequent fortzuführen. Entsprechend sollten im Rahmen der Fortschreibung des ISEK bzw. der gesamtstädtischen Wohnbauflächenentwicklung folgende Anpassungen geprüft werden:

Empfehlungen für Prioritäten bei der Wohngebietenentwicklung

Abb. 3.15: Empfehlungen für die Anpassung der Prioritäten des ISEK bei der Entwicklung neuer Wohngebiete

Steinbeckervorstadt	Einordnung der neuen Wohnquartiere östlich und westlich der Stralsunder Straße von der 2. in die 1. Priorität
Nördliche Mühlenvorstadt	Aufnahme des Wohnbaupotenzials östlich des Hanserings in das ISEK und Einordnung in die 1. Priorität
Fleischervorstadt	Aufnahme des Wohnbaupotenzials auf dem KAW-Gelände in das ISEK und Einordnung in die 1. Priorität

Die bisherige Einordnung der A-Quartiere sowie des Entwicklungsbereichs Hafensstraße des ISEK in die 1. Priorität soll erhalten bleiben.

2.5 Entwicklung von neuen Quartieren an den Wasserlagen

Derzeit laufen die Vorbereitungen für die Bebauung des Quartiers A11 mit 80 Wohnungen durch die Wohnungsbau- und Verwaltungsgesellschaft mbH Greifswald. Die noch offenen Entwicklungspotenziale erstrecken sich auf die Quartiere A8, A9 sowie A12.

*Potenzial A-Quartiere:
180 Wohnungen*

Alle drei Quartiere bieten sich grundsätzlich für Wohnbebauungen an, wobei Nutzungen wie einem Hotel, Gastronomie und weiteren kleinteiligen nicht störenden gewerblichen Nutzungen Raum gegeben werden sollte. Empfohlen wird, dass die Quartiere A8 und ggf. A9 mit kompakten Stadthäusern und vorrangig für selbstgenutztes Eigentum entwickelt werden. Es besteht ein Potenzial von jeweils 10 Wohnungen in EFH und MFH. Für das Quartier A9 besteht in Abhängigkeit von der Entwicklung im Bereich Hafenstraße die Option, hier ein Hotel zu errichten.

Für das Quartier A12 bietet sich ebenfalls eine kleinteilige an die heutige Parzellierung angelehnte Bebauung an, wobei aufgrund der Blockgröße und insbesondere zum Hansering orientiert auch größere Gebäude integriert werden können. Das abgeschätzte Wohnbaupotenzial entspricht dem des Quartiers A11 mit 80 Wohnungen in MFH.

In der Steinbeckervorstadt gingen Planungen aus den frühen 1990er-Jahren von rund 1.000 Wohnungen in einer verdichteten Bauweise aus. Im Flächennutzungsplan wurden im Jahr 1998 für diesen Bereich insgesamt 240 zusätzliche Wohnungen in Mehrfamilienhäusern vorgesehen.

*Potenzial Quartiere
in der Steinbecker-
vorstadt:
230 Wohnungen*

Angesichts der Lagequalitäten und einer differenzierteren Zielgruppenorientierung bietet sich für die Steinbeckervorstadt eine Kombination aus einem kompakten Mehrfamilienhausquartier und zwei hinsichtlich der Bautypologie variierenden Einfamilienhausquartieren an. In den drei Quartieren besteht ein Potenzial von 185 Wohnungen in MFH und 45 Wohnungen in EFH.

Werden die Wohnbaupotenziale in Baulücken mit berücksichtigt, ergibt sich für die Steinbeckervorstadt ein Gesamtpotenzial für den Neubau von 290 Wohnungen.

Neben der Stärkung der Innenstadt als urbane Mitte wurde auch der Entwicklung der Standorte am Wasser in der ISEK-Teilfortschreibung Wohnbauflächenentwicklung eine hohe Priorität eingeräumt. Die Flächen entlang der Hafenstraße stehen nach einer jahrzehntelangen gewerblichen Nutzung seit einigen Jahren für eine andere Entwicklung zur Verfügung und waren Thema umfangreicher Planungsverfahren. Der Standort kombiniert eine attraktive Wasserlage mit innenstadtnaher Lage und bietet sich gleichermaßen für hochwertiges Wohnen im Eigentum und attraktives Mietwohnen an. Touristische und nicht wesentlich störende gewerbliche Angebote bis hin zum neuen Standort des Stadtarchivs an der Straße „An den Wurthen“ sind ergänzende Nutzungen.

*Potenzial
Entwicklungsbereich
Hafenstraße:
350 Wohnungen*

In der ISEK-Teilfortschreibung Wohnbauflächenentwicklung wurden im Jahr 2007 für den Entwicklungsbereich Hafenstraße 350 Wohnungen davon 130 in EFH und 220 in MFH bilanziert. In der Tendenz werden wahrscheinlich weniger Wohnungen realisiert, wie nachfolgende Konzeptionen aufgezeigt haben.

2.6 Nutzung größerer Wohnungsneubauvorhaben zur Stadtreparatur

Der südlich des KAW-Geländes gelegene größere Konversionsstandort bietet für die Fleischervorstadt die Möglichkeit der Entwicklung eines neuen Wohnquartiers. Empfohlen wird eine geschlossene Blockstruktur, die die Bezüge des angrenzenden offenen Blocks aufnimmt und zu den Bahnanlagen abschirmend wirkt. Die neue Blockstruktur kann sowohl durch einen Bauträger als auch durch Einzelbauherren realisiert werden, wobei eine variable Gebäudetypologie einsetzbar ist.

*Potenzial Wohnbaustandort südlich des ehemaligen KAW-Geländes:
30 Wohnungen*

Bei der Bilanzierung des Wohnbaupotenzials von 30 Wohnungen ist auf ein Maximum an kleinteiliger Bebauung orientiert, so dass in der Regel von einer Wohnung pro Gebäude ausgegangen wird.

Beim Standort handelt es sich um eine gut integrierte Wohnlage mit Beeinträchtigungen durch die Bahn und das nahe geplante Einkaufszentrum am Standort der ehemaligen KAW-Hallen. Aufgrund der Lagemerkmale dürfte der Standort für Wohnen im Eigentum vor allem für Haushalte interessant sein, die nur moderate finanzielle Belastungen tragen können.

Zudem sollte weiter geprüft werden, inwiefern am Standort auch Angebote für sehr preiswertes Wohnen entwickelt werden können.

Im Rahmen der städtebaulichen Fassung des Hanserings können östlich des Stadtgrabens mehrere drei- bis viergeschossige Wohngebäude entstehen. Das Baupotenzial umfasst rund 100 Wohnungen.

*Potenzial Wohnbaustandort östlicher Stadtgraben:
100 Wohnungen*

Durch die Schließung von Baulücken, die Entwicklung von neuen Wohnquartieren und größeren Wohnbaustandorten besteht im Rahmenplangebiet insgesamt ein Neubaupotenzial rund 1.280 Wohnungen. Dieses Potenzial liegt nahe an der Zahl der Wohnungen, die im Rahmenplangebiet in den vergangenen 10 Jahren neu errichtet wurden (ca. 900 Wohnungen). Bei unveränderten Rahmenbedingungen (u.a. Zinsen auf niedrigem Niveau) könnte davon ausgegangen werden, dass in den kommenden 10 bis 15 Jahren die vorhandenen Potenziale ausgeschöpft werden.

*gesamtes Wohnbaupotenzial im Plangebiet:
1.320 Wohnungen*

Abb. 3.16: Bilanz der Wohnbaupotenziale im Plangebiet

Wohnungen		EFH	MFH	Gesamt
Baulücken im Plangebiet		10	430	430
neue Quartiere an Wasserlagen		175	585	760
davon	A-Quartiere	-	180	180
	Quartier in der Steinbeckervorstadt	45	185	230
	Entwicklungsbereich Hafenstraße	130	220	350
Wohnungsneubauvorhaben zur Stadtreparatur		30	100	130
davon	Wohnbaustandort südlich KAW-Gelände	30	-	30
	östlich des Hansering	-	100	100
Gesamt		215	1.105	1.320

Quellen: Eigene Ermittlung, Entwicklungsbereich Hafenstraße ISEK-Teilfortschreibung 2007

Zugleich ist zu beachten, dass sich die Aktivierbarkeit der Potenziale unterschiedlich darstellt. Für rund 70 Prozent der Wohnbaupotenziale muss Baurecht über die Bauleitplanung gesichert werden. Die Potenziale in den Baulücken sind

aufgrund schwieriger Eigentümerstrukturen und anderer Hemmnisse zum Teil nur aufwändig aktivierbar. Grob abgeschätzt, ist die Universitäts- und Hansestadt Eigentümerin für 15 Prozent der Wohnbaupotenziale und kann für diesen Anteil offensiv die Entwicklung beeinflussen.

Die hohe Akzeptanz für Wohnungsneubau im Stadtkern fördert die Aktivierung der Potenziale zusätzlich: 61 Prozent der Befragten im Jahr 2014 halten die Schaffung von neuem Wohnraum für sehr wichtig. Damit rangiert dieses Handlungsfeld auf Platz 6 von 21 abgefragten Handlungsfeldern.

Die fortgesetzte Neubauentwicklung führt zu einem weiteren Anstieg des Bevölkerungsstandes im Stadtkern. Bei einer Belegung von 1,8 Personen pro Geschosswohnung und 2,4 Personen pro Einfamilienhaus entsprechend dem Greifswalder Durchschnitt¹¹ führt die vollständige Nutzung aller Wohnbaupotenziale zu einem Zuwachs um rund 2.500 Personen im Stadtkern.

*Potenziale bieten
Wohnraum für rund
2.500 Personen*

¹¹ Eigene Ermittlung auf Basis der Befragung 2014

3.3 Handel und Wirtschaft

Die Greifswalder Innenstadt ist das traditionelle Handels- und Dienstleistungszentrum der Stadt und Region. Der Einzelhandel wurde gesamtstädtisch wie mit Fokus auf die Innenstadt in den vergangenen 10 Jahren in verschiedenen Fachplänen und Gutachten näher behandelt. Die Ergebnisse sowie aktuelle Planungen der Universitäts- und Hansestadt bilden Grundlagen der Rahmenplanung:

- Einzelhandelsfachplan (2005)
- Abgrenzung der Zentralen Versorgungsbereiche (2006)
- Aktualisierung des Einzelhandelsfachplan (2009)
- Verträglichkeitsuntersuchung für die Ansiedlung eines Nahversorgungszentrums auf dem KAW-Gelände (2013, Auftraggeber Investor)
- Entwurf Teilfortschreibung der Abgrenzung der Zentralen Versorgungsbereiche (2014)
- Bebauungsplan Nr. 98 - KAW-Gelände

3.3.1 Ziele

Die zentrale Zielstellung der bisherigen Rahmenplanung für die Entwicklung des Handels und der Wirtschaft wird bestätigt.

Leitziele

- **Stärkung der Innenstadt als Handels-, Dienstleistungs- und Arbeitsstandort**
- **Sicherung des quartiersbezogenen nicht (bzw. nicht wesentlich) störenden Handels, Handwerks und Gewerbes**

Ausgehend von dem erreichten Entwicklungsstand, den vorhandenen Potenzialen und Defiziten werden als Teilziele bestimmt:

- 3.1 Stärkere Profilierung der Handels- und Wirtschaftsräume
- 3.2 Schaffung von Räumen zur stärkeren Bindung kreativer Potenziale an die Stadt
- 3.3 Aufwertung des westlichen Abschnitts der Langen Straße
- 3.4 Ausbau der Einkaufsangebote für den täglichen Bedarf - Entwicklung des ehemaligen KAW-Geländes
- 3.5 Unterstützung von Gewerbe- und Handwerksbetrieben
- 3.6 Ergänzung von gastronomischen Angeboten an touristischen Zielorten und Ausbau der Übernachtungskapazitäten
- 3.7 Unterstützung von Kooperationen und Umsetzungsprozessen

3.3.2 Erläuterungen und Maßnahmen

3.1 Stärkere Profilierung der Handels- und Wirtschaftsräume

Insgesamt sind in der Innenstadt 176 Einzelhandelsbetriebe mit einer Verkaufsfläche von knapp 20.000 m² aktiv. Davon entfallen rund drei Viertel auf den sogenannten aperiodischen Bedarf (von Bekleidung über Bücher und Elektroartikel bis hin zu Hausrat und Möbel). Der Lebensmitteleinzelhandel ist mit einem Anteil von 8 Prozent der Verkaufsfläche nur gering vertreten. Neben einem kleinen Supermarkt in den Dompässagen wird dieser vor allem von kleineren Verkaufsstellen (hauptsächlich Bäckereien und Fleischereien) geprägt.

*Ausgangslagen:
Innenstadt*

Abb. 3.17: Verkaufsflächen im Plangebiet

	Stadtteil Innenstadt	Stadtteil Fleischer- Vorstadt	Rand- bereiche	Gesamtstadt
periodischer Bedarf ohne Lebensmittel	1.535 m ²	k. A.	k. A.	5.960 m ²
Lebensmittel	1.540 m ²	ca. 280 m ²	ca. 800 m ²	29.970 m ²
aperiodischer Bedarf	16.655 m ²	k. A.	k. A.	72.850 m ²
Summe	19.730 m ²	k. A.	k. A.	108.780 m ²

Quellen: Entwurf Teilfortschreibung der Abgrenzung der Zentralen Versorgungsbereiche (2014), Angabe zur Fleischervorstadt: Abgrenzung der Zentralen Versorgungsbereiche auf Grundlage des Einzelhandelsfachplans (2006), Angabe zu Randbereichen: eigene Abschätzung

Im Bereich des aperiodischen Bedarfs verfügt die Innenstadt über eine eher kleinteilige Struktur und einen hohen Anteil inhabergeführter Geschäfte. Der Anteil des filialisierten Einzelhandels ist verhältnismäßig gering. Diese eher kleinteilige Struktur macht einerseits die Charakteristik der Innenstadt aus, andererseits fehlt dadurch ein großer Magnetbetrieb.

Räumlich konzentriert sich der Einzelhandel in der Innenstadt in der Langen Straße, an den Marktplätzen und am Schuhhagen, die eine zusammenhängende Fußgängerzone bilden. Der Hauptfrequenzbereich mit den hochwertigsten Anbietern und wichtigen Dienstleistungen (Post, Banken / Sparkasse) und gastronomischen Einrichtungen konzentriert sich dabei um den Marktplatz. Insbesondere im Bereich der westlichen Langen Straße, aber auch in den Seitenstraßen der Fußgängerzone, nimmt die Nutzungsintensität deutlich ab. Insgesamt stehen rund 7.000 m² bzw. 35 Prozent der Verkaufsfläche in der Innenstadt leer, konzentriert in den Randlagen und rückwärtigen Bereichen der Dompassage.

Die klassischen Innenstadtsortimente konkurrieren zunehmend mit dem Onlinehandel. Im Bekleidungsbereich zeigt sich zudem, dass Greifswald für ein Oberzentrum recht hohe Kaufkraftabflüsse in andere Städte hat. Dies deutet darauf hin, dass es in Teilmarktsegmenten keine ausreichenden Angebote in der Stadt gibt.

In der Fleischervorstadt gibt es lediglich einzelne kleine Einzelhandelsbetriebe. Diese liegen vor allem in der Gützkower Straße und der nördlichen Langen Reihe. Ein größerer Teil der Betriebe bietet aperiodischen Bedarf in speziellen Sortimenten an: vom Sanitätshaus über Fahrradläden bis zum Küchenstudio. Für die Nahversorgung mit Lebensmitteln gibt es in der Fleischervorstadt derzeit jeweils eine Verkaufsstelle einer Bäckerei und einer Fleischerei.

Fleischervorstadt

In der Steinbeckervorstadt existiert im Einzelhandelsbereich ein Getränkemarkt, der in seinem Randsortiment auch einige andere Lebensmittel und Produkte anbietet. Auch die Tankstelle am nördlichen Stadteingang bietet in ihrem Shop ein Sortiment an Lebensmitteln an, das preislich eher auf Gelegenheitskäufe als auf eine Nahversorgungsfunktion orientiert.

Steinbeckervorstadt

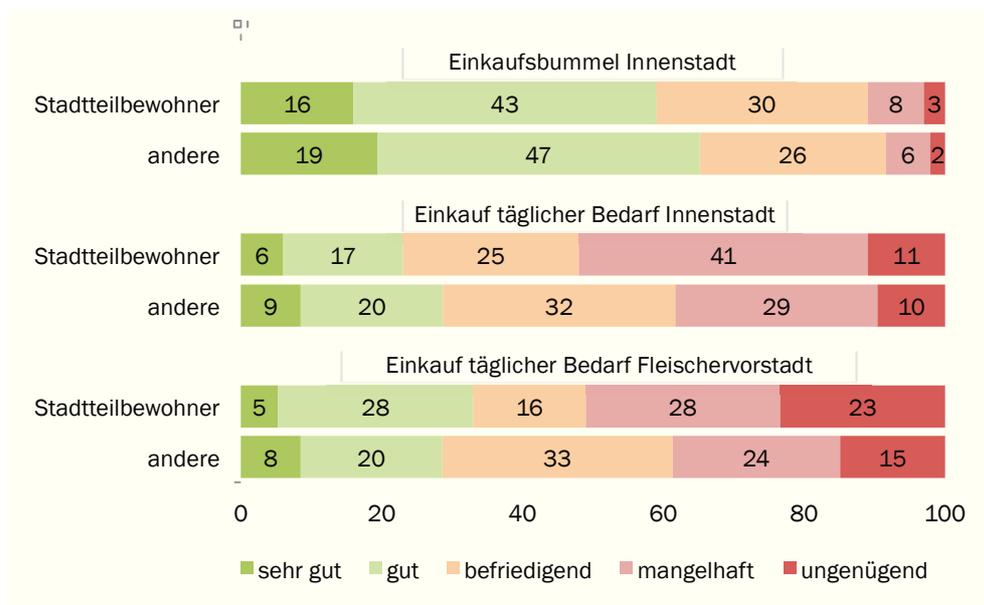
Die Einschätzungen und Wünsche der im Jahr 2014 Befragten bestätigen die Ausgangslagen:

Einschätzungen aus Bürgersicht

Die Möglichkeiten zum Einkaufsbummel in der Innenstadt werden sowohl von den Befragten aus der Innenstadt wie aus anderen Gebieten positiv bewertet: Jeweils knapp zwei Drittel der Befragten bewerten sie als sehr gut oder gut (59 bzw. 66 Prozent).

Die Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf werden vor allem von den Bewohnern der Innenstadt und der Fleischervorstadt negativ bewertet: Jeweils über die Hälfte der Befragten (52 bzw. 51 Prozent) schätzt diese Angebote im jeweiligen Stadtteil als mangelhaft oder ungenügend ein.

Abb. 3.18: Frage: „Wenn Sie die heutige Situation in der Innenstadt und der Fleischervorstadt beurteilen, welche Zensuren würden Sie folgenden Merkmalen geben?“ - Merkmale: „Möglichkeiten zum Einkaufsbummel“ und „Einkaufsmöglichkeiten täglicher Bedarf“



Quelle: Befragung 2014, Anteile in % der Antworten, Innenstadt: n=100 / Fleischervorstadt n=94, andere Stadtteile n = 163

Die Verbesserung des Handels für den täglichen Bedarf wurde in der Innenstadt von 70 Prozent der Befragten als sehr wichtig bezeichnet, was Rang 5 unter den 21 abgefragten Bereichen bedeutet. In der Fleischervorstadt lag dieser Anteil mit 54 Prozent eher im Mittelfeld (Rang 9).

Im Bereich des Einzelhandels wird von den im Jahr 2014 Befragten sowohl aus der Innenstadt als auch aus der Fleischervorstadt ein erheblicher Handlungsbedarf gesehen, der sich jedoch sehr stark auf Angebote für den täglichen Bedarf bezieht.

Der Wirtschaftsstandort Innenstadt ist im hohen Maße durch den Handel geprägt. Nach Jahren des Strukturwandels des Einzelhandels, der vor allem durch Entwicklungen im Umland (Standort Neuenkirchen) sowie der gewachsenen Bedeutung des Online-Handels beeinflusst wird, muss die Position der Innenstadt als Ort des Handels weiter gestärkt werden.

Es gilt, die Stärken und Potenziale des Standortes Innenstadt mit seiner besonderen Nutzungsmischung und Dichte (Wohnen, zentrale Einrichtungen der Bildung, Kultur und Verwaltung, Lage am Fluss, attraktive öffentliche Räume, Zeugnisse hanseatischer Baukultur) und einer verbesserten Organisation der verschiedenen Mobilitätsformen noch wirksamer einzusetzen.

Anknüpfend an gewachsenen Strukturen wird eine weitere Profilierung der einzelnen Handels- und Wirtschaftsräume im Plangebiet empfohlen. Nutzungssicherungen, Umnutzungen und Neubauentwicklungen sollten sich an den Profilierungen orientieren:

*Profilierung der
Handels- und
Wirtschaftsräume*

- Fußgängerzone / Marktplätze und westlicher Abschnitt Lange Straße: 1A-Lage, höchster Grad an Einzelhandels-, Gastronomie- und Dienstleistungskonzentrationen
- Lagen am Fluss: maritimes Handwerk und Gewerbe mit Erlebnischarakter, Gastronomie und Beherbergung
- Friedrich-Loeffler-Straße: Entwicklungsraum für spezielle studentische Dienstleistungen, universitätsnahe innovative und kreative Milieus (Kreativwirtschaft)
- Stadtraum zwischen Domstraße / Bahnhofstraße / Platz der Freiheit: Kulturwirtschaft, universitätsnahe Institutionen, soziale Dienste
- Ehemaliges KAW-Gelände bis zur Pfarrer-Wachsmann-Straße: Einkaufszentrum für Lebensmittel mit Fachmärkten, Kulturwirtschaft, Gewerbe
- Gützkower Straße: Handel, Gewerbe und Gastronomie mit Stadtteilbezug Fleischervorstadt

Abb. 3.19: Profilierung der Handels- und Wirtschaftsräume



3.2 Schaffung von Räumen zur stärkeren Bindung kreativer Potenziale an die Stadt

Mit ihrem breiten Bildungsspektrum stellt die Ernst-Moritz-Arndt-Universität einen hervorragenden Anknüpfungspunkt zur Entwicklung der Kultur- und Kreativwirtschaft in Greifswald dar. Diese wird insbesondere von Freiberuflern sowie von Klein- und Kleinstbetrieben geprägt, die überwiegend erwerbswirtschaftlich orientiert sind. Die Bundesregierung hat sich mit der im Jahr 2007 gestarteten Initiative Kultur- und Kreativwirtschaft zum Ziel gesetzt, diese als eigenständiges Wirtschaftsfeld und als Wachstumsbranche zu etablieren und deren Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.¹²

Die Kultur- und Kreativwirtschaft hat mit ihren kleinteiligen Strukturen zum Teil deutlich andere Raumannsprüche als die eher flächenintensiven Industrie- und Technologiesektoren. Sie organisieren sich häufig in formell lockeren Netzwerkstrukturen, die unabhängig voneinander agieren oder in unterschiedlichen Firmen und Projekten aktiv sind. In Co-Working-Spaces - niedrigschwelligen Varianten von Technologiezentren - arbeiten sie in meist größeren Räumen bedarfs- und projektorientiert zusammen und können auf diese Weise voneinander profitieren.

¹² Vgl. www.kultur-kreativ-wirtschaft.de

Die Reaktivierung des alten Klinikums in der Friedrich-Loeffler-Straße durch die Ansiedlung der geistes- und sozialwissenschaftlichen Fachdisziplinen der Universität bringt einen deutlichen Impuls für die Entwicklung der nördlichen und westlichen Innenstadt. Dieser sollte genutzt werden, um räumlich angelagert die Wachstumspotenziale der Kultur- und Kreativwirtschaft zu binden.

Die Friedrich-Loeffler-Straße stellt einen besonderen Handlungsraum der Innenstadtentwicklung dar. Zum einen besteht Gestaltungsbedarf für den Straßenraum. Die Aufwertung soll im Abgleich mit der zukünftigen Verkehrsfunktion (beabsichtigte Netztrennung, wachsende Bedeutung für den Fahrradverkehr) zu einer deutlichen funktionalen und gestalterischen Verbesserung des Straßenraums führen. Zum anderen existiert im Straßenzug derzeit Leerstand in der Dompassage und in einzelnen Gewerbeunterlagerungen des industriellen Wohnungsbaus. Eine offene Blockkante zwischen Fisch- und Steinbeckerstraße mit einem ungenutzten und unsanierten Altbau prägt den Straßenverlauf zudem negativ. Zeitnah steht die Vermarktung des denkmalgeschützten Komplexes des Zoologischen Instituts und Museums in der Johann-Sebastian-Bach-Straße durch die Universität an.

Zielstellung ist es, dass die Friedrich-Loeffler-Straße unter Nutzung der zur Verfügung stehenden Raumpotenziale einen Bedeutungsgewinn erfährt. Vorgeschlagen wird, dass ausgehend vom neuen Unicampus und der starken Frequentierung des Stadtraums durch Studierende spezielle universitätsnahe Dienstleistungen, Coworking-Arbeitsmöglichkeiten für Studenten, Freiberufler, Kreative und Startups bis hin zu anmietbaren Werkstätten und Ateliers etabliert werden.

Entwicklungsraum für studentische Dienstleistungen, neue Arbeitsformen und kreative Milieus

3.3 Aufwertung des westlichen Abschnitts der Langen Straße

Der westliche Abschnitt der Langen Straße leidet derzeit unter verschiedenen Defiziten. Zugleich bestehen Potenziale, deren Entwicklung den Einzelhandelsstandort Innenstadt in seiner Gesamtheit stärken:

Die Dompassage (ca. 20.000 m² Verkaufsfläche) verfügt derzeit über hohe Leerstände, die ihre Magnetfunktion für diesen Bereich erheblich schmälern und sich somit auch negativ auf das Umfeld auswirken. Die Passage ist seit dem Jahr 2008 in Insolvenzverwaltung, was die Handlungsfähigkeit bezüglich einer Revitalisierung erheblich erschwert. Für die Dompassage ist eine generelle Neukonzeption hinsichtlich des Angebotsprofils, möglicherweise für die inneren Raumprogramme sowie der Vermarktung notwendig. Für eine Neupositionierung der Passage bedarf es eines Investors. Entsprechende Interessen sollten daher von Seiten der öffentlichen Hand offensiv unterstützt werden.

Neupositionierung der Dompassage

Ein größeres brachliegendes Grundstück Lange Straße / Kapaunenstraße verringert die Nutzungsintensität in diesem Bereich und stellt zugleich ein Aktivierungspotenzial dar. Eine Nutzung des Standortes gekoppelt mit attraktiven Einzelhandelsangeboten wird empfohlen.

Nutzung der Brache Lange Straße / Kapaunenstraße für Handel

Die Verteilung der Wohngebiete und daran geknüpft der Bevölkerungsschwerpunkte in der Stadt sorgt dafür, dass ein Großteil der potenziellen Kunden die Innenstadt von Südosten und nur ein geringer Teil von Westen aus erreicht. Die Lage der Parkplätze und -häuser sowie die Wegführung vom Bahnhof in die Innenstadt verstärken diesen Effekt.

Über die gezielte Entwicklung von Wohnquartieren in der Fettenvorstadt und im Rahmenplangebiet (Fleischervorstadt, Steinbecker Vorstadt), den neuen Unicampus an der Friedrich-Loeffler-Straße sowie das geplante Einkaufszentrum auf dem ehemaligen KAW-Gelände ergeben sich neue Impulse für die westliche Innenstadt.

Impulse durch neue Wohnquartiere, Unicampus und ehemaliges KAW-Gelände

Die geplante Parkplatzanlage in der Bahnhofstraße sowie die Fortsetzung der Sanierung des öffentlichen Raums und der Grünanlagen, einschließlich einer verbesserten Lenkung der Fußgänger vom Bahnhof in die westliche Innenstadt, führen zu einem Abbau der Defizite bei der Erreichbarkeit.

Verbesserung der Erreichbarkeiten

3.4 Ausbau der Einkaufsangebote für den täglichen Bedarf - Entwicklung des ehemaligen KAW-Geländes

In allen Gutachten zum Einzelhandel wie auch in den Einschätzungen der im Jahr 2014 Befragten werden das geringe Angebot im Lebensmitteleinzelhandel in der Innenstadt und der Fleischervorstadt kritisiert. Mit der von einem Investor geplanten Umnutzung der ehemaligen KAW-Hallen besteht die Chance, das Angebotsdefizit nachhaltig abzubauen. Geplant ist, ein Einkaufszentrum mit maximal 6.080 m² Gesamtverkaufsfläche zu realisieren.

Abbau der Angebotslücke im Bereich Lebensmittel

Gegenüber dem ursprünglichen Investoreninteresse erfolgte im Zuge des laufenden Bebauungsplanverfahrens eine deutliche Reduzierung der über den Lebensmittelbereich hinausgehenden Angebote. Im Bereich Lebensmittel kann über einen Verbrauchermarkt (inkl. Getränkemarkt), einen Lebensmitteldiscounter sowie eine Bäckerei ein maximales Verkaufsflächenangebot von 4.060 m² realisiert werden, wobei aperiodische Randsortimente auf insgesamt 400 m² begrenzt werden sollen. Über den Lebensmittelbereich hinaus sind als Verkaufseinrichtungen Apotheke, Drogerie- und Matratzenmarkt, Fahrradfachgeschäft sowie eine begrenzte Anzahl von Shops in der beabsichtigten Mall möglich. Darüber hinaus ist für den Gesamtstandort ein breites Nutzungsspektrum möglich: u.a. nicht wesentlich störende gewerbliche Betriebe, Anlagen für Verwaltung sowie kirchliche, kulturelle, gesundheitliche und soziale Zwecke.

Neben der planungsrechtlichen Sicherung des geplanten Einkaufszentrums ist eine Anpassung der Abgrenzung des Zentralen Versorgungsbereichs i.S. von § 34 Abs. 3 BauGB beabsichtigt. Die Festsetzung des Zentralen Versorgungsbereichs Fleischervorstadt / KAW-Gelände (Nahversorgungszentrum), die im Ostteil des Geländes orientiert zur Pfarrer-Wachsmann-Straße erfolgte, wird damit obsolet. Die Anpassung soll sich räumlich auf das Sondergebiet Einkaufszentrum beziehen und den Status eines Stadtteilzentrums festsetzen.

Anpassung Abgrenzung Zentraler Versorgungsbereich

Abb. 3.20: Anpassung Abgrenzung Zentraler Versorgungsbereich



Quellen: Abgrenzung der Zentralen Versorgungsbereiche (2006) - für ZV Innenstadt

3.5 Unterstützung von Gewerbe- und Handwerksbetrieben

Gewerbe bzw. Handwerksbetriebe wie Autowerkstätten, Tischler-, Schlosser- und Druckereien sind im Plangebiet zahlenmäßig kaum vorhanden und wenn, dann vorrangig in den Randlagen zu finden. Grundsätzlich sollten Betriebe, die keinen Nutzungskonflikt zum Wohnen erzeugen, gesichert bleiben. Verlagerungsbedarfe ergeben sich nahezu ausschließlich im Zusammenhang mit der Konversion von Standorten für eine Wohnnutzung. Zugleich sollten Betriebe mit einer besonderen regionalen Spezifik und entsprechenden touristischen Wirkung offensive Unterstützung der öffentlichen Hand erfahren. Für die einzelnen Stadtteile ergeben sich daraus folgende Zielstellungen und Maßnahmen:

Die bestehende gewerbliche Nutzung (Kfz-Handwerk) im nord-westlichen Teil der Steinbeckervorstadt wird gesichert, wobei eine schrittweise Neuordnung der einzelnen Liegenschaften insbesondere in den rückwärtigen Bereichen empfohlen wird, um die Wirkungen auf das Ortsbild am nördlichen Stadteingang zu verbessern.

Steinbeckervorstadt

Der erlebnisorientierte Komplex der Tuchwerkstatt und Museumswerft wird gesichert und soll ausgebaut werden (Heineschuppen über Museumswerft). An der Planungsidee, an der Salinenstraße bzw. angelagert an den Komplex Tuchwerkstatt / Museumswerft ein Gradierwerk mit entsprechenden Aufenthaltsbereichen zu errichten, soll festgehalten werden.

Der Gesamtkomplex auch mit Blick auf die benachbarte Werft der Hanse Yachts AG steht beispielhaft für die Verbindung von traditionellem maritimen Handwerk und Gewerbe, Transparenz und Mitgestaltung sowie touristischer Anziehungskraft. Dieses Programm sollte nach Möglichkeit auch auf weitere Standorte am Ryck übertragen werden. Der Standort des prägenden denkmalgeschützten Speichers an der Hafensstraße könnte dafür einen Anknüpfungspunkt bieten.

Im Zusammenhang mit der Entwicklung von Wohnquartieren östlich und westlich der vorhandenen Bebauung an der Stralsunder Straße sollen die Standorte eines Entsorgungsunternehmens sowie eines Baubetriebes verlagert werden. Beide Betriebe beeinträchtigen derzeit das Ortsbild in dem touristischen Erlebnisraum und stellen eine Unternutzung dar.

In der Innenstadt konnten Gewerbe- und Handwerksbetriebe mit größeren Standorten nicht identifiziert werden. Kleine Betriebe wie Schneiderein oder Goldschmieden sind in den Geschäftsstraßen konfliktfrei integriert. Der Betriebsstandort einer Fleischerei (nur Produktion) im südlichen Quartier zwischen Fleischerstraße und Rakower Straße hat allerdings Probleme. Entsprechend sollte auch eine mögliche Verlagerung geprüft werden.

Innenstadt

In der Fleischervorstadt sind u.a. Kfz-, Heizungs- und Installations-, Elektroinstallations- und Malerbetriebe und eine Keramikwerkstatt ansässig. Größere Betriebsstandorte befinden sich in der Rosa-Luxemburg-Straße (Kfz-Handwerk) sowie auf dem ehemaligen KAW-Gelände in zwei Objekten (Kfz-Handwerk). Nutzungskonflikte bestehen nicht. Der Betriebsstandort an der Rosa-Luxemburg-Straße weist stadtgestalterische Probleme auf, so dass eine Neuordnung und ggf. eine Verkleinerung des Betriebsgeländes und eine weitestgehend geschlossene bauliche Fassung des offenen Blockrandes an der Rosa-Luxemburg-Straße geprüft werden sollte. Grundsätzlich kann das ehemalige KAW-Gelände auch als Einkaufszentrum weiterhin Standorte für nicht wesentlich störende Handwerksbetriebe bieten.

Fleischervorstadt

Im Zuge des schrittweisen Abbruchs und der Entsigelung des ehemaligen Industrie- und Gewerbestandes an der Hafensstraße befindet sich heute nur noch der Standort eines Bildungsträgers im Entwicklungsbereich. Um eine städtebaulich schlüssige Entwicklung des Gesamtgebietes zu ermöglichen, besteht für diesen Betrieb ein Verlagerungsbedarf bzw. sollte dieser im Entwicklungsbereich integriert werden.

*Nördliche Mühlen-
vorstadt*

Ein größerer gewerblicher Betrieb mit einem touristischen Angebot (inkl. 20 Caravan-Stellplätze) befindet sich am nördlichen Ende der Marienstraße. Zu prüfen ist, inwieweit der geplante Weg am Graben über das Betriebsgelände zur Marienstraße geführt werden kann. Im Zusammenhang mit den laufenden und geplanten Aufwertungen im Umfeld wird der Standort weiter an Lagegunst gewinnen, womit eine intensivere bauliche Nutzung (z.B. Ausweitung der Beherbergungsangebote) möglich erscheint. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit ohne Erweiterungsoptionen erscheint die Nutzung als Caravan-Stellplatz am Standort eher unpassend.

Im Entwicklungsbereich Hafensstraße ist die Einordnung von Mischgebieten vorgesehen, womit Angebotsoptionen für nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe im Rahmenplangebiet entstehen.

3.6 Ergänzung von gastronomischen Angeboten an touristischen Zielorten und Ausbau der Übernachtungskapazitäten

Im Plangebiet gibt es ähnlich wie im Jahr 2004 rund 50 gastronomische Einrichtungen - von Cafés über Kneipen und Restaurants bis zu gastronomischen Angeboten in Hotels und Pensionen. Insbesondere rund um die Marktplätze haben sich zahlreiche Betriebe mit Außengastronomie angesiedelt, die vor allem in den Sommermonaten den Bereich auch außerhalb der Ladenöffnungszeiten deutlich beleben.

Bei den im Jahr 2014 Befragten aus allen Stadtteilen ist die Innenstadt mit großem Abstand der wichtigste Ort für Restaurant- und Cafébesuche. 94 Prozent der Innenstadtbewohner, 74 Prozent der Befragten aus der Fleischervorstadt und zwei Drittel aus den anderen Gebieten gaben an, diese Angebote hier am häufigsten zu nutzen. In der Fleischervorstadt sowie in anderen Gebieten spielen zusätzlich auch wohnortnahe Angebote eine Rolle, die von 16 bzw. 19 Prozent der dort Befragten als am häufigste genutzte Restaurants bzw. Cafés angegeben wurden.

Im Zusammenhang mit den weiteren Aufwertungs- und Entwicklungsmaßnahmen von touristischen Zielorten in den Lagen am Ryck sollten folgende Angebotserweiterungen erfolgen bzw. sind geplant:

*Standorte für neue
Gastronomie*

- In den geplanten Projekten am Museumshafens: Neubau Funktionsgebäude am Schiffsanleger sowie Rekonstruktion des Heineschuppen ist jeweils die Einordnung von gastronomischen Angeboten vorgesehen.
- Im Entwicklungsbereich Hafestraße sollte ein touristischer Zielpunkt am Ryck gestaltet werden. Entsprechend bietet sich hier auch die Einordnung von Gastronomie an. Diese kann ggf. auch in Verbindung mit der empfohlenen Einrichtung eines Beherbergungsbetriebs am Standort des Speichers oder daran angelagert platziert werden.

Die im Jahr 2014 Befragten bewerten die touristische Attraktivität der Stadt zu erheblichen Teilen als sehr gut (24 bis 30 Prozent) bzw. gut (53 bis 58 Prozent). Für eine der Haupttourismusregionen Deutschlands sind Beherbergungsangebote im Plangebiet vergleichsweise gering ausgeprägt. Mit gut 200 Betten in 8 Hotels, weiteren gut 100 Betten in 5 Pensionen sowie der Jugendherberge mit 122 Betten befindet sich etwa ein Viertel der Greifswalder Gästebetten im Plangebiet. Die wichtigsten anderen Standorte sind das Industriegebiet mit zwei großen Hotels mit zusammen rund 550 Betten sowie der Ortsteil Wieck mit rund 180 Betten.

Im Vergleich mit den anderen Städten an der Ostseeküste in Mecklenburg-Vorpommern hat Greifswald die mit Abstand geringste Tourismusintensität: Auf 1.000 Einwohner kamen in Greifswald im Jahr 2013 rund 3.600 Übernachtungen. In Wismar, Rostock und Stralsund lag dieser Wert zwischen 6.500 und 9.000 Übernachtungen. Zwischen den Jahren 2004 und 2013 stieg die Zahl der Übernachtungen in diesen Städten um 58 bis 76 Prozent. In Greifswald dagegen nur um 16 Prozent. Hintergrund für dieses Wachstum in den anderen Städten ist auch ein deutlicher Ausbau der Übernachtungskapazitäten, der zwischen 32 und 91 Prozent lag. Im gleichen Zeitraum wurden in Greifswald sogar geringfügig Kapazitäten abgebaut.

Ein Ausbau der Übernachtungskapazitäten kann Greifswald stärker an den Wachstumsmärkten Ostseetourismus und Städtetourismus partizipieren lassen. Zugleich sollte ein Ausbau von Tagungskapazitäten erfolgen, die für den jeweiligen Betrieb auch zu einer verbesserten Auslastung außerhalb der Hauptsaison beitragen kann.

Geeignete Standorte für größere Beherbergungsbetriebe im Plangebiet sind:

- der heutige Standort eines Baubetriebs am nördlichen Museumshafen (Salinenstraße),
- bei Umsetzung der kleinteiligen Bebauungsvariante mit der Vorrangnutzung Wohnen für die Quartiere A8 und A9 das Quartier A12, wobei ein größerer Beherbergungsbetrieb nur als ein Teil der Neubebauung eingeordnet werden sollte,
- der denkmalgeschützte Speicher und / oder daran angelagerte Neubauten im Entwicklungsbereich Hafenstraße,
- das brachliegende Grundstück Lange Straße / Kapaunenstraße gekoppelt mit attraktiven Einzelhandelsangeboten in der Erdgeschosszone an der Langen Straße,
- das ehemalige KAW-Gelände im Bereich des geplanten Sondergebietes Einkaufszentrum.

*Standorte für
größere Beherber-
gungsbetriebe*

3.7 Unterstützung von Kooperationen und Umsetzungsprozessen

Um den Einzelhandel aber auch andere Wirtschaftsbereiche weiterzuentwickeln sind Akteurs-Kooperationen unabdingbar. Für diese Kooperationen haben sich in Greifswald in den vergangenen Jahren Strukturen mit jeweils spezifischen Schwerpunkten etabliert: Verein Greifswalder Innenstadt e.V. (seit 1999), Arbeitskreis Revitalisierung Innenstadt (seit 1999), Stadtmarketingverein Greifswald e.V. (seit 2012). Im Jahr 2015 ist die Gründung der Greifswald Marketing GmbH beabsichtigt.

Im Ergebnis der Beteiligung (insbesondere Zukunftswerkstatt) und mit Blick auf die Besonderheiten für den Einzelhandel in Greifswald werden folgende Strukturen und Themen als besonders bedeutsam erachtet und sollten vertieft geprüft werden:

Die in der Fleischervorstadt mit dem Quartiermanagement Soziale Stadt gemachten positiven Erfahrungen hinsichtlich eines externen Kümmerers vor Ort, dem auch ein Verfügungsfonds zur Seite gestellt wird, könnte auf den gesamten Stadtkern übertragen werden. Hauptsächlich ginge es um eine Verstärkung der personellen Ressourcen für den umfassenden Aufgabenbereich des Managements und der Netzwerkarbeit. Viele Kommunen mit einer vergleichbaren hohen Vielfalt an Immobilieneigentümern, Vereinen, Initiativen und Institutionen haben dafür ein externes Citymanagement eingesetzt und nutzen zur Finanzierung das Programm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren. Eine solche erweiterte Managementaufgabe könnte ggf. auch vom Verein Greifswalder Innenstadt e.V. übernommen werden.

Entwicklung einer Managementstruktur für den gesamten Stadtkern

Gegenüber den wichtigsten Wettbewerbern - Einkaufszentren und Onlinehandel - haben die Innenstadthändler durch die kleinteilige mittelständische Unternehmensstruktur den Wettbewerbsnachteil, einzeln nur über sehr kleine, kaum medienwirksame Werbebudgets zu verfügen. In der Regel können die Händler nur durch einen gemeinsamen Auftritt die ausreichende Aufmerksamkeit auf die Vorteile des Standortes lenken. Ein gemeinsamer Auftritt kann z.B. über das Internet und mobile Apps, einheitliche und umweltfreundliche Verpackungen bis hin zu einheitlichen Fußmatten in den Eingangsbereichen sowie gemeinsame Werbekampagnen kommuniziert werden.

*Gemeinsamer
Marktauftritt der
Innenstadthändler*

Angesichts struktureller Probleme mit Flächengrößen für Geschäfte mit Magnetwirkung bei gleichzeitigen Leerstandsproblemen wird der Aufbau eines Leerstands- und Flächenmanagements für Einzelhandelsimmobilien empfohlen. In diesem Zusammenhang könnten die in der Rahmenplanung dargestellten Profilierungen für die Handels- und Wirtschaftsräume kleinräumiger untersetzt werden. Die analytischen und konzeptionellen Arbeiten könnten im Rahmen der Fortschreibung von Fachkonzepten erfolgen. Daraus abgeleitet wären tragfähige Nutzungskonzepte für einzelne Standorte gemeinsam mit den Eigentümern zu entwickeln und zu vermarkten.

*Installation eines Leerstands- und
Flächenmanagements*

3.4 Bildung, Freizeit, Kultur und Bürgerdienste

3.4.1 Ziele

Mit den in der Region laufenden und prognostizierten Schrumpfungsprozessen ist es auch zukünftig sehr bedeutsam, die Funktion des Stadtkerns als Zentrum der Daseinsvorsorge für die Stadt und Region weiterzuentwickeln. Die in der Rahmenplanung 1992 formulierte und im Jahr 2004 bestätigte Zielstellung - kommunale Verwaltungsstandorte in der Innenstadt zusammenzuführen - konnte mit dem neuen Stadthaus im ehemaligen Postgebäude am Markt im Jahr 2004 umgesetzt werden.

Leitziel

Konzentration, Aufwertung und Unterstützung von Standorten und Angeboten der Bildung, Freizeit, Kultur und Bürgerdienste

Für den sich stetig an den wandelnden Nachfragen und Bedürfnissen orientierenden Bereich Bildung, Freizeit, Kultur und Bürgerdienste stehen vorrangig die Themen Standortsicherung und Investitionsbedarfe im Fokus der städtebaulichen Rahmenplanung. Als Teilziele werden daher bestimmt:

- 4.1 Umstrukturierung der Universität für die Innenstadt nutzen
- 4.2 Fortsetzung der Aufwertung von Kita- und Schulstandorten
- 4.3 Weiterentwicklung der Ergebnisse der Sozialen Stadt in der Fleischervorstadt
- 4.4 Sicherung und Fortführung der Sanierung der kommunalen Freizeit- und Kultureinrichtungen
- 4.5 Unterstützung gemeinnütziger Organisationen bei der Nutzung und Sanierung von Standorten
- 4.6 Fortführung der Sanierung kommunaler Verwaltungsgebäude, Neubau des Stadtarchivs

3.4.2 Erläuterungen und Maßnahmen

4.1 Umstrukturierung der Universität für die Innenstadtentwicklung offensiv nutzen

Als Universitätsstadt mit langjähriger Tradition spielen die Bereiche Bildung und Forschung in der Innenstadt bereits seit dem ausklingenden Mittelalter eine zentrale Rolle. Die Ernst-Moritz-Arndt-Universität ist, zusammen mit ihren angegliederten Forschungseinrichtungen und dem Klinikum, der größte Arbeitgeber der Stadt. Mit dem neuen Campus am Berthold-Beitz-Platz hat sie inzwischen auch einen großen Standort außerhalb des Stadtkerns.

Nach dem Jahr 1990 hat sich die Zahl der Studierenden an der Universität deutlich erhöht: von rund 3.600 im Jahr 1992 über rund 6.600 im Jahr 2000 bis auf rund 12.500 im Jahr 2011. In Folge der geburtenschwachen Jahrgänge ab dem Jahr 1990 in den neuen Bundesländern ist das regionale Potenzial an Studierenden bereits seit dem Jahr 2009 deutlich zurückgegangen. Zeitweise wurde dieser Trend durch doppelte Abiturjahrgänge in anderen Bundesländern kompensiert. Seit dem Jahr 2012 ist die Zahl der Studierenden in Greifswald rückläufig und liegt im Wintersemester 2013/14 bei rund 11.400. Nach Prognosen der Kultusministerkonferenz bleibt die Studierendenzahl an den Universitäten in Mecklenburg-Vorpommern bis zum Jahr 2025 in etwa auf dem heutigen Niveau.

Studierendenzahl von gut 10.000 mittel- und langfristig konstant

Die Universität hat in der Innenstadt ihr Hauptgebäude und historischen Campus sowie mit den ehemaligen Gebäuden des Universitätsklinikums einen weiteren großen Standort. Darüber hinaus gibt es mehrere räumlich verteilte Einzelgebäude im Rahmenplangebiet, die von der Universität genutzt werden. In den nächsten Jahren sind Veränderungen vorgesehen, die den Unistandort Innenstadt insgesamt stärken, jedoch auch zu Aufgaben von einzelnen Standorten führen werden.

Mit dem Umzug des Universitätsklinikums auf den neuen Campus im Südosten der Stadt steht das alte Klinikum an der Friedrich-Loeffler-Straße zu großen Teilen offen für neue Nutzungen und wird derzeit umfassend umgebaut. Vorgesehen ist den neuen Campus für die geistes- und sozialwissenschaftlichen Fachdisziplinen am Standort Friedrich-Loeffler-Straße anzusiedeln. Unter anderem werden Neubauten für die Bereichsbibliothek und ein Hörsaalgebäude errichtet, eine neue Mensa eingerichtet und die ehemaligen Klinikgebäude als Institutsgebäude umgebaut.

neuer Campus Friedrich-Loeffler-Straße

Das teilsanierte Verwaltungsgebäude Domstraße 58a wird von der Universität voraussichtlich ab dem Jahr 2015 nicht mehr genutzt.

Aufgabe von Einzelstandorten

Das Zoologische Institut und Museum in der Johann-Sebastian-Bach-Straße 11-12 wird im Jahr 2015 die Nutzung am Standort aufgeben. Der denkmalgeschützte Standort weist einen sehr hohen Sanierungsbedarf auf.

Der denkmalgeschützte und sanierte Standort des Instituts für Anglistik / Amerikanistik in der Steinbeckerstraße 15 soll im Jahr 2017 aus der Nutzung durch die Universität fallen.

Der sanierte Standort Hans-Fallada-Straße 20 wird ab dem Jahr 2017 nicht mehr vom Institut für Fennistik und Skandinavistik genutzt.

Am Standort Kuhstraße 30 werden die Werkstätten des Caspar-David-Friedrich-Instituts im Jahr 2018 aufgegeben.

Die ehemaligen Gerichtsgebäude in der Domstraße 20/20a gehören dem Land und werden derzeit durch die Rechts- und Staatswissenschaftliche Fakultät sowie die Musikwissenschaftler genutzt. Für die Aufgabe der Universitätsnutzung wird derzeit auf das Jahr 2019 orientiert. Am Standort erfolgten bisher Teilsanierungen. Der weitere Aufwertungsbedarf für die denkmalgeschützten Gebäude bzw. Gebäudeteile ist sehr hoch.

Die kleineren Einzelstandorte sind aufgrund der kompakten Größe grundsätzlich gut für Vermarktungen geeignet und stellen ein interessantes Potenzial für Wohnen, Gewerbe, kulturelle- und soziale Einrichtungen dar.

Für die Standorte Johann-Sebastian-Bach-Straße 11-12 sowie Domstraße 20 können aufgrund der Größe und der hohen Aufwertungsbedarfe ggf. Vermarktungsschwierigkeiten entstehen. Entsprechend wird die Erarbeitung von möglichen Standortkonzepten empfohlen.

Weitere Einzelstandorte im Stadtkern werden auch langfristig ihre universitäre Nutzung behalten. Mit Inbetriebnahme der neuen Mensa am Campus Friedrich-Loeffler-Straße soll das Mensagebäude am Schießwall als studentisches Kulturzentrum umgenutzt werden. Der Sitz des Studentenwerks an der Mensa bleibt erhalten.

*Umnutzung Mensa
zum Kulturzentrum*

Mit der Umstrukturierung der Universität verbunden, erfahren der westliche Bereich der Innenstadt und damit ein Schwerpunktraum der Einzelhandelsentwicklung (Dompassage, westlicher Abschnitt der Langen Straße) sowie die Friedrich-Loeffler-Straße wichtige Entwicklungsimpulse.

4.2 Fortsetzung der Aufwertung von Kita- und Schulstandorten

Im Plangebiet befinden sich 6 Kindertagesbetreuungseinrichtungen, die jeweils Krippen und Kindergärten kombinieren. An den Grundschulen sind 2 Horte angelegt. 3 Einrichtungen sowie die beiden Horte befinden sich in der Trägerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald. 2 Einrichtungen haben konfessionelle Träger und 1 Einrichtung einen auf einer Elterninitiative basierenden Verein als Träger. Insgesamt bieten die 6 Einrichtungen rund 120 Krippenplätze und rund 280 Kindergartenplätze an. Die beiden Horte haben zusammen 400 Plätze. Die derzeitigen Platzkapazitäten in der Innenstadt und Fleischervorstadt liegen ungefähr im Bereich der Kinderanzahl beider Stadtteile in der jeweiligen Altersgruppe, so dass von guten Bedingungen für eine wohnortnahe Versorgung ausgegangen werden kann. Neue Einrichtungen oder größere Erweiterungen von Kapazitäten sind derzeit im Rahmenplangebiet nicht geplant.

Für folgende kommunale Kindertagesbetreuungseinrichtungen bestehen Sanierungsbedarfe:¹³

*Sanierungsbedarfe
für kommunale Kitas*

- Kita „Lütt Matten“, Kapaunenstraße 24, Baujahr 1990,
- Kita „Rudolf Petershagen“, Domstraße 1-4, Baujahr 1986.

Heute besuchen gut ein Drittel aller Greifswalder Schülerinnen und Schüler die Schulen der Primar- und Sekundarstufe in der Innenstadt und Fleischervorstadt. Nur rund 10 Prozent der Greifswalder Schülerinnen und Schüler leben auch in diesen Stadtteilen, womit die gesamtstädtische und regionale Bedeutung der Schullandschaft im Stadtkern deutlich wird.

¹³ Quelle: Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Immobilienverwaltungsamt, Abt. Hochbau, Bauzustand städtischer Gebäude und Anlagen - Stand 2012 / Detailplanung Werterhaltungsmaßnahmen 2015 - 2018, Stand 11.11.2014

Mittelfristig wird von stabilen bis steigenden Schülerzahlen ausgegangen, wobei die in den letzten Jahren gestiegene und derzeit anhaltende Zuwanderung von Flüchtlingen / Asylbewerbern / Personen mit Aufenthaltsstatus in den bisherigen Bedarfsprognosen nicht berücksichtigt werden konnte. Nach derzeitigem Stand wird davon ausgegangen, dass die einzelnen Schulstandorte im Plangebiet gesichert sind und konkrete Erweiterungen derzeit nicht geplant sind.

Ein neuer Standort für eine zusätzliche Grundschule wird voraussichtlich eher außerhalb des Rahmenplangebietes liegen, da vor allem dort zusätzliche Bedarfe und potenzielle Standorte liegen. Die Standortsuche wird im ISEK behandelt, das sich derzeit in der Aufstellung befindet.

Alle Schulen der Primar- und Sekundarstufe im Plangebiet befinden sich in Trägerschaft und im Eigentum der Universitäts- und Hansestadt Greifswald:

- Käthe-Kollwitz-Grundschule, Knopfstraße 25 / 26
- Karl-Krull-Grundschule, Bleichstraße 36
- Friedrich-Ludwig-Jahn-Gymnasium, Dietrich-Bonhoeffer-Platz 1 Haus I, August-Bebel-Platz 1 Haus II
- Regionale Schule Ernst Moritz Arndt, Arndtstraße 37

Am Standort des Friedrich-Ludwig-Jahn-Gymnasiums befindet sich das Abendgymnasium Wolfgang Koeppen, das Erwachsenen die Möglichkeit bietet, das Abitur oder die Fachhochschulreife zu erlangen. Seit der Kreisreform im Jahr 2011 ist die ehemalige Volkshochschule Greifswald in der Martin-Luther-Straße 7a in die Trägerschaft des Landkreises gewechselt und ist seitdem ein Standort der Kreisvolkshochschule Vorpommern-Greifswald.

Für folgende kommunale Schulstandorte bestehen größere Sanierungsbedarfe:

*Sanierungsbedarfe
für Schulen*

14

- Der Standort der Käthe-Kollwitz-Schule wird derzeit grundlegend saniert bzw. in erheblichen Teilen durch einen Neubau ersetzt.
- Die Karl-Krull-Grundschule befindet sich in einem im Jahr 1916 errichteten denkmalgeschützten Gebäude. Die Immobilie ist in einem guten Zustand, dennoch gibt es einzelne Sanierungsbedarfe (u.a. Heizungsanlage, Brandschutz).
- Das denkmalgeschützte Schulgebäude der Regionalen Schule Ernst Moritz Arndt wurde im Jahr 1932 errichtet. Durch erfolgte Sanierungsmaßnahmen ist der Gesamtzustand ebenfalls gut. Einzelne Sanierungsbedarfe konzentrieren sich vor allem auf den Sanitärbereich und die Heizung. Für die weitere energetische Optimierung sind zudem Dämmungen im Dachbereich notwendig. Der Sanierungsbedarf für die im Jahr 1996 am Schulstandort errichtete Sporthalle umfasst Maßnahmen in den Bereichen Sanitär, Lüftung und Gebäudehülle.
- Das Friedrich-Ludwig-Jahn-Gymnasium nutzt zwei denkmalgeschützte Standorte (Häuser I und II). Das im Jahr 1868 errichtete Haus II wurde im Jahr 2010 komplett saniert. Das im Jahr 1870 errichtete Haus I ist weitgehend saniert, es stehen jedoch perspektivisch Sanierungsbedarfe für einzelne Bereiche (Dach, Brandschutz, Heizungsregelung) an.

¹⁴ Quelle: Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Immobilienverwaltungsamt, Abt. Hochbau, Bauzustand städtischer Gebäude und Anlagen - Stand 2012 / Detailplanung Werterhaltungsmaßnahmen 2015 - 2018, Stand 11.11.2014

4.3 Weiterentwicklung der Ergebnisse der Sozialen Stadt in der Fleischervorstadt

Mit Unterstützung des Programms Soziale Stadt sowie von ESF-Bundesprogrammen, die explizit auf die Fördergebiete Soziale Stadt orientiert waren, ist es gelungen, für die Fleischervorstadt eine Kulturmarke zu etablieren, die stadtweite Bedeutung und Ausstrahlung hat.

Unterstützt wurden verschiedene Träger der Kulturarbeit bei der Aufwertung von Standorten sowie im Rahmen der Projektförderung. Mit Kulturorten wie:

- dem Internationalen Kultur- und Wohnprojekt - IkuWo, Goethestraße 1, Träger: Internationales Kultur- und Wohnprojekt e.V.
- dem Koeppenhaus, Bahnhofstraße 4/5, Träger Internationales Kulturaustausch-Zentrum e.V.
- dem Internationalen Begegnungszentrum „Felix Hausdorff“, Bahnhofstraße 2/3, Träger: Ernst-Moritz-Arndt-Universität
- dem Falladahaus, Steinstraße 59, Träger: Pommerschen Literaturgesellschaft e.V.
- dem KunstKulturKollektiv Polly Faber, Bahnhofstraße 44, Träger Polly Faber e.V.

ist ein vielschichtiges Spektrum geschaffen worden, das durch weitere kommerzielle Kulturangebote ergänzt wird.

Hinsichtlich der Verstetigung der geförderten Maßnahmen im Rahmen der Sozialen Stadt ist aufgrund der stabilen Trägerschaften für die Einrichtungen Nachhaltigkeit gegeben.

Für Projektförderungen stehen allerdings Mittel der Sozialen Stadt nicht mehr zur Verfügung, so dass die Träger im Rahmen des Fundraising vor neuen Herausforderungen stehen. Diese besondere Situation sollte im Rahmen der Kultur- und Vereinsförderung Beachtung finden, um die erzielte Intensität der Kulturarbeit nicht zu gefährden.

Im Zuge der weiteren Standortentwicklungen in der Fleischervorstadt - insbesondere auf dem ehemaligen KAW-Gelände sowie dem angrenzenden Bereich bis zur Pfarrer-Wachsmann-Straße (Standort Polly Faber) - soll Kultureinrichtungen weiterhin Raum gegeben werden. Zudem gibt es in der Fleischervorstadt Einzelstandorte für die sich kulturelle Folgenutzungen anbieten, die Unterstützung erfahren sollten.

Mit der Sozialen Stadt wurden neue Formen der Bürgerbeteiligung und Teilhabe an der Quartiers- und Stadtteilentwicklung getestet und etabliert. Übertragbare und weiterentwickelte Formen sollen auch zukünftig systematisch für die weitere Entwicklung der Stadtteile genutzt und gefördert werden, wofür die entsprechenden Ressourcen abgesichert werden müssen.

Sicherung kultureller Nutzungen: ehemaliges KAW-Gelände und Pfarrer-Wachsmann-Straße

Weiterentwicklung der aufgebauten Beteiligungs- und Engagementkultur

4.4 Sicherung und Fortführung der Sanierung kommunaler Freizeit- und Kultureinrichtungen

Im Plangebiet befinden sich zahlreiche kulturelle Einrichtungen in Trägerschaft der Universitäts- und Hansestadt. Zu großen Teilen sind diese in historisch wertvollen Gebäuden untergebracht und sichern deren dauerhaften Erhalt. Für die Einrichtungen bestehen folgende Sanierungsbedarfe unter Berücksichtigung der Herstellung von Barrierefreiheit:¹⁵

Die Stadthalle wurde als Teil eines Gebäudekomplexes zusammen mit dem Theater um das Jahr 1915 in der Robert-Blum-Straße errichtet. Nach mehrjährigen Leerstand und Zwischennutzungen ab dem Jahr 1990 wurde die Stadthalle nach umfangreichen Renovierungs- und Restaurationsarbeiten im Jahr 2009 wiedereröffnet. Sie ist im Eigentum der Wohnungsbau- und Verwaltungsgesellschaft mbH Greifswald. Die Grenze des Rahmenplan- und Sanierungsgebietes trennt den Gebäudekomplex Stadthalle-Theater. Das Greifswalder Theater ist eines von drei Häusern der Theater Vorpommern GmbH, deren Gesellschafter die Kommunen Greifswald, Stralsund und Putbus sind. Das Theatergebäude gehört der Universitäts- und Hansestadt. Es hat einen erheblichen Sanierungsbedarf in nahezu allen Bereichen. Insbesondere im Brandschutz und in der Theatertechnik stehen bereits akute Sanierungsmaßnahmen in den nächsten Jahren an.

*Gebäudekomplex
Stadthalle und
Theater*

Die Stadtbibliothek Hans Fallada Greifswald befindet sich in drei zusammenhängenden historischen Bürgerhäusern in der Knopfstraße 18-20, die in der zweiten Hälfte der 1980er-Jahre zu diesem Zweck umgebaut wurden. Trotz getätigter und laufender Sanierungen sind weitere Maßnahmen notwendig (u.a. energetische Optimierung, Dach).

*Stadtbibliothek Hans
Fallada Greifswald*

Das Caspar-David-Friedrich-Haus wurde ab dem Jahr 1989 im Geburtshaus des Malers in der Langen Straße 57 eingerichtet. Das rückwärtige Werkstattgebäude wurde bis zum Jahr 1994 saniert, das Vorderhaus wurde im Jahr 2011 zum heutigen Caspar-David-Friedrich-Zentrum ausgebaut. Das Zentrum wird durch die Caspar-David-Friedrich-Gesellschaft betrieben. Die Gebäude befinden sich im Eigentum der Universitäts- und Hansestadt und sind nach den erfolgten Sanierungen in einem guten Zustand. Notwendige Instandsetzungen stehen nur im geringen Umfang an.

*Caspar-David-Friedrich-
Haus*

Die Musikschule Greifswald in der Steinbeckerstraße 45 wird von der Kommune betrieben. Das Gebäude wurde im Jahr 1989 saniert. Nach 25 Jahren Nutzung stehen umfangreiche Sanierungsmaßnahmen an.

*Musikschule
Greifswald*

Das sozio-kulturelle Zentrum St. Spiritus wird von der Universitäts- und Hansestadt betrieben. Der Gebäudekomplex wurde im Jahr 2005 umfassend saniert. Die Räume können für Veranstaltungen angemietet werden. Die unter dem Gebäude befindliche Krypta ist der älteste in Greifswald erhaltene sakrale Raum und wurde von der Sanierung ausgenommen.

*sozio-kulturelles
Zentrum St. Spiritus*

Angrenzend an die Credneranlagen hat der seit den 1950er-Jahren zum Tierpark umgenutzte frühere Stadtpark eine besondere Erholungsfunktion innerhalb des Grünrings um die Innenstadt. Er befindet sich in Trägerschaft des Heimattierpark Hansestadt Greifswald e.V..

Tierpark

¹⁵ Quelle: Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Immobilienverwaltungsamt, Abt. Hochbau, Bauzustand städtischer Gebäude und Anlagen - Stand 2012 / Detailplanung Werterhaltungsmaßnahmen 2015 - 2018, Stand 11.11.2014

4.4 Sicherung und Fortführung der Sanierung kommunaler Freizeit- und Kultureinrichtungen

Im Plangebiet befinden sich zahlreiche kulturelle Einrichtungen in Trägerschaft der Universitäts- und Hansestadt. Zu großen Teilen sind diese in historisch wertvollen Gebäuden untergebracht und sichern deren dauerhaften Erhalt. Für die Einrichtungen bestehen folgende Sanierungsbedarfe unter Berücksichtigung der Herstellung von Barrierefreiheit:¹⁵

Die Stadthalle wurde als Teil eines Gebäudekomplexes zusammen mit dem Theater um das Jahr 1915 in der Robert-Blum-Straße errichtet. Nach mehrjährigen Leerstand und Zwischennutzungen ab dem Jahr 1990 wurde die Stadthalle nach umfangreichen Renovierungs- und Restaurationsarbeiten im Jahr 2009 wiedereröffnet. Sie ist im Eigentum der Wohnungsbau- und Verwaltungsgesellschaft mbH Greifswald. Die Grenze des Rahmenplan- und Sanierungsgebietes trennt den Gebäudekomplex Stadthalle-Theater. Das Greifswalder Theater ist eines von drei Häusern der Theater Vorpommern GmbH, deren Gesellschafter die Kommunen Greifswald, Stralsund und Putbus sind. Das Theatergebäude gehört der Universitäts- und Hansestadt. Es hat einen erheblichen Sanierungsbedarf in nahezu allen Bereichen. Insbesondere im Brandschutz und in der Theatertechnik stehen bereits akute Sanierungsmaßnahmen in den nächsten Jahren an.

*Gebäudekomplex
Stadthalle und
Theater*

Die Stadtbibliothek Hans Fallada Greifswald befindet sich in drei zusammenhängenden historischen Bürgerhäusern in der Knopfstraße 18-20, die in der zweiten Hälfte der 1980er-Jahre zu diesem Zweck umgebaut wurden. Trotz getätigter und laufender Sanierungen sind weitere Maßnahmen notwendig (u.a. energetische Optimierung, Dach).

*Stadtbibliothek Hans
Fallada Greifswald*

Das Caspar-David-Friedrich-Haus wurde ab dem Jahr 1989 im Geburtshaus des Malers in der Langen Straße 57 eingerichtet. Das rückwärtige Werkstattgebäude wurde bis zum Jahr 1994 saniert, das Vorderhaus wurde im Jahr 2011 zum heutigen Caspar-David-Friedrich-Zentrum ausgebaut. Das Zentrum wird durch die Caspar-David-Friedrich-Gesellschaft betrieben. Die Gebäude befinden sich im Eigentum der Universitäts- und Hansestadt und sind nach den erfolgten Sanierungen in einem guten Zustand. Notwendige Instandsetzungen stehen nur im geringen Umfang an.

*Caspar-David-Friedrich-
Haus*

Die Musikschule Greifswald in der Steinbeckerstraße 45 wird von der Kommune betrieben. Das Gebäude wurde im Jahr 1989 saniert. Nach 25 Jahren Nutzung stehen umfangreiche Sanierungsmaßnahmen an.

*Musikschule
Greifswald*

Das sozio-kulturelle Zentrum St. Spiritus wird von der Universitäts- und Hansestadt betrieben. Der Gebäudekomplex wurde im Jahr 2005 umfassend saniert. Die Räume können für Veranstaltungen angemietet werden. Die unter dem Gebäude befindliche Krypta ist der älteste in Greifswald erhaltene sakrale Raum und wurde von der Sanierung ausgenommen. Für die Herrichtung der Krypta u.a. auch als touristischer Zielort besteht Sanierungsbedarf.

*sozio-kulturelles
Zentrum St. Spiritus*

Angrenzend an die Credneranlagen hat der seit den 1950er-Jahren zum Tierpark umgenutzte frühere Stadtpark eine besondere Erholungsfunktion innerhalb des Grünrings um die Innenstadt. Er befindet sich in Trägerschaft des Heimattierpark Hansestadt Greifswald e.V..

Tierpark

¹⁵ Quelle: Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Immobilienverwaltungsamt, Abt. Hochbau, Bauzustand städtischer Gebäude und Anlagen - Stand 2012 / Detailplanung Werterhaltungsmaßnahmen 2015 - 2018, Stand 11.11.2014

Die Immobilie wurde im Jahr 2013 durch den Kultur- und Initiativenhaus e.V. erworben und soll zu einem Zentrum für Bildung und Kultur mit einem Saal und Café, Seminarräumen, Werkstätten, einem Laden, einem Hostel und Wohnungen umgebaut werden. Das denkmalgeschützte Gebäude beherbergt den letzten erhaltenen spätklassizistischen Emporensaal in Greifswald.

Der Museumswerft Greifswald e.V. nutzt ein historisches Werftgelände in der Salinenstraße 20 als Selbsthilfewerft sowie für kulturelle Veranstaltungen. Der Großteil der Gebäude und Anlagen ist trotz realisierter Maßnahmen sanierungsbedürftig. Ein neues Projekt stellt der Heineschuppen dar. Die Liegenschaft wurde vom Verein im Jahr 2010 von der Stadt erworben und wird derzeit saniert. Geplant sind Werkstätten/Lager, Ausstellungen, Jugendprojekte, kulturelle Veranstaltungen und ein Vereinscafé. Das Projekt wird über EU-Förderungen, Sponsoring und Freiwilligenarbeit unterstützt.

Heineschuppen an der Museumswerft

Ein weiteres Projekt zur Abrundung der touristischen Zielorte rund um den Museumshafen ist die Errichtung eines Gradierwerks an der Salinenstraße, wobei die mögliche Trägerschaft und Umsetzung derzeit offen ist.

Gradierwerk

Auch für die nächste Dekade ist davon auszugehen, dass sich Initiativen für bestimmte Projekte bilden, die das sozio-kulturelle Profil des Stadtkerns weiter bereichern und besondere Standorte in Nutzungen bringen. Entsprechend sind besondere Unterstützungen notwendig. Neben Förderungen bei Investitionen umfassen sie auch den Bereich der professionellen Projektsteuerung.

4.6 Fortführung der Sanierung kommunaler Verwaltungsgebäude, Neubau des Stadtarchivs

Das Rathaus am Marktplatz ist neben seiner Aufgabe als Hauptsitz der Stadtverwaltung auch eine wichtige Sehenswürdigkeit. Das Gebäude ist knapp 20 Jahre nach der Sanierung in einem guten Zustand. Es stehen jedoch Maßnahmen im Brandschutzbereich und kleinere Aufwertungen an.¹⁶

Rathaus

Das neue Stadthaus wurde im Jahr 2014 als technisches Rathaus eröffnet. Hier konnte ein Großteil der bisher im Stadtgebiet verteilten Ämter der Stadtverwaltung zusammen geführt werden und eine bedeutende Immobilie im zentralen Innenstadtbereich nachgenutzt werden.

Stadthaus

Das Verwaltungsgebäude Goethestraße 2a wurde im Jahr 1900 errichtet. Es wird seit dem Jahr 2012 vom Kulturamt und Abteilungen des Amtes für Wirtschaft und Finanzen genutzt. Für das Gebäude besteht insgesamt ein hoher Sanierungsbedarf. Als erste Maßnahme ist die Dachsanierung vorgesehen.

Goethestraße 2a

Da das Stadtarchiv nach einem Notumzug nur noch teilweise öffentlich zugänglich ist, besteht der dringende Bedarf für einen Neubau. Der Neubau soll an der Straße „An den Wurthen“ errichtet werden. Aufgrund der Bedeutung des Archivs für die gesamte Region Pommern ist eine Kooperation mit der polnischen Region Westpommern und dem Staatsarchiv Stettin beabsichtigt.

Stadtarchiv

¹⁶ Quelle: Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Immobilienverwaltungsamt, Abt. Hochbau, Bauzustand städtischer Gebäude und Anlagen - Stand 2012 / Detailplanung Werterhaltungsmaßnahmen 2015 - 2018, Stand 11.11.2014

4.7 Umsetzung der Beschlüsse der Bürgerschaft zum „Barrierefreien Bauen“

Mit dem Beschluss B505-34/02 - Beitritt der Hansestadt Greifswald zur Erklärung von Barcelona "Die Stadt und die Behinderten" vom 23. und 24.03.1995 - vom 16.12.2002 hat sich die Hansestadt Greifswald verpflichtet, zunächst in folgenden Bereichen auf die Gleichstellung behinderter und älterer Menschen hinzuwirken sowie die Umsetzung der bereits bestehenden Maßnahmevorschläge und Prioritätenlisten voranzutreiben. Diese betreffen vor allem Bauausführungen an Gebäuden und liegen daher nicht oder kaum in den Händen einer städtebaulichen Rahmenplanung.

Baumaßnahmen an öffentlichen Gebäuden, Strassen, Plätzen und Wegen unter der Beteiligung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald oder ihrer Gesellschaften sollen grundsätzlich unter Beachtung der entsprechenden DIN-Normen zum barrierefreien Bauen für Menschen mit Handicap geplant und gestaltet werden. Die Schulgebäude der Stadt müssen perspektivisch von Zugangs- und Kommunikationsbarrieren befreit werden, um allen Schülern eine wohnortnahe und freie Schulwahl zu ermöglichen.

Neue und im Rahmen von Straßenbauarbeiten umzubauende Bordsteine von Bürgersteigen werden in Einmündungs- und Kreuzungsbereichen so abgesenkt, dass sie barrierefrei und gefahrlos genutzt werden können. Zudem soll der bereits bestehende Maßnahmenkatalog für den Umbau bestehender Bordsteine umgesetzt und ergänzt werden.

3.5 Grün- und Freiraum

Das Grün- und Freiraumkonzept der Rahmenplanung basiert unter anderem auf folgenden Planungen und Analysen:

- Landschaftsplan (1995)
- Flächennutzungsplan (1999)
- Schutzgebiete und -objekte auf dem Territorium der Universitäts- und Hansestadt Greifswald (2009)

3.5.1 Ziele

Die Aufwertung von öffentlichen Grünanlagen (Plätze, Wallanlagen), die Schaffung des neuen Erlebnisbereichs Museumshafen mit attraktiven Aufenthaltsbereichen am Wasser und der Abbau von Defiziten bei Spielplätzen und Sportanlagen in der Fleischervorstadt stellten Schwerpunkte der Stadterneuerung dar. Zugleich bestehen weiterhin Defizite bei der Spielplatzversorgung und mit der Entwicklung neuer Baugebiete rückt das Thema der Vernetzung des Freiraumsystems verstärkt in den Fokus. Im Zuge der Stadterneuerung ist es gelungen die Wohnumfeldqualitäten in den nördlichen Quartieren der Innenstadt deutlich zu verbessern. Andererseits gefährden die hohen Verwertungsinteressen bei Bauvorhaben und die Einordnung von Stellplatzanlagen den noch überwiegenden durchgrünten Charakter der Mehrzahl der Blöcke in den historischen Stadtteilen.

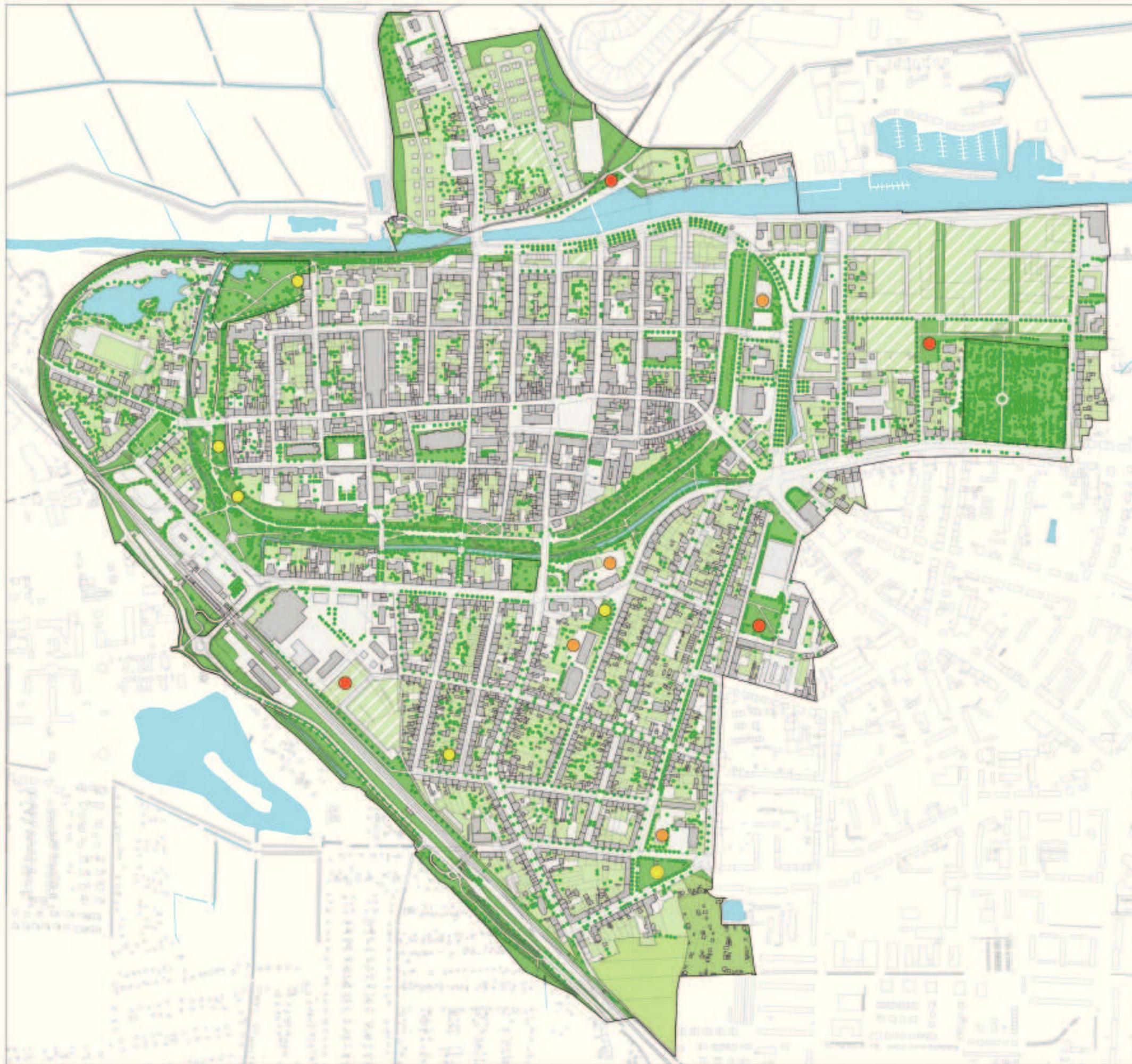
Leitziele

- **Aufwertung, Erweiterung und Vernetzung des Freiraumsystems mit integrierten Spiel-, Bewegungs- und Erholungsangeboten**
- **Erhalt durchgrünter Blockinnenbereiche in den Quartieren**

Aufbauend auf den erreichten Erneuerungsstand und den neuen Aufgaben in den Entwicklungsbereichen werden als Teilziele bestimmt:

- 5.1 Aufwertung und Pflege von Grünanlagen und Plätzen
- 5.2 Schaffung neuer Grünanlagen in den Entwicklungsbereichen
- 5.3 Fortführung der Straßenraumgestaltung mit Baumpflanzungen außerhalb des historischen Altstadtkerns
- 5.4 Ergänzung von Spiel- und Bewegungsangeboten in Grünanlagen
- 5.5 Beschränkung des Versiegelungsgrads, Sicherung und Förderung grüner Blockinnenbereiche
- 5.6 Erhalt und Pflege der gesetzlich geschützten Biotope und Naturdenkmale

3.5.2 Grün - und Freiraumkonzept
 August 2015



- öffentliche Grünflächen
- Gartendenkmal
- private Grünflächen
- Flächen für die Landwirtschaft
- Kleingärten
- öffentlicher Spielplatz Bestand
- öffentlich zugängliche Spiel- u. Sportplätze an Schulstandorten
- öffentlicher Spielplatz geplant
- öffentlicher Spielplatz - Erweiterung geplant
- Bäume Bestand
- Bäume geplant
- Gebäude Bestand
- Neubau geplant
- Baugebiete / Verkehrsflächen
- Entwicklungsbereiche
- Wasserflächen
- Flurstücksgrenzen

3.5.3 Erläuterungen und Maßnahmen

5.1 Aufwertung und Pflege von Grünanlagen und Plätzen

Die historischen Wallanlagen, die die Innenstadt bis im Bereich des Museumshafens, ringförmig umgeben, bilden den prägendsten Grün- und Freiraum im Rahmenplangebiet. Im Jahr 2014 erfolgte der Abschluss der umfassenden Aufwertung der Wallanlagen mit integrierten Spiel- und Sportanlagen. Mit Blick auf die bereits aufgewerteten Platzsituationen - zum Teil auch mit hohen Grünflächenanteilen (u.a. Rubenowplatz, Umfeld der Kirchen) - sind damit nahezu alle wesentlichen Sanierungsaufgaben im Bereich der Grünanlagen und Platzgestaltungen im historischen Altstadtbereich abgeschlossen.

Im Rahmen der Beteiligung wurde angeregt, den Stadtgraben in den Wallanlagen verbessert erlebbar zu gestalten. Ergänzungen von Trittsteinen, kleine besonders gestaltete Situationen am Ufer und Kunstobjekte könnten die erfolgten Aufwertungsmaßnahmen in einzelnen Uferabschnitten ergänzen und sollten geprüft werden. Die bauliche Fassung am Hansering östlich des Stadtgrabens zielt auf die Aufwertung des Wassererlebnisses.

Prüfung ergänzender Maßnahmen am Stadtgraben

Weitere Aufwertungsmaßnahmen für bestehende Grünanlagen und Platzsituationen sind zum Teil in der Vorbereitung und darüber hinaus notwendig:

Aufwertungsmaßnahmen für Grünanlagen

- Aufwertung des Karl-Marx-Platzes mit der Grünanlage
- Neugestaltung des Areals des ehemaligen ZOB als Grünanlage
- Aufwertung der Grünanlagen am Martin-Andersen-Nexö-Platz in Verbindung mit dem geplanten Neubau eines Parkhauses
- Aufwertung der Grünanlage an der Neunmorgen- / Pestalozzistraße
- Fortsetzung der Neugestaltung der Platz- und Straßenräume am Nordufer des Museumshafens (Salinenstraße)

Nach den erfolgten Aufwertungen stellen die Unterhaltung und regelmäßige fachgerechte Pflege der Anlagen eine nicht zu vernachlässigende Aufgabe dar, für die entsprechende Ressourcen einzuplanen sind. Dies betrifft insbesondere die denkmalgeschützten Anlagen im Plangebiet, wie die bedeutsamen Wallanlagen, für die ein Pflegekonzept erarbeitet werden sollte.

Sicherung der Pflege, Erstellung eines Pflegekonzepts für die Wallanlagen

5.2 Schaffung neuer Grünanlagen in den Entwicklungsbereichen

Im Plangebiet befinden sich mehrere größere Entwicklungsbereiche für die eigene Bedarfe an öffentlichen Grünanlagen bestehen. Die neuen Anlagen sollten mit dem vorhandenen Freiraumsystem vernetzt werden. Entwicklungsbereiche für die größere öffentliche Grünanlagen mit integrierten Spielangeboten notwendig erscheinen sind:

neue öffentliche Parkanlagen

- Bereich Hafestraße: Empfohlen wird eine Gestaltung der Kai-Zone mit hohen Aufenthaltsqualitäten. Optional könnten gestaltete Freiflächen der Kai-Zone angegliedert bzw. auf den Endpunkt der Gertrudenstraße orientiert werden.

- Ehemaliges KAW-Gelände: Empfohlen wird, zwischen dem geplanten Einkaufszentrum und dem südlich angrenzenden geplanten Wohnquartier eine kleinere Parkanlage einzuordnen.

Als neue Grünzüge sollen entwickelt werden:

neue Grünzüge und Vernetzungen

- Der Entwicklungsbereich Hafenstraße soll durch die neu zu schaffenden Grünflächen bzw. -achsen mit dem angrenzenden Landschaftsraum vernetzt werden. Integriert in die Verbindungen sind Wegführungen. Im Bereich des Alten Friedhofes soll eine öffentliche Durchwegung ermöglicht werden.
- Im Zusammenhang mit der vorgeschlagenen baulichen Fassung des Hanserings sollen östlich des Stadtgrabens neue Gebäude entstehen. Am Graben kann ein neuer Weg eine direkte Verbindung vom Platz der Freiheit bis zum Speicher bzw. dem Ryck bieten. Die westliche Uferzone des Stadtgrabens soll freiraumgestalterisch aufgewertet werden.
- Entlang der Bahn soll auf der Ostseite ein Grünzug mit integriertem Weg im Abschnitt Bahnhof- bis Scharnhorststraße angelegt werden. Ab Scharnhorststraße setzt sich der Grünzug bis zur südlichen Stadtteilgrenze der Fleischervorstadt schwächer ausgeprägt fort.

Bei den neuen Quartieren in der Steinbeckervorstadt werden, jeweils zum angrenzenden Landschaftsraum orientiert, großzügige Grünräume eingeordnet. Das vorhandene Grabensystem bleibt erhalten.

5.3 Fortführung der Straßenraumgestaltung mit Baumpflanzungen außerhalb des historischen Altstadt-kerns

Im Rahmen der Straßenraumsanierungen in der Fleischervorstadt konnte der Anteil des Großgrüns im Abgleich mit den Anforderungen des ruhenden Verkehrs deutlich ausgeweitet werden. Bei den bis Ende 2014 erfolgten grundhaften Sanierungen von 5 Straßenzügen bzw. -abschnitten wurden rund 150 neue Bäume gepflanzt. In Verbindung mit den weiteren Sanierungen sollen die Maßnahmen der Straßenraumbegrünung fortgesetzt und die eingeführten Gestaltungslösungen (einreihig, doppelreihig) aufgenommen werden. Baumpflanzungen sollen in folgenden Straßenräumen erfolgen:

*Straßenraumbegrünungen
Fleischervorstadt*

- Pfarrer-Wachsmann-Straße (einreihig)
- Arndtstraße (Ergänzung, einreihig)
- Lange Reihe (Ergänzung, doppelreihig)
- östlicher Abschnitt Burgstraße (einreihig)
- Neunmorgenstraße (einreihig)
- Pestalozzistraße (Ergänzung, doppelreihig)
- Bahnhofstraße (Ergänzung, einreihig)

Die Gestaltung durchgrünter Straßenräume soll auf die vorhandenen und im Entwicklungsbereich Hafenstraße geplanten Verkehrsräume im Teilgebiet der Nördlichen Mühlenvorstadt übertragen werden. In Verbindung mit grundhaften Sanierungen und Neuanlagen sollen Baumpflanzungen erfolgen:

*Straßenraumbegrünungen
Nördliche
Mühlenvorstadt*

- Marienstraße (Ergänzung, einreihig)
- Gertrudenstraße (einreihig)
- An den Wurthen (Ergänzung, einreihig)
- Neubaustraße (verlängerte Holzgasse) im Bereich Hafenstraße (einreihig)

In der Steinbeckervorstadt sind für die geplante neue Verbindungsstraße zwischen Stralsunder Straße und Salinenstraße im neuen östlichen Wohnquartier sowie im Bereich Salinenstraße Baumpflanzungen vorgesehen.

*Straßenraum-
begrünungen
Steinbecker Vorstadt*

Es sollte geprüft werden, inwieweit die im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Stralsunder Straße erfolgten punktuellen Baumneupflanzungen ergänzt werden. Weitere einreihige Baumpflanzungen in dem angelegten Grünstreifen erscheinen möglich.

Im Zusammenhang mit dem Umbau des Hanserings im Bereich des Museumshafens und weiterführend im östlichen Abschnitt bis zum Platz der Freiheit soll eine umfassende Begrünung des Straßenraums erfolgen. In den Straßenquerschnitt soll ein grüner Mittelstreifen eingeordnet werden, der nur in Abschnitten an Knotenpunkten für Linksabbiegerstreifen unterbrochen wird. Der Streifen ermöglicht eine dreireihige und entsprechend stark prägende Alleebepflanzung.

*Begrünung des
Hanserings*

Im Bereich des Museumshafens sind die Sichtbezüge aus den nord-süd-orientierten Straßenzügen (Fisch-, Johann-Sebastian-Bach-, Knopf-, Brügg-, Kuh- und Schützenstraße) zum Museumshafen zu sichern. Entsprechend ist die Alleebepflanzung am Hansering nur auf die Blockkanten der A-Quartiere zu orientieren.

*Erhalt der
Sichtbezüge zum
Museumshafen*

Im historischen Altstadtbereich sind Straßenraumbegrünungen grundsätzlich nicht vorgesehen. Der Einsatz von Großgrün an exponierten Orten und Situationen soll sich streng an denkmalpflegerischen Belangen orientieren.

5.4 Ergänzung von Spiel- und Bewegungsangeboten in Grünanlagen

Im Jahr 2014 befanden sich im Plangebiet jeweils 5 öffentliche Spielplätze und Sportanlagen (Bolzplätze). Die Universitäts- und Hansestadt hat eine Klassifizierung von Spielplätzen für ihre Bedarfsplanung vorgenommen.

Der Typ I entspricht einem Kleinkinderspielplatz. Gemäß Landesbauordnung sind für die Anlage und Unterhaltung die Eigentümer der Wohnimmobilien zuständig. Der Typ II orientiert auf die Altersgruppe der 7- bis unter 12-Jährigen. Der Typ III umfasst ein differenziertes Spielangebot für die Altersgruppen der 12- bis unter 18-Jährigen. Für die Typen II und III ist vorrangig die Kommune zuständig, wobei bei der Bedarfsplanung auch der Ausstattungsgrad mit Kleinkinderspielplätzen bzw. privaten Spielplätzen in den jeweiligen Planungsräumen (Spielräume) berücksichtigt werden soll.

Abb. 3.22: Bestand an öffentlichen Spiel- und Sportanlagen (Bolzplätze)

Teilgebiete	Typ II	Typ III	Sportanlagen (Bolzplätze)	zugängliche Anlagen auf Schulgelände	Gesamt
Stadtteil Innenstadt	1	1	2	0	4
Stadtteil Fleischervorstadt	1	2	1	2	6
Randbereiche	0	0	0	0	0

Quelle: 2. Fortschreibung Spielplatzplanung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald (2007)

In der 2. Fortschreibung der Spielplatzplanung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald im Jahr 2007 wurde vor allem für die Fleischervorstadt ein erhebliches Defizit an Spielplätzen festgestellt. Im Jahr 2006 kamen in der Fleischervorstadt 254 Kinder in der Altersgruppe bis unter 7 Jahre auf einen Spielplatz des Typs I und in der Altersgruppe der 7- bis unter 18-Jährigen 101 Kinder und Jugendliche jeweils auf einen Spielplatz der Typen II und III. Diese Werte lagen um den Faktor 8,6 bzw. 2,3 über dem gesamtstädtischen Durchschnittswert (Anzahl Zielgruppe pro Spielplatztyp). In der Innenstadt lagen diese Werte nur geringfügig über dem gesamtstädtischen Durchschnitt.

Zwischen den Jahren 2006 und 2013 hat sich in der Fleischervorstadt die Zahl der Kinder bis unter 7 Jahre um 10 Prozent und die Zahl der 7- bis unter 18-Jährigen um 50 Prozent erhöht. In der Innenstadt ist die Zahl der Kinder bis unter 7 Jahre um 40 Prozent gewachsen. Die Zahl der 7- bis unter 18-Jährigen war dagegen mit -4 Prozent leicht rückläufig. Im selben Zeitraum blieb die Ausstattung an Spielplätzen (Typ II und III) im Plangebiet konstant. Das Versorgungsdefizit hat sich daher in allen drei Typen erhöht. Vor allem für die Fleischervorstadt ist damit der Handlungsbedarf deutlich gewachsen.

Die Spielplatzplanung setzt bei ihrer Bestimmung von Prioritäten und Maßnahmen auf einen Abbau von Versorgungsdefiziten orientiert am gesamtstädtischen Durchschnitt. Die Fachplanung kann damit nur bedingt steuern, da in erster Linie Flächenausstattungen pro Person berücksichtigt werden müssten, für die es anerkannte Orientierungswerte gibt.

Zur Beseitigung der Defizite im Bereich öffentlicher Spielplätze sowie zur Ausweitung generationenübergreifender Bewegungs- und Kommunikationsangebote im öffentlichen Raum sind 5 Standorte vorgesehen:

- Standort Pestalozzistaße / südlich der Karl-Krull-Grundschule: Der Bereich des Spiel- und Bolzplatzes südlich der Karl-Krull-Grundschule soll im Zusammenhang mit einer umfassenden Attraktivierung der gesamten Grünanlage aufgewertet werden. Eingeschlossen in die Gesamtaufwertung ist eine neue Verkehrsführung im östlichen Abschnitt der Neunmorgenstraße, die nur noch für den Bus- und Fahrradverkehr offen bleiben soll. Vorgeschlagen wird, den Spielort um einen Bewegungsparcour zu ergänzen, der Angebote für Erwachsene und ältere Menschen bietet. Das allgemein erweiterte Programm (auf Typ III) ist mit den öffentlichen Spiel- und Sportangeboten der Karl-Krull-Grundschule abzustimmen.

*Standorte für
erweiterte
Spielangebote*

- **Martin-Andersen-Nexö-Platz:** Die Grünanlage südlich des geplanten Parkhauses soll über Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Baumaßnahme Parkhaus aufgewertet werden. Die Aufwertung soll genutzt werden, um am Standort ein neues Spielplatzangebot zu schaffen. Angesichts der Lage, die etwas abseits der Wohnbebauung liegt, bietet sich dieser Standort für ältere Kinder und Jugendliche an (Typ III).
- **Ehemaliges KAW-Gelände:** Integriert in die vorgeschlagene kleine Parkanlage sollte ein Spielplatz für jüngere Kinder (Typ I-II) geschaffen werden. Damit soll das erhebliche Defizit im Planungsraum der westlichen Fleischervorstadt kompensiert werden.
- **Salinenstraße / Museumshafen:** Im Zuge der Freiraumgestaltung am Museumshafen sind ein Spielplatz (Typ III) mit einer Bocciaspielfläche geplant. Die über die neuen Wohnquartiere in der Steinbeckervorstadt entstehenden zusätzlichen Bedarfe werden über den Spielplatz gedeckt.
- **Entwicklungsbereich Hafenstraße:** Allein aus dem Einwohnerpotenzial des geplanten Wohnstandorts im Entwicklungsbereich Hafenstraße entsteht ein eigener, nicht unerheblicher Bedarf an Spielmöglichkeiten. Im betreffenden Planungsraum der Nördlichen Mühlenvorstadt gibt es zudem keinen öffentlichen Spielplatz. Die attraktive Lage am Fluss kann auch als touristischer Zielort genutzt werden. Entsprechend bietet sich ggf. sogar ein generationsübergreifendes Profil für erforderlichen Spielplatz (Typ III) an, wenn die Lage an touristisch attraktiven Wegen orientiert wird.
- Bei der Detailplanung für die Neuanlage und Umgestaltung von Spielplätzen sollte verstärkt darauf geachtet werden, dass es sowohl gut einsehbare Kommunikationsflächen gibt, Bänke bzw. Sitzgelegenheiten eingeplant werden, sowie bei der Planung von Spiel- und Bewegungsflächen Angebote alle Altersgruppen auch Senioren bedacht werden.

5.5 Beschränkung des Versiegelungsgrads, Sicherung und Förderung grüner Blockinnenbereiche

Der Landschaftsplan stellt als Ziel dar, die Flächenversiegelung allgemein gering zu halten. In den dicht bebauten Stadtgebieten, wie der Innenstadt und der Fleischervorstadt, sollen alle Möglichkeiten geprüft werden, unnötig versiegelte Flächen zu minimieren. In der Rahmenplanung 2004 wurde das Ziel formuliert, den Versiegelungsgrad für das Sanierungsgebiet unter 70 Prozent zu halten. Für das damalige gesamte Rahmenplangebiet (143 ha) wurde ein Versiegelungsgrad von 60 Prozent ermittelt, wobei u.a. Wasserflächen, Wall- und Friedhofsanlagen, Dauergrünland, Verkehrsflächen einbezogen wurden.

Durch die Schließung zahlreicher Baulücken sowie die Schaffung von Stellplatzanlagen in zuvor gering versiegelten Bereichen in den vergangenen 13 Jahren ist der Versiegelungsgrad angestiegen. Durch die hohe Ausnutzung der Grundstücke bei Neubauprojekten werden dort baugrundstücksbezogene Versiegelungsgrade von deutlich über 70 Prozent erreicht. Der Versiegelungsgrad des erweiterten Plangebietes (210 ha) im Bestand des Jahres 2014 bewegt sich um die 60 Prozent. Die Erhebung erfolgte analog der Methodik der Fortschreibung 2004 über Luftbildauswertungen. Die Bilanz nach bestehenden Baugebieten ohne Berücksichtigung von öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen, Wasserflächen und Plangebieten ergibt für das Plangebiet einen Durchschnittswert von 61 Prozent.

Ziel: Beschränkung des Versiegelungsgrades im Sanierungsgebiet auf 70 Prozent

Dabei liegt der Versiegelungsgrad in der Innenstadt um fast 10 Prozentpunkte höher als in der Fleischervorstadt. Insgesamt bewegt sich der Versiegelungsgrad für einen Stadtkern mit historischem Stadtgrundriss auf einem nicht besonders hohen Niveau. Dieses günstige Merkmal gilt es weiterhin zu sichern.

Abb. 3.23: Versiegelungsgrad der Baugebiete nach Teilbereichen

	Fläche Baugebiete	versiegelte Fläche	Versiegelungsgrad
Stadtteil Innenstadt	475.300 m ²	312.800 m ²	66 %
Stadtteil Fleischervorstadt	421.700 m ²	240.100 m ²	57 %
Randbereiche	253.700 m ²	152.300 m ²	60 %
Summe	1.150.700 m ²	705.200 m ²	61 %

Quelle: Eigene Ermittlung auf Basis einer Luftbilddauswertung

Ausgehend vom Aufwertungsstand im Wohnumfeld und den noch verfügbaren Baupotenzialen in den bestehenden Baugebieten ist in den Teilbereichen des Plangebietes von unterschiedlichen Steuerungsbedarfen auszugehen.

In der Innenstadt ist der überwiegende Anteil der Innenbereiche der Blöcke umgestaltet. Im Zuge der Umgestaltungen erfolgte auch die Integration von Stellplatzanlagen. In den Bereichen des industriellen Wohnungsbaus konnte in der Regel aufgrund der vergleichsweise großzügigen Grundstücksflächen ein durchgrünter Charakter gewahrt bleiben bei deutlicher Verbesserung der Nutzungsqualitäten (Spielplätze, Treffpunkte).

Innenstadt: Umgestaltung der Blockinnenbereiche weitestgehend abgeschlossen

In der Fleischervorstadt sind in weiten Teilen die Blöcke weiterhin stark durchgrünt. Zugleich wurden bei Neubauprojekten und einzelnen umfassenden Bestandssanierungen verstärkt größere Stellplatzanlagen in die Blockinnenbereiche eingeordnet, mit zum Teil negativer Vorbildwirkung für die Umgebung.

Fleischervorstadt: Sicherungsbedarf weiterhin hoch

Das Sanierungsziel, die Blockinnenbereiche vor störendem Kfz-Verkehr freizuhalten, konnte insgesamt nur bedingt umgesetzt werden. Der Anteil von Stellplatzanlagen in den Blockinnenbereichen hat sich auch in den letzten 13 Jahren weiter erhöht. Alternativen zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs auf den Baugrundstücken (z.B. Tiefgaragen) scheiterten in der Regel an wirtschaftlichen Gesichtspunkten.

Im Zuge der weiteren Sanierungsmaßnahmen in den bestehenden Baugebieten soll die weitere Versiegelung möglichst gering gehalten und der Charakter der durchgrünten Blockinnenbereiche gesichert werden. Die vorhandenen Garten- und Gehölzstrukturen in den Blockinnenbereichen erfahren einen besonderen Bestandsschutz. Der Einsatz von versickerungsfähigen Materialien für befestigte Flächen (z.B. Zufahrten, Stellplätze, Wege) sollte ausgeweitet werden.

Zur Umsetzung dieser Ziele bieten die Maßnahmenprüfungen im Rahmen der Genehmigung nach § 34 BauGB, der sanierungsrechtlichen Genehmigung, der Genehmigungen nach den Erhaltungssatzungen sowie die denkmalrechtliche Genehmigung Steuerungsmöglichkeiten.

Konsequente Steuerung im Genehmigungsverfahren

Ergeben sich darüber hinaus besondere Sicherungsbedarfe, bietet sich der Einsatz von einfachen Bebauungsplänen an. Die Ausweitung von negativen Vorbildlösungen ist konsequent zu vermeiden.

Zur Unterstützung und Sensibilisierung der Grundstückseigentümer zum Erhalt und der Ausweitung von begrünten Innenbereichen sollte über öffentlichkeitswirksame Maßnahmen Informationen und gute Beispiele kommuniziert werden. In vielen Kommunen haben sich auch spezielle Wettbewerbe für Hofgestaltungen bewährt. Zudem könnten im Rahmen der Städtebauförderung auch private Entsiegelungsmaßnahmen bezuschusst werden. Empfohlen wird, derartige aktivierende Unterstützungen mit dem räumlichen Fokus Fleischervorstadt vertiefend zu prüfen und umzusetzen.

Umsetzung von aktivierenden Unterstützungen in der Fleischervorstadt

In den geplanten Baugebieten bieten die Festsetzungen in den Bebauungsplänen (inkl. Eingriffs-/Ausgleichsregelung) gute Steuerungsmöglichkeiten, um den Versiegelungsgrad auf das notwendige Maß zu begrenzen.

5.7 Erhalt und Pflege der gesetzlich geschützten Biotope und Naturdenkmale

Im Bereich der Steinbeckervorstadt liegen zwei gesetzlich geschützte Biotope mit Wirkungen auf das Plangebiet:

Die Binnensalzstelle „An der Bleiche“ liegt westlich der Steinbeckervorstadt knapp außerhalb des Plangebiets. Sie hat als FFH-Gebiet (DE 1846-302) einen besonderen Schutzstatus, ist rund 10 ha groß und gehört zum Lebensraumtyp der Binnenland-Salzstellen. Angesichts der Entfernung zu Flächen, die westlich der Stralsunder Straße für eine Bebauung vorgesehen sind, ist eine negative Beeinträchtigung der Binnensalzstelle durch Maßnahmen der Planung nicht zu erwarten. Durch die notwendige Verlagerung eines Recyclingbetriebs und die Konversion des derzeitigen Betriebsgeländes als Wohngebiet wird das Gefährdungspotenzial für das FFH-Gebiet zudem reduziert.

*FFH-Gebiet
Binnensalzstelle
„An der Bleiche“*

Östlich der vorhandenen Bebauung an der Stralsunder Straße bis zur Ladebower Chaussee befindet sich Feuchtgrünland als gesetzlich geschütztes Biotop mit einer angenommenen Ausdehnung von 0,9 ha. Die Erfassung erfolgte im Jahr 2003. In dem Feuchtgrünland wurde u.a. Phragmites-Röhricht nachgewiesen. Da am Standort die Entwicklung eines neuen Wohngebietes vorgesehen ist, müssen die genaue Lage und aktuelle Ausdehnung des Biotops im Zuge des weiteren Bebauungsplanverfahrens geklärt werden.

*Biotop Feuchtgrünland
zwischen Stralsunder
Straße und Ladebower
Chaussee*

Im Plangebiet befinden sich mehrere als Naturdenkmal geschützte Einzelbäume. Ihr Schutz wird durch die Planung nicht berührt:

- Martin-Andersen-Nexö-Platz: Schwarzpappel
- Goethestraße am Friedrich-Ludwig-Jahn-Gymnasium: Stieleiche
- Platz vor dem Friedrich-Ludwig-Jahn-Gymnasium: Stieleiche
Schulhof Friedrich-Ludwig-Jahn-Gymnasium Haus II: Beereneiben
- Ende Hans-Fallada-Straße: Schwarzpappel
- Karl-Marx-Platz: Sommerlinde
- Tierpark: Sumpfyzypresse
- Am Mühlentor: Appalachen-Rostkastanie
- Hof St. Spiritus: 4 Sommerlinden

3.6 Mobilität

Das Mobilitätskonzept der Rahmenplanung basiert auf mehreren Teilfortschreibungen des Verkehrsentwicklungsplans aus dem Jahr 1994 sowie Fachplanungen:

- Nahverkehrsplan (2007)
- Radverkehrsplan (2010)
- Parkraumkonzept (2010)
- Verkehrskonzept des Integrierten Klimaschutzkonzeptes (2010)
- Lärmaktionsplan (2014)

3.6.1 Ziele

Die übergeordnete Zielstellung der bisherigen Rahmenplanung für die Neuordnung des Verkehrs wird bestätigt.

Leitziel

Umfassende Verkehrsberuhigung mit Vorrang für den öffentlichen Personennahverkehr sowie den Fußgänger- und Radfahrer-verkehr

Unter Berücksichtigung des erreichten Entwicklungsstandes im gesamten Plangebiet werden als Teilziele bestimmt:

- 6.1 Anpassung der Hauptverkehrsstraßen an den Bedarf
- 6.2 Verringerung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs
- 6.3 Fortführung der Verkehrsberuhigung und barrierefreien Straßenraumsanierung, Erschließung neuer Baugebiete
- 6.4 Ergänzung der Radrouten und Angebote für das Fahrradparken
- 6.5 Ausbau von barrierefreien Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen, Ergänzung übergreifender barrierefreier Wegebeziehungen
- 6.6 Aufwertung und Ergänzung der öffentlichen Verkehrsangebote
- 6.7 Schaffung zusätzlicher Parkplätze für Einpendler und Besucher, Ausbau konzentrierter Lösungen für das Bewohnerparken
- 6.8 Einrichtung von Mobilitäts- und Radstationen, Förderung der Elektromobilität und von Car-/Bike-Sharing-Angeboten

3.6.2 Mobilitätskonzept
 August 2015



- Hauptverkehrsstraßen
- Erschließungsstraßen
- Bereiche für Fußgänger und teilweise Radfahrer
- Verkehrsberuhigung / Mischverkehrsfäche
- Fahrradstraße (bei Voraussetzung)
- Radroutennetz
- öffentlich nutzbare Parkplatzanlagen
- Bahnanlagen
- Umbau von Knotenpunkten
- Bestand
- geplant / Ausbau
- Bhf Bahnhof
- ZOB Zentraler Omnibusbahnhof
- H Bushaltestelle
- Q Querungshilfe
- F Fahrradparkanlagen
- M Mobilitätsstation
- P Prüfung Stellplatznutzung für Bewohner
- PH Parkhaus
- TG Tiefgarage
- ⚓ Anleger Schifffahrt
- Baugebiete
- Grünflächen
- Gebäude Bestand
- Neubau geplant
- Wasserflächen
- Flurstücksgrenzen

3.6.3 Erläuterungen und Maßnahmen

6.1 Anpassung der Hauptverkehrsstraßen an den Bedarf

Das großräumige und überregionale Straßennetz führt nach Fertigstellung der A20 und der Ortsumgehung im Zuge der B105/109 weitläufig um einen Großteil des Stadtgebiets herum, das damit erheblich vom Durchgangsverkehr entlastet wird. Heute verkehren noch rund 20.000 Fahrzeuge pro Tag auf den innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen Bahnhofstraße, Hansering, Wolgaster Straße und Anklamer Straße, die am Platz der Freiheit aufeinandertreffen. Neben dem Quell- und Zielverkehr von und in die Innenstadt ist der Kfz-Verkehr aus den südöstlichen Stadtteilen in Richtung Neuenkirchen / Stralsund ein bedeutender Verkehrsstrom, der über den Knotenpunkt am Platz der Freiheit geführt wird.

Die Gestaltung der innerstädtischen Hauptstraßenräume entspricht bisher weitgehend unverändert der Zeit vor dem Bau der Ortsumgehung und ist daher überdimensioniert mit hohen Trennwirkungen. Dies betrifft insbesondere die Zufahrten zum Platz der Freiheit sowie den Knotenpunkt selbst. Für die heutigen Verkehrsbelastungen mit 15.000 bis 20.000 Fahrzeugen pro Tag ist laut den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen jeweils eine Richtungsfahrbahn ausreichend, die in den Zufahrten zum Knotenpunkt um eine Linksabbiegespur erweitert werden kann. Die Straßenquerschnitte sollten von derzeit 5 bis 6 auf 2 bis 3 Streifen reduziert werden.

*Umbau Knotenpunkt
Platz der Freiheit*

Im Rahmen der Beteiligung wurde eine weitgehende Verkehrsberuhigung des Hanserings bis hin zur Komplettaufgabe im Bereich des Museumshafens sowie eine Tunnellösung diskutiert:

Umbau Hansering

- Eine Aufhebung des Abschnitts Hansering am Museumshafen würde dazu führen, dass erhebliche Verkehrsströme aus und in Richtung Neuenkirchen / Stralsund in die Innenstadt gelenkt werden. Selbst wenn ein Drittel des Verkehrs sich großräumige Alternativen suchen würde - etwa über die Ortsumgehung B109/105 - wäre die Folge, dass sich die Verkehrsbelastungen in der Steinbeckerstraße und der Friedrich-Loeffler-Straße massiv erhöhen und mit 17.000 Kfz pro Tag Dimensionen wie in der Wolgaster Straße erreichen könnten. Dies widerspricht den Zielen der Rahmenplanung und den Erfordernissen der Lärminderung in der Innenstadt.
- Eine erste Prüfung der Option, den Hansering im Abschnitt am Museumshafen in einen Tunnel zu verlegen, um so oberirdisch eine Verkehrsberuhigung zu erzielen, ergab, dass dies – vorbehaltlich einer Detailplanung – technisch aufwendig, aber möglich wäre.

Für den Bereich über dem abgedeckelten Tunnel wäre eine freiraumplanerische Verbesserung erzielbar, jedoch würden gleichzeitig große Bereiche des Hanserings von den Tunnelrampen beeinträchtigt werden. Diese hätten eine Länge von jeweils rund 100 bis 150 Metern.

Eine weitere Tunnelvariante, die zwischenzeitlich diskutiert wurde, sah eine Tunnelführung vom Hansering in Höhe Holzgasse unter dem Ryck bis zur Labower Chaussee vor. Die im Jahr 2014 erfolgte Neubebauung im Bereich der Hafenstraße östlich des Fangenturms schließt eine solche Tunnelführung jedoch aufgrund des enormen baulichen Aufwands weitestgehend aus.

Ohne die Hauptstraßenfunktion des Hanserings im Bereich des Museumshafens in Frage zu stellen, kann eine umfassende Umgestaltung den in Teilen anbau-freien und verkehrsbeschleunigten Charakter des Straßenraumes aufheben: Integration eines Grünstreifens mit Querungsmöglichkeiten und Alleebepflanzung, Anlage von begleitenden Fuß- und Radwegen / Radstreifen, erweiterte Anbindung von Nebenstraßen (Kuhstraße, Fischstraße), Reduzierung der Fahrstreifen im Zusammenhang mit dem Umbau des Knotenpunktes am Platz der Freiheit. Über diese Maßnahmen wird die derzeitige Trennwirkung des Hanserings signifikant abgebaut und die Hauptverkehrsstraße verbessert städtebaulich integriert.

Derzeit besteht ein Linksabbiegeverbot aus der Holzgasse auf den Hansering. Dieses wird zum einen häufig ignoriert und zum anderen lenkt es den Verkehr in das Quartier an der Marienstraße. Mit der Entwicklung von Baupotenzialen in der Nördlichen Mühlenvorstadt steigt der Bedarf einer verbesserten Anbindung der Holzgasse an den Hansering. Im Rahmen einer Umgestaltung des Knotenpunktes soll eine Linksabbiegemöglichkeit integriert werden. Der Einsatz einer Lichtsignalanlage ist dabei zu prüfen.

*Umbau Knotenpunkt
Hansering / Holzgasse
/ Friedrich-Loeffler-
Straße*

Eine konsequente verkehrliche Optimierung dieses Knotenpunktes wäre über eine Verschwenkung der Holzgasse in südliche Richtung mit Neubau der Brücke über den Stadtgraben erreichbar. Dies hätte den Vorteil, dass die versetzten Einmündungen der Friedrich-Loeffler-Straße und der Holzgasse zusammengelegt werden könnten. Aufgrund des aufwändigen Umbaus kommt eine solche Lösung nur im Rahmen einer umfassenden Umstrukturierung des gesamten Bereichs zwischen Hansering und Marienstraße in Frage. Die im Rahmenplan dargestellte Bebauungslösung östlich des Hanserings würde diese Variante jedoch verbauen und wäre anzupassen, mit entsprechenden städtebaulichen Qualitätsverlusten. Im Zusammenhang mit der Umbauplanung für den östlichen Hansering ist daher der Umbau des Knotenpunktes sowie die städtebauliche Lösung für die neue Bebauung detailliert zu prüfen.

6.2 Verringerung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs

In mehreren Straßenzügen in der Innenstadt wie der Fleischervorstadt gibt es einen Durchgangsverkehr, der Abkürzungen für das Hauptstraßennetz nutzt und zu unnötigen Belastungen in den Stadtteilen führt.

In der Innenstadt betrifft das den Verlauf Steinbeckerstraße - Friedrich-Loeffler-Straße - Kapaunenstraße / Wollweberstraße über die Lange Straße oder die Rubenowstraße zur Bahnhofstraße. Eine Verkehrsuntersuchung von 1999 hat ca. 1.500 Kfz pro Tag ausgewiesen, die auf diese Weise die längere Hauptstraßenverbindung über den Hansering und die Bahnhofstraße umgingen. Hierzu sind aktuelle, belastbare Daten erforderlich sowie eine Prognose, welche (Neben-)Wirkungen welche Maßnahmen der Netztrennung haben würden.

*Netztrennung
Friedrich-Loeffler-
Straße*

Vorschlag der Rahmenplaner wäre, vorrangig zu prüfen, ob über eine Netztrennung im westlichen Abschnitt der Friedrich-Loeffler-Straße zwischen Kapaunenstraße und Rotgerberstraße eine Vermeidung des Durchgangsverkehrs konsequent realisiert werden kann. Der Einsatz einer absenkenden Poller-Anlage sichert dabei die Linienführung des Busverkehrs. Diese Maßnahme führt zu einer Verkehrsreduzierung des gesamten Straßenverlaufs. Die verkehrlichen Effekte und Realisierbarkeiten müssen in einer vertiefenden Analyse überprüft werden.

In der Fleischervorstadt ist der Straßenzug Stephanistraße und Lange Reihe massiv vom Durchgangsverkehr mit fast 8.000 Kfz pro Tag belastet. Um die Beeinträchtigungen für das Wohnen zu vermeiden, soll aus städtebaulicher Sicht und gemäß Lärmaktionsplan 2014 eine Bündelung der Verkehrsführung über die Goethestraße im Zweirichtungsverkehr geprüft werden. Die Bürgerschaft hat 2015 eine Prüfung von Maßnahmen zur Lärminderung in der Stephanistraße (lärmmindernder Asphalt, Geschwindigkeitsreduzierung), soweit diese nicht ausreichen: Prüfung der Bündelung des Kfz-Verkehrs im Zuge der Goethestraße (Zweirichtungsverkehr) beschlossen.

*Bündelung des Hauptverkehrs
in der Goethestraße*

Der Knotenpunkt der Goethestraße mit der Arndtstraße und der Stephanistraße ist derzeit durch die Verkehrsführung recht unübersichtlich und gestalterisch unbefriedigend. Abhängig von der künftigen Verkehrsführung in diesem Bereich ist eine Umgestaltung erforderlich, die die Verkehrsflächen neu ordnet, gestalterisch aufwertet und die Querbarkeit für Fußgänger und Radfahrer verbessert. Abhängig von den Verkehrsströmen kommt die Einrichtung einer Lichtsignalanlage in Betracht.

*Umbau Knoten
Goethestraße / Arndtstraße / Stephanistraße*

Der Verkehrsstrom durch die Gützkower Straße, die Neunmorgenstraße und die Franz-Mehring-Straße ist ebenfalls von gebietsfremden Durchgangsverkehr betroffen, der hier vor allem in der Relation Bahnhofstraße - Anklamer Straße den Platz der Freiheit umfährt. Begünstigt wird der Durchgangsverkehr durch die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die vorgesehene gebündelte Verkehrsführung im Bereich der Goethestraße kann zur Reduzierung auch dieses Durchgangsverkehrs beitragen, in dem der Verkehr nicht in das Quartier hereingezogen wird. Im Falle einer weiteren Verlagerung des Kfz-Verkehrs vom Platz der Freiheit in die Gützkower Straße ist hier eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu prüfen. In den beschlossenen Maßnahmen der Lärmaktionsplanung ist eine solche Maßnahme nur nachts vorgesehen.

bei steigendem Durchgangsverkehr: Tempo 30 in der Gützkower Straße

Als weitere Maßnahme zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs soll der Abschnitt der Neunmorgenstraße an der Karl-Krull-Grundschule nur noch für den Bus- und Fahrradverkehr befahrbar sein und umgestaltet werden. Diese Maßnahme ermöglicht zudem die Erweiterung und Verbindung der öffentlichen Grünanlage mit dem Schulstandort. Der Kfz-Verkehr wird konzentriert über den Straßenzug Pestalozzistraße - Lange Reihe - Neunmorgenstraße geführt. Über den Umbau des Knotenpunktes Franz-Mehring-Straße / Bleichstraße / Pestalozzistraße soll neben der Reduzierung von Verkehrsflächen auch die Attraktivität der Verkehrsführung für den gebietsfremden Durchgangsverkehr vermindert werden.

*Sperrung Abschnitt
Neunmorgenstraße an
Karl-Krull-Grundschule
und
Umbau Knoten Franz-
Mehring-Straße /
Bleichstraße /
Pestalozzistraße*

6.3 Fortführung der Verkehrsberuhigung und barrierefreie Straßenraumsanierung, Erschließung neuer Baugebiete

In der Innenstadt ist die Erneuerung der Straßenräume vor allem im zentralen Bereich um Marktplatz und Lange Straße bzw. im Zusammenhang mit der Gestaltung der Fußgängerzone vorangeschritten. In den Randbereichen besteht dagegen zunehmender Handlungsbedarf bei der Erneuerung. Dieser sollte dazu genutzt werden, um Feinjustierungen im Grundkonzept der verkehrsberuhigten Innenstadt vorzunehmen.

In folgenden Bereichen der Innenstadt ist die Verkehrsführung bzw. -regelung bezüglich der zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen und der rechtlichen Rahmenbedingungen vertiefend zu überprüfen:

Die Südseite des Bereichs Markt / Fischmarkt darf derzeit von Kraftfahrzeugen mit bis zu 30 km/h befahren werden. Neben Behindertenstellplätzen und einem Taxistand ist hier auch ein Bereich mit eingeschränktem Halteverbot für die Allgemeinheit zugänglich. Die Höchsthaltezeit von drei Minuten wird dabei regelmäßig überschritten. Die Bereiche werden von den Nutzern oft als Parkplätze für Kurzparker interpretiert und das Schild „letzte Parkmöglichkeit“ vor der Tiefgarage ignoriert. Dies sorgt für einen nicht unerheblichen Parksuchverkehr, so dass hier insgesamt rund 1.000 Kfz pro Tag im Ein-Richtungs-Verkehr fahren. Dabei ist die Verkehrsführung derzeit teilweise unübersichtlich, da mehrere Einbahnstraßen sowie die Fahrradstraße aufeinander treffen und ortsunkundige Fußgänger durch die Oberflächengestaltung den Bereich zur Fußgängerzone rechnen können.

Ausweitung Fußgängerzone Südseite Markt / Fischmarkt

Durch eine Erweiterung der Fußgängerzone (Teileinziehung der Straßen mit Beschränkung des Nutzerkreises) auf der Südseite Markt / Fischmarkt - jeweils nördlich der Domstraße beginnend mit erweiterten Ausnahmen (Ganztags: Radfahrer, Taxen, Behinderte, Bewohner auf die Grundstücke; 18-10 Uhr: Lieferverkehr) – wird die Gesamtsituation für alle Verkehrsteilnehmenden eindeutiger. Zudem soll für den Kfz-Verkehr die Verkehrsführung weiter vereinfacht werden, in dem sie auf eine Blockumfahrung Wallstraße - Rakower Straße - Domstraße - Fleischerstraße beschränkt wird. Die Wallstraße ist dabei aufgrund der Parkhaus- und Ausfahrt als einzige Straße im Zweirichtungsverkehr vorgesehen. Die Fleischerstraße bleibt die Zu- und Abfahrtsmöglichkeit für den südöstlichen Innenstadtbereich.

Mit der Ausweisung als Fußgängerzone entfallen die als Kurzzeitparkbereich genutzten Bereiche mit eingeschränktem Halteverbot. Die Behindertenstellplätze und der Taxistand sollen durch entsprechende Beschilderung bestehen bleiben. Innerhalb der ausgeweiteten Fußgängerzone soll die Fahrradstraße bestehen bleiben und nur von den in der Fußgängerzone zulässigen Kfz befahren werden.

In der Friedrich-Loeffler-Straße ist eine erhöhte Verkehrslärmbelastung zu verzeichnen. Zudem wird nach Eröffnung des Uni-Campus der Fahrradverkehr deutlich an Bedeutung gewinnen (bisher ca. 2.100 Fahrräder pro Tag). Durch eine Kappung für den Kfz-Verkehr zwischen Kapaunenstraße und Rotgerberstraße würde die Straße gleichzeitig an Bedeutung für den Kfz-Verkehr (bisher ca. 6.500 Kfz pro Tag) verlieren. Insbesondere zu Vorlesungsbeginn und -ende ist davon auszugehen, dass der Fahrradverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. In einer verkehrsplanerischen Untersuchung soll geklärt werden, ob diese Verschiebung zwischen den Verkehrsträgern ausreicht als Voraussetzung für die Ausweisung als Fahrradstraße. Diese hätte den Vorteil, dass Radfahrer offiziell auch nebeneinander fahren dürften, was eine Verkehrsberuhigung wie eine Kapazitätserhöhung in Spitzenzeiten zur Folge hätte. Alternativ kann eine weitere Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit zumindest den Verkehrslärm verringern und die Sicherheit im Verkehrsraum erhöhen.

Prüfung: Widmung Friedrich-Loeffler-Straße als Fahrradstraße nach Netztrennung

Die Durchbindung der Kuh- und der Fischstraße auf den Hansering kann zudem die Bündelung des verbleibenden Verkehrs auf der stark belasteten Friedrich-Loeffler-Straße und der Steinbeckerstraße reduzieren, Fahrwege verkürzen und entlastend wirken.

Anbindung der Kuh- und der Fischstraße an den Hansering

Angesichts der geringen Verkehrsbedeutung werden weitere Nebenstraßen der Langen Straße ähnlich wie die Knopfstraße als Fußgängerzone umgestaltet und -gewidmet. Die Erreichbarkeit der Bewohnerstellplätze auf den Grundstücken ist dabei sicher zu stellen. Das Ziel der Rahmenplanung 2004, die Steinbeckerstraße als Fußgängerzone bis zur Friedrich-Loeffler-Straße umzuwidmen, wird mit Ausnahmen (s.o. Bewohner, Lieferverkehr etc.) über die Fortschreibung bestätigt.

Erweiterung der Fußgängerzone in den Nebenstraßen der Langen Straße und in die Steinbeckerstraße

Die Rubenowstraße verläuft als südliche Innenstadtzufahrt zunächst durch die Wallanlagen und unmittelbar danach mit einer seitlichen Verschwenkung zwischen stark frequentierten Bereichen des historischen Unicampus. Durch die zu Spitzenzeiten hohe Fußgängerfrequenz besteht hier ein erhöhtes Gefahrenpotenzial. Wird die Friedrich-Loeffler-Straße gekappt, wird sich zwar voraussichtlich der Durchgangsverkehr in diesem Bereich reduzieren, zugleich kann durch die Netztrennung der Zielverkehr in den westlichen Innenstadtbereich über die Rubenowstraße zunehmen. Um den Gefahrenpunkt zu entschärfen, soll eine Verkehrsberuhigung mit entsprechender Gestaltung erfolge, wobei die Trennung in Fahrbahn und Gehweg erhalten bleiben soll. Vergleichbar dem zukünftig möglichen Verkehrsaufkommen in der Friedrich-Loeffler-Straße sollte auch für den Straßenzug Rubenowstraße – Rotgerberstraße die Widmung als Fahrradstraße geprüft werden.

*Verkehrsberuhigung
Rubenowstraße*

*Prüfung: Widmung
Rubenowstraße / Rot-
gerberstraße als Fahr-
radstraße*

In der Fleischervorstadt ist die Erneuerung des Straßennetzes in den letzten Jahren deutlich vorangekommen. Für die bisher noch nicht erneuerten Straßen besteht weiterhin hoher Handlungsbedarf. Die bereits im Zusammenhang mit dem Ziel der Minderung der gebietsfremden Durchgangsverkehre aufgeführten Maßnahmen (Netztrennung Neunmorgenstraße im Abschnitt Karl-Krull-Grundschule, Umbau von Knotenpunkten) wirken verkehrsberuhigend. Durch bisherige und künftige Umbauten und Sanierungen der Straßen sollen diese verkehrsberuhigenden Maßnahmen auch baugestalterisch unterstützt werden.

*Verkehrsberuhigung in
der Fleischervorstadt*

Auch wenn in den vergangenen Jahren zahlreiche Straßen in der Innenstadt und der Fleischervorstadt im Rahmen der Stadterneuerung saniert wurden, ist der Bedarf weiterhin hoch.

Die Straßenraumsanierungen sollen in folgenden Straßen mit Priorität fortgeführt werden: Arndtstraße (Goethestraße – Burgstraße), Bachstraße (Markt – Hansering), Baderstraße / Wallstraße, Baustraße (nördlich Wiesenstraße), Bleichstraße (Brinkstraße – Neunmorgenstraße), Brüggstraße (an Marienkirche), Burgstraße (Gützkower Straße – Lange Reihe), Domstraße (Martin-Luther-Straße – Fleischerstraße), Falladastraße, Fleischerstraße (Wallstr. – Markt), Friedrich-Loeffler-Straße, Gertrudenstraße, Goethestraße/ Einmündung Arndtstraße, Hafenstraße (Fangenturm – An den Wurthen), Hansering, Kuhstraße nördlich Roßmühlenstraße mit Gehweg A 11, Lange Reihe, Marienstraße, Martin-Luther-Straße, Mühlenstraße, Neunmorgenstraße, Pfarrer-Wachsmann-Straße, Platz der Freiheit, Robert-Blum-Straße, Roßmühlenstraße, Rubenowstraße, Steinbeckerstraße, Stephanistraße, Wollweberstraße südlich Lange Straße.

*Sanierung von
Straßenabschnitten
mit Priorität*

Im Plangebiet liegen mehrere Entwicklungsbereiche, die bislang verkehrlich nicht bzw. unzureichend erschlossen sind:

Für die ehemaligen KAW-Hallen und ihr Umfeld ist vorgesehen, ein Einkaufszentrum mit privaten Stellplatzanlagen zu entwickeln. Die Erschließung soll ausschließlich über die Bahnhofstraße mit Lichtsignalanlage erfolgen. Der südliche Teil des Gesamtareals (ab Höhe Wiesenstraße) soll als Wohngebiet entwickelt werden und vorzugsweise über die Wiesenstraße erschlossen werden.

*ehemaliges KAW-
Gelände und südliche
Konversionsfläche*

Im Entwicklungsgebiet Hafenstraße soll ein erhebliches Baupotenzial realisiert werden. Neben Wohnen sind zudem touristische und gewerbliche Nutzungen geplant. Aufgrund der Eigentumssituation ergibt sich eine abschnittsweise Entwicklung des Areals, was bei der Auslegung der inneren Gebietserschließung zu berücksichtigen ist. Die Anbindung an das Hauptstraßennetz soll über die Straße „An den Wurthen“ und die verlängerte Holzgasse erfolgen.

*Entwicklungsgebiet
Hafenstraße*

In der Steinbecker Vorstadt sind sowohl westlich als auch östlich der vorhandenen Baugebiete an der Stralsunder Straße neue Wohnquartiere geplant, für die Erschließungsmaßnahmen notwendig sind.

*neue Wohnquartiere
Steinbecker Vorstadt*

6.4 Ergänzung der Radrouten und Angebote für das Fahrradparken

Als Universitätsstadt mit günstigen topographischen Rahmenbedingungen ist Greifswald eine ideale Fahrradstadt. Entsprechend ist der Anteil der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, mit etwa 39 Prozent im Bundesvergleich ein Spitzenplatz. Dies wird stark getragen von den Studierenden: Bei den 18- bis 25-Jährigen liegt der Anteil der Radnutzer bei fast 60 Prozent. Bei den Personen im Erwerbsalter halten sich dagegen Fahrrad und der motorisierte Individualverkehr mit jeweils rund 40 Prozent die Waage, was Potenziale aufzeigt, den Radfahreranteil weiter zu steigern.

Zur Förderung und besseren Organisation des Radverkehrs ist im Radverkehrsplan ein stadtwieites Radroutennetz dargestellt. Das Zielnetz wird für die städtebauliche Rahmenplanung übernommen. Zum Ausbau des Netzes wurden bereits umfangreiche Maßnahmen umgesetzt. Dennoch besteht in vielen Bereichen Handlungsbedarf:

Die Friedrich-Loeffler-Straße wird zukünftig durch den neuen Unicampus deutlich an Bedeutung im Radverkehr gewinnen. Aufgrund der begrenzten Straßenraumbreite kommen hier nur Radschutzstreifen oder eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Straße in Frage. Es sollte nach erfolgter Netztrennung für den Kfz-Verkehr geprüft werden, ob dessen Anteil soweit gesenkt ist, dass eine Fahrradstraße eingerichtet werden kann.

*Prüfung: Widmung
Friedrich-Loeffler-
Straße als Fahrrad-
straße nach
Netztrennung*

Die zukünftig bedeutenden Radwegeverbindungen Friedrich-Loeffler-Straße und Domstraße sollen westlich der Fußgängerzone mit einer Querverbindung verknüpft werden. Diese Verbindung bindet die Fleischervorstadt an den neuen Campusbereich an und soll im Verlauf der Rubenowstraße und der Rotgerberstraße hinsichtlich verbesserter Fahrradfreundlichkeit aufgewertet werden. Es sollte geprüft werden, ob eine Widmung als Fahrradstraße für diesen Straßenzug erfolgen kann.

*Aufwertung
Rubenowstraße / Rot-
gerberstraße und Prü-
fung Widmung als
Fahrradstraße*

Die Fußgängerzone soll im Abschnitt Rotgerberstraße bis Kapaunenstraße für den Radverkehr ganzjährig befahrbar sein.

Im Bereich des Hanserings gibt es nicht nur keinen Radweg sondern ein Radfahrverbot. Im Zuge der Straßenraumumgestaltung sollen Radfahrstreifen ab Höhe Platz am Fangenturm / Friedrich-Loeffler-Straße in den östlichen Abschnitt des Hanserings integriert werden. Im Bereich der A-Quartiere bzw. am Museumshafen sind Radfahrstreifen in der Umbauplanung vorgesehen.

*Integration von Rad-
verkehrsanlagen in
den Straßenraum des
Hanserings*

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Hafenstraße zur Mischverkehrsfläche wird diese als Radroute an Bedeutung gewinnen. Diese trifft am Fangenturm auf den Hansering und soll von dort aus zum einen über die Querungsanlage zum Schießwall und zum anderen entlang des Museumshafen weiter bis zur Steinbecker Straße führen. Um die Erreichbarkeit der Credneranlagen und des neuen Unicampus an der Friedrich-Loeffler-Straße zu verbessern, soll eine zusätzliche Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer über die Stralsunder Straße südlich der Ryck-Brücke mit Lichtsignalanlage in den Knotenpunkt integriert werden.

*neue Querungsanlage
Stralsunder Straße*

Die Neunmorgenstraße soll bei einer Umgestaltung aufgrund ihrer Bedeutung im Hauptradwegenetz entsprechend fahrradfreundlich gestaltet werden. Der Radverkehrsplan sieht die Widmung der Neunmorgenstraße als Fahrradstraße vor.

Prüfung der Widmung der Neunmorgenstraße als Fahrradstraße

In der Steinbecker Vorstadt soll eine neue Fahrradachse in Verlängerung der Fußgänger- und Fahrradbrücke über den Ryck im Bereich des Museumshafens geschaffen werden. Diese soll westlich der Parkplatzanlage Museumshafen Nord verlaufen und eine attraktive Verbindung ins nördliche Umland unabhängig der Stralsunder Straße schaffen.

neue Fahrradachse Steinbecker Vorstadt

Ergänzend zum Zielnetz des Radverkehrsplans wird folgende neue Route vorgeschlagen: Ausgehend von der Bahnunterführung Scharnhorststraße soll östlich der Bahnanlage ein Route angelegt werden, die ab Höhe Burgstraße in Richtung Pfarrer-Wachsmann-Straße / Innenstadt sowie in Richtung Bahnhof verzweigt ist.

neue Route östlich der Bahnanlagen

Neben dem Radwegenetz spielt angesichts des hohen Radverkehrsanteils auch das Fahrradparken in Greifswald eine große Rolle. Der Radverkehrsplan sieht als Standardlösung im öffentlichen Raum die Anordnung von Anlehnbügel vor. Diese sind auch an zahlreichen Standorten vor allem in der Innenstadt errichtet worden. Allerdings zeigen sich Engpässe und Überlastungen. Es sollten daher weitere Fahrradstellplätze geprüft werden. Dies sollte insbesondere in den Nebenstraßen der Fußgängerzone erfolgen, wo eine Verkehrsberuhigung angestrebt wird. Zudem sind im Radverkehrsplan 3 Standorte für größere Fahrradstellplätze benannt:

Prüfung von zusätzlichen Fahrradstellplätzen im Nahbereich der Fußgängerzone

Am Standort Mensa am Wall treffen 2 Radverkehrsströme mit hoher Nutzungsintensität zusammen: Es kommen viele Studierende mit dem Rad zur Mensa. Zum anderen ist der Standort der Auftakt für die Fußgängerzone. Im Radverkehrsplan ist am Standort die Schaffung von 350-400 zusätzlichen Stellplätzen dargestellt. Im Zuge der Umgestaltung des Bereichs der Wallanlagen wurden zahlreiche zusätzliche Fahrradstellplätze realisiert, so dass derzeit 278 Stellplätze mit Anlehnbügel zur Verfügung stehen. Angesichts des vorgesehenen Umzugs der Mensa sollte ein weiterer Kapazitätsausbau abhängig von der zukünftigen Nutzung des Standortes überprüft werden.

Standort Mensa am Wall: Prüfung der Kapazitätserweiterung

Im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes werden derzeit rund 300 Fahrradstellplätze mit Anlehnbügel geschaffen. Zusätzlich ist vorgesehen, im Bahnhofsbereich eine Radstation zur Förderung intermodaler Wege im Stadt-Umland-Verkehr zu errichten. Neben bewachten Abstellmöglichkeiten sollen hier Reparatur- bzw. Fahrradausleihmöglichkeiten sowie weitere Serviceleistungen (Gepäckaufbewahrung, Fahrradstadtplan, Ladestation für Elektrofahrräder etc.) angeboten werden. Der ursprüngliche Vorzugsstandort auf dem Bahnhofsvorplatz steht nicht mehr zur Verfügung. Um die Fußwege von der Fahrradstation zum Bahnhof kurz zu halten, liegt der neue Vorzugsstandort vor den ehemaligen KAW-Hallen orientiert zur Bahnanlage und integriert die dort bereits vorhandenen 100 Fahrradstellplätze.

Einrichtung einer Radstation im Bahnhofsbereich

Der Standortvorschlag des Radverkehrsplans für ein Fahrradparkhaus im Stadtzentrum kann in den Randbereichen der rückwärtigen Zufahrt zum technischen Rathaus realisiert werden.

Fahrradparkhaus am technischen Rathaus

Durch die Einrichtung u.a. kleinerer Fahrradstellplätze (ggf. abschließbare Fahrradboxen, Ladestationen für Elektrofahrräder) im Bereich der größeren öffentlichen Parkplatzanlagen und geplanten Parkhäuser sollen diese zu intermodalen Mobilitätsstationen aufgewertet werden. Ziel ist es für Pendler eine innerstädtische Fahrradnutzung attraktiver und sicherer zu gestalten und für Bewohner das Parken im Parkhaus zu erleichtern.

Ergänzung der Parkplatzanlagen mit Fahrradstellplätzen

6.5 Ausbau von barrierefreien Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen und Ergänzung übergreifender barrierefreier Wegebeziehungen

Für den Fußgängerverkehr gelten ähnliche gute Rahmenbedingungen wie für den Radverkehr. Verbesserungsbedarfe bestehen insbesondere bei den Querungsmöglichkeiten über die Hauptverkehrsstraßen sowie bei der Barrierefreiheit vor allem in unsanierten Bereichen.

Die Bahnhofstraße, der Platz der Freiheit und der Hansering haben derzeit eine erhebliche Trennwirkung für Fußgänger. Bei künftigen Umbaumaßnahmen sollen hier die Barrieren für Fußgänger an den Knotenpunkten Bahnhofstraße / Rubenowstraße, Goethestraße / Arndtstraße / Stephanistraße, Platz der Freiheit, Hansering / Friedrich-Loeffler-Straße / Holzgasse, Hansering / Knopfstraße sowie Hansering / Steinbeckerstraße / Stralsunder Straße abgebaut werden. Im Bereich der Anbindung des neuen Einkaufszentrums in den ehemaligen KAW-Hallen ist eine neue Querungshilfe (Lichtsignalanlage) vorgesehen.

Der Platz der Freiheit stellt aufgrund der hohen Nutzungsintensität einen besonderen Schwerpunkt dar. Über einen bedarfsgerechten Umbau des Knotenpunkts können Querungswege und -zeiten für Fußgänger und Radfahrer deutlich verringert werden. Im Zuge der Knotenplanung ist die Möglichkeit einer Diagonalquerung vertiefend zu prüfen.

In mehreren Bereichen des Plangebietes bestehen Ergänzungsbedarfe für übergreifende Fußwegebeziehungen. Gemäß Straßenbaurichtlinien, DIN-Normen und dem Bürgerschaftsbeschluss zum Beitritt der Hansestadt Greifswald zur Erklärung von Barcelona "Die Stadt und die Behinderten" vom 16.12.2002 sind diese barrierefrei auszuführen. Die Ergänzungsbedarfe betreffen insbesondere die Entwicklungsbereiche, die in das städtebauliche Umfeld zu integrieren sind:

Für das Entwicklungsbereich Hafenstraße bietet sich die Einordnung von Wegebeziehungen an, die den Erlebnisbereich am Ryck über Grünanlagen mit dem Alten Friedhof sowie weiterführend mit dem östlich angrenzenden Landschaftsraum verknüpfen.

Im Zusammenhang mit der städtebaulichen Aufwertung des Randes der Nördlichen Mühlenvorstadt östlich des Hanserings kann ein am Stadtgraben geführter Weg eine neue und attraktive Verbindung zwischen dem Platz der Freiheit und dem Speicher am Ryckufer bieten. Ergänzend soll ein neuer Weg nördlich der Mensa über den Stadtgraben zum Standort des ehemaligen Elektrizitätswerkes geführt werden.

Im Zusammenhang mit der Konversion des ehemaligen KAW-Geländes und der südlich angrenzenden Bahnbrache werden Wege östlich der Bahnanlage bis zur Scharnhorststraße sowie am vorhandenen Quartiersrand zwischen Burg- und Wiesenstraße eingeordnet. Zudem ist eine direkte Wegeverbindung vom geplanten Einkaufszentrum zur Wiesenstraße vorgesehen.

Im Zusammenhang mit der möglichen Neuordnung des Polizeistandortes an der Brinkstraße soll ein Weg eingeordnet werden, der den Martin-Andersen-Nexö-Platz mit der Brinkstraße verbindet. Ziel ist es, die Erreichbarkeit des Platzes mit dem geplanten Parkhaus und der aufgewerteten Grünanlage für Bewohner der Quartiere südlich der Brinkstraße zu verbessern.

Umbau und Ergänzung von Knotenpunkten

Schwerpunktmaßnahme: Umbau des Platzes der Freiheit

Entwicklungsgebiet Hafenstraße: Verbindung Ryck - Alter Friedhof

Anlage eines Weges am Stadtgraben östlich des Hanserings

Verknüpfung ehemaliges KAW-Gelände und südliche Konversionsfläche mit Umfeld

neue Verbindung zwischen Brinkstraße und Martin-Andersen-Nexö-Platz

Die vorgesehene neue Wegeverbindung von der Fußgänger- und Fahrradbrücke über den Ryck bis zur Ladebower Chaussee schließt eine Lücke im Fahrradrou-tennetz und bindet zugleich die ehemalige Deponie als künftigen Aussichts- und Ausflugsort verbessert in das Hauptwegenetz ein.

*neue Verbindung
zum nördlichen Land-
schaftsraum*

Bei der barrierefreien Sanierung von Straßen und Fußgängerbereichen gilt es künftig, die Belange aller Verkehrsarten zu berücksichtigen und in die Gestaltung einzubeziehen. In einzelnen Abschnitten, die für Fußgänger und Radfahrer frei-gegeben sind, kommt es zu Konflikten zwischen den beiden Verkehrsarten, die in der Oberflächengestaltung begründet sind. Die entwurflich für Fußgänger vorge-sehene glatteren großformatigen Platten werden wegen der besseren Befahr-barkeit auch von Radfahrern gegenüber dem Kopfsteinpflaster bevorzugt. Dies ist gemäß der Beschilderung auch zulässig, soweit Fußgänger nicht gefährdet oder behindert werden. Dennoch trägt die Oberflächengestaltung zur Erhöhung des Konfliktpotenzials bei und sollte daher für zukünftige Gestaltungen überprüft werden.

*Optimierung der Ober-
flächengestaltung in
Bereichen, die von
Fußgängern und Rad-
fahrern genutzt werden*

Angesichts der Randlage des Bahnhofes zur Innenstadt sollten Reisende durch eine eindeutige Fußwegführung und Ausschilderung in den zentralen Bereich der Innenstadt und zu den wichtigen Universitätsstandorten geleitet werden. Mit der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der Wallanlagen ist dies schon in Teilbereichen realisiert. Vor allem im Bereich des früheren ZOB gilt es im Rah-men der anstehenden Neugestaltung noch eine Lücke in dieser Wegeleitung zu schließen.

*Eindeutige Fußwege-
führung und Ausschild-
derung vom Bahnhof in
Innenstadt schaffen*

6.6 Aufwertung und Ergänzung der öffentlichen Verkehrsangebote

Im Vergleich zu anderen Städten zeigt sich, dass der hohe Radverkehrsanteil in Greifswald vor allem zu Lasten des öffentlichen Verkehrs geht. Er hat in Greifswald mit nur 4 Prozent einen extrem niedrigen Anteil. Der Anteil des motorisier-ten Individualverkehrs unterscheidet sich in Greifswald dagegen nicht wesentlich von dem in Rostock oder Schwerin. Ein erheblicher Anteil der ÖPNV-Fahrgäste sind Senioren. In dieser Altersgruppe werden etwa 7 Prozent der Fahrten mit dem Stadtbus zurückgelegt. Die Maßnahmen des städtebaulichen Rahmenplans beschränken sich auf kleinere Netzoptimierungen, da größere Angebotserweite-rungen ein eher gesamtstädtisches Thema wären.

Die 3 Buslinien des Stadtverkehrs sind am ZOB neben dem Bahnhof verknüpft und verbinden einen Großteil des Stadtgebiets mit der Innenstadt. Der Bereich ZOB / Bahnhof ist zudem ein wichtiger Umsteigeknoten zum Regional- und Fern-verkehr mit Bus und Bahn.

Die Linien verkehren derzeit über Bahnhofstraße / Goethestraße sowie Friedrich-Loeffler-Straße / Hansering und somit in rund 200 bis 300 Metern Entfernung vom Hauptgeschäftsbereich am Marktplatz, was für mobilitätseingeschränkte Personen teilweise eine zu große Entfernung ist. Mit Veränderung der Linienfüh-rung der Linie 3 und der Einrichtung einer neuen Haltestelle am Markt / J.-S.-Bach-Straße wurde dieses Defizit zum Fahrplanwechsel Ende 2014 beseitigt.

*neue Bushaltestelle
am Markt*

Ergänzt wird das Angebot des Stadtverkehrs durch zahlreiche Regionalbuslinien, die überwiegend nur einzelne Fahrten im Schülerverkehr, teils jedoch auch einen näherungsweise Stundentakt (Linien über Neuenkirchen nach Riems/Stahlbrode sowie über Lubmin nach Wolgast) anbieten. Die meisten Re-gionalbuslinien beginnen und enden am ZOB und verkehren über die Ausfall-straßen in die entsprechenden Umlandgemeinden. Aufgrund der starken Fokus-

sierung auf den Schülerverkehr bieten sie überwiegend keine sinnvolle Ergänzung zum Stadtbusverkehr. Eine Ausnahme bildet hier die Linie über die Stralsunder Straße nach Neuenkirchen, die unter anderem das Einkaufszentrum in Neuenkirchen mit dem Greifswalder Stadtgebiet verbindet. Mit der Haltestelle Steinbecker Brücke kann sie eine Lücke im Stadtbusnetz in der nördlichen Innenstadt und der südlichen Steinbeckervorstadt schließen. Insgesamt ist das Plangebiet flächenmäßig gut vom Busverkehr erschlossen. Vorhandene und geplante Baugebiete, die außerhalb eines 300-Meter-Radius liegen, befinden sich im Bereich Lange Reihe / Bleichstraße in der Fleischervorstadt, in der Steinbeckervorstadt sowie im Entwicklungsbereich Hafenstraße.

Während sich für den Bereich Lange Reihe / Bleichstraße eine Verbesserung nur schwer in das bestehende Liniennetz integrieren lässt, könnte durch eine weitere Regionalbushaltestelle in der Stralsunder Straße die Erschließung der Steinbeckervorstadt verbessert werden. Bei Entwicklung der geplanten Wohnquartiere östlich und westlich der bestehenden Baugebiete an der Stralsunder Straße kann hier der Bedarf zudem deutlich steigen.

*Regionalbushaltestelle
in der Stralsunder
Straße*

Der Entwicklungsbereich Hafenstraße liegt außerhalb von 300-Meter-Radius der Bushaltestellen. Angesichts der großen verkehrlichen Bedeutung der Haltestelle am Platz der Freiheit wäre es problematisch, eine Linie zur Verbesserung der Gebietserschließung zu verschwenken. Für das nordwestliche Teilgebiet könnte die Erschließung durch eine zusätzliche Stadtbushaltestelle im Bereich Hanseering / Friedrich-Loeffler-Straße verbessert werden. Vor den ehemaligen KAW-Hallen ist nach deren Umnutzung die Einrichtung einer Stadtbushaltestelle vorgesehen.

*ergänzende
Bushaltestellen*

Am Nordufer des Ryck befindet sich am Museumshafens ein Schiffsanleger. Vor hier aus werden in der Sommersaison mehrmals täglich Ausflugsfahrten nach Wieck und Ludwigsburg angeboten. Um die infrastrukturelle Ausstattung für das Angebot zu verbessern, soll im Bereich des Anlegers ein Funktionsgebäude mit Fahrkartenverkauf und Toiletten errichtet werden, in dem auch weitere touristische und maritime Produkte und Dienstleistungen angeboten werden sollen. Zudem bietet sich die Integration eines gastronomischen Angebotes am Standort an.

*Neubau Funktions-
gebäude am
Schiffsanleger*

6.7 Schaffung zusätzlicher Parkplätze für Einpendler und Besucher, Ausbau konzentrierter Lösungen für das Bewohnerparken

In der Bestandserhebung für das Parkraumkonzept 2010 wurden im Planungsgebiet insgesamt 6.077 Parkplätze ermittelt. 59 Prozent davon waren öffentliche Parkplätze.

Abb. 3.25: Parkplatzbilanz des Parkraumkonzepts 2010

Anzahl	Stadtteil Innenstadt	Stadtteil Fleischervorstadt	Randgebiete	Gesamt
öffentlich	1.675	910	800	3.572
privat	853	767	465	2.505
Summe	2.528	1.677	1.265	6.077
Auslastung				
tags	70 %	74 %	78 %	73 %
nachts	57 %	86 %	15 %	56 %

Quelle: Parkraumkonzept 2010

Tagsüber lag die Auslastung der öffentlichen Parkplätze im Plangebiet insgesamt bei 73 Prozent bei nur geringen Abweichungen zwischen den Teilräumen. Nachts lag die Auslastung auf das gesamte Gebiet bezogen bei 56 Prozent, allerdings mit deutlichen Unterschieden zwischen den Teilräumen. In der Summe wurde für das Plangebiet somit eine ausgeglichene Parkplatzbilanz nachgewiesen, die allerdings mit zeitlichen und räumlichen Engpässen versehen war. Die Schwelle von einer Parkplatzauslastung von mehr als 80 Prozent, die im Umfeld der Zielorte der Parker zu steigendem Parksuchverkehr und ggf. Falschparken führt, wurde tagsüber in der südwestlichen Innenstadt, der westlichen Fleischervorstadt, im Bereich der Parkplätze Hansering (Holzgasse) und Am Theater (M.-A.-Nexö-Platz) überschritten. Diese bieten für eine günstige Tagespauschale vor allem Parkplätze für Pendler und sind derzeit werktags in den Vormittagsstunden oft voll ausgelastet, so dass in die umliegenden Quartiere ausgewichen wird.

Zum Zeitpunkt der Befragung im Jahr 2014 war das Parkplatzangebot insbesondere in der nordöstlichen Innenstadt deutlich verknappt, da der bisherige Parkplatz Museumshafen Süd an der Brüggestraße mit 170 Plätzen in Bauvorbereitung für das Quartier A11 geschlossen wurde. Dieser wurde von Kurzparkern und Pendlern genutzt, die nun auf andere Standorte ausweichen müssen. Ferner wurde die Stellplatzanzahl im Rahmen der Verlagerung des Parkplatzes „An der Mensa“ auf die Nordseite der Friedrich-Loeffler-Straße geringfügig reduziert.

Für die Zukunft sind im Parkraumkonzept leicht steigende Bedarfe im Bestand sowie verschiedene Bedarfserhöhungen und Angebotsreduzierungen durch absehbare bauliche Maßnahmen dargestellt:

- Durch die Bebauung der A-Quartiere entfallen insgesamt 387 öffentliche Parkplätze. Es entsteht zudem zusätzlich ein neuer Platzbedarf aus der Neubebauung, der vorrangig innerhalb der Bauprojekte in Form von Tiefgaragen oder anderen Anlagen gedeckt werden muss.
- Durch den Umbau der ehemaligen Post zum Technischen Rathaus hat sich der Bedarf in der Innenstadt um ca. 80 Plätze erhöht.

Im Parkraumkonzept ist im Bahnhofsbereich der Neubau eines Parkplatzes mit 150 Plätzen vorgesehen. Der Standort ist geeignet, die Engpässe in der westlichen Innenstadt zu beseitigen und Verkehrsströme in die Innenstadt ohne lange Stadtdurchfahrten abzufangen. Damit kann sowohl die Bahnhofstraße entlastet als auch das Westend der Innenstadt als Einkaufsbereich belebt werden. Zudem besteht im Bahnhofsbereich ein Bedarf für ein leistungsfähiges Parkplatzangebot für Pendler.

*neuer Parkplatz
am Bahnhof*

Als weiterführende Maßnahme des Parkraumkonzeptes ist der Bau eines Parkhauses am Martin-Andersen-Nexö-Platz vorgesehen. Der bestehende Parkplatz mit 170 Plätzen soll in weiten Teilen überbaut werden und eine Kapazität von 530 Plätzen bieten. Im Verkehrsgutachten zum derzeit laufenden Bebauungsplanverfahrens werden verschiedene Varianten untersucht, da der Knoten Martin-Andersen-Nexö-Platz / Anklamer Straße als alleinige Ausfahrt zu Spitzenzeiten nicht leistungsfähig genug ist. Grundsätzlich stehen dabei die bisherigen Ausfahrten an der Bleichstraße und am Martin-Andersen-Nexö-Platz zur Verfügung, wobei ggf. durch Beschilderung zeitlich begrenzt die Ausfahrtrichtung vorgegeben wird.

*neues Parkhaus
Martin-Andersen-Nexö-
Platz*

Im Bebauungsplan Nr. 98 wird für das geplante Einkaufszentrum auf dem ehemaligen KAW-Gelände eine gegenüber der Stellplatzsatzung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald reduzierte Stellplatzanzahl festgesetzt: Statt einen Stellplatz pro 20 m² Verkaufsfläche ist nur ein Stellplatz pro 30 m² Verkaufsfläche

herzustellen. Daher muss sichergestellt werden, dass diese Stellplätze zu Geschäftszeiten nicht durch andere Parker - insbesondere Pendler - in Konkurrenz zu den anderen bewirtschafteten Stellplätzen zweckentfremdet genutzt werden.

Empfohlen wird, dass die Stellplatzanlage am Einkaufszentrum analog zu den Parkplatzanlagen in der Innenstadt bewirtschaftet wird. Dies kann mit einer Erstattung der Parkgebühren für Kunden einhergehen. Um den Parkdruck in der Fleischervorstadt in den Nachtstunden zu reduzieren, wird zudem empfohlen, dass die Stellplätze des Einkaufszentrums mit einem Nachttarif für Bewohner nutzbar gemacht werden.

Empfehlungen Stellplatzanlage ehemaliges KAW-Gelände: Bewirtschaftung und Öffnung für Bewohner

Die Analyse zum Parkraumkonzept 2010 ergab für das Bewohnerparken, dass vor allem nachts in der südwestlichen Innenstadt sowie flächendeckend in der Fleischervorstadt der Parkraum knapp ist. Zum Zeitpunkt der Befragung im Jahr 2014 war das Stellplatzangebot in der nord-östlichen Innenstadt zusätzlich deutlich verknappt.

Vor diesem Hintergrund ergab die Befragung, dass gut die Hälfte der Befragten in der Fleischervorstadt und rund zwei Drittel der Befragten in der Innenstadt die Parkplatzsituation für Bewohner als mangelhaft oder ungenügend bezeichneten. Die Situation für Besucher, Einkäufer und Berufstätige wurde vergleichbar schlecht eingeschätzt. Bei der Prioritätensetzung für die zukünftige Entwicklung rangiert die Schaffung von Parkplätzen für Bewohner auf Rang 4 von 21 abgefragten Handlungsfeldern. Die Schaffung von Parkplätzen für Besucher, Einkäufer und Pendler auf Rang 9. Der PKW-Besatz in der Innenstadt mit 0,86 PKW pro Haushalt liegt ähnlich hoch wie in der Gesamtstadt (0,84). In der Fleischervorstadt liegt er dagegen mit 0,79 etwas darunter. In beiden Gebieten wird der Parkraum bewirtschaftet, so dass Besucher in der Regel auf einem Teil der Plätze kostenpflichtig und Bewohner mit Bewohnerparkausweis kostenlos parken können. In der Innenstadt nutzen 73 Prozent der PKW-Besitzer diese Möglichkeit, in der Fleischervorstadt 61 Prozent. Auf dem eigenen Grundstück parkt gut jeder zehnte Befragte (Innenstadt: 11, Fleischervorstadt: 14 Prozent). Ähnlich viele haben einen dauerhaft angemieteten Stellplatz (Innenstadt: 12, Fleischervorstadt: 15 Prozent).

Die Angebote für das Bewohnerparken sollen durch folgende Maßnahmen ergänzt werden:

Im Bereich der A-Quartiere wird nach Möglichkeit auf den Einsatz von Tiefgaragen orientiert. Die derzeitige Baukonzeption für das Quartier A11 sieht eine solche Lösung vor und stellt über den eigenen Bedarf hinaus anmietbaren Parkraum bereit. Diese Lösungsrichtung bietet sich grundsätzlich zur Übertragung an. Bei Umsetzung einer kleinteiligen Entwicklung der Quartiere A8 und A9 mit mehreren Eigentümern stößt sie allerdings an organisatorische und wirtschaftliche Grenzen.

Tiefgaragen in den A-Quartieren

Durch die zusätzlichen Plätze im Parkhaus auf dem Martin-Andersen-Nexö-Platz sowie am Bahnhof wird sich der Parkdruck durch Besucher in der Innenstadt verringern, so dass dort an einigen Stellen Besucherparkplätze zugunsten des Bewohnerparkens reduziert werden können. Dies betrifft die Ausweitungsbereiche der Fußgängerzone in den Seitenstraßen sowie einzelne Parkplatzanlagen (z.B. Anlage nördlich der Marienkirche).

Verdrängung von Kurzzeitparken aus der Innenstadt

In der Fortschreibung der Rahmenplanung 2004 war vorgesehen, auf dem ehemaligen KAW-Gelände einen Bewohnerparkplatz anzubieten. Derzeit werden bereits durch private Flächeneigentümer Stellplätze auf dem KAW-Gelände vermietet. Mit der möglichen Ansiedlung eines Einkaufszentrums auf diesem Gelän-

Nutzbarkeit der Stellplätze des Einkaufszentrums für Bewohner in der Nacht

de wird eine leistungsfähige private Stellplatzanlage geschaffen. Empfohlen wird, dass die Anlage bewirtschaftet wird und nachts auch durch Bewohner genutzt werden kann – analog zu den Nachtтарifen für die Tiefgaragen in der Innenstadt. Dabei ist ggf. zu klären, welche Bereiche immissionsschutzrechtlich nachts nutzbar sind.

Mit dem Ausbau der Parkplatzkapazitäten stehen im Plangebiet insgesamt ausreichend Plätze zur Verfügung. Die Parkplatzanlagen Museumshafen Nord, Hansering (Holzgasse) und Am Theater (M.-A.-Nexö-Platz) orientieren in ihrer Tarifgestaltung vor allem auf Einpendler und sind nachts weitgehend ungenutzt. Die Tarife sind mit niedrigen Tagespauschalen vor allem auf Pendler ausgelegt. Mit der (Wieder-)Ausweitung von Angeboten zum nächtlichen Dauerparken auf alle Parkplatzanlagen analog zu den Angeboten in den Parkhäusern kann der Parkdruck vor allem in den nordöstlichen Innenstadtquartieren durch Bewohnerparken gemildert werden.

Dauerparktarife auf alle Parkplatzanlagen ausweiten

Im Rahmen der Beteiligung zur Rahmenplanung wurde eine Strategie herausgearbeitet, die auf verstärkte konzentrierte Lösungen für das Bewohnerparken orientiert. Ziele sind die Entlastung der Straßenräume vom ruhenden Verkehr und der Erhalt bzw. die Entwicklung Kfz-freier Blockinnenbereiche durch Angebote in Parkhäusern. Die Umsetzung wird durch eine Verknappung der Parkplätze im Zuge der Neugestaltung von Straßenräumen sowie durch günstige Parktarife für Dauerparker in den Anlagen begünstigt. Vor dem Hintergrund des geplanten Kapazitätsausbaus an konzentrierten Standorten ist die Strategie maßnahmenseitig untersetzt.

Ein noch deutlicherer Lenkungseffekt könnte davon ausgehen, für berechnigte Bewohner das Parken auf öffentlichen Anlagen lediglich zu ermäßigen, statt kostenfrei zu gestalten. Diese würden dann z.B. pro Nutzungstag im öffentlichen Straßenraum 1 Euro zahlen, wodurch sich eine Parkhaus-Monatskarte für 20 Euro finanziell rentieren würde. Auf diese Weise wäre es insbesondere für Personen, die ihren PKW nur unregelmäßig nutzen, attraktiv, diesen im Parkhaus abzustellen. Für dieses in Deutschland noch nicht verbreitete Modell müssten allerdings erst die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Ein Umsetzungsbeispiel bietet die Stadt Barcelona.

verstärkte Lenkung über ermäßigtes Bewohnerparken

6.8 Einrichtung von Mobilitätsstationen, Förderung der Elektromobilität und von Sharing-Angeboten

Um die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger zu fördern und somit den Ansprüchen einer stadtverträglichen Verkehrsführung wie den Mobilitätsbedürfnissen der Umlandbevölkerung Rechnung zu tragen, sollen größere Parkplatzanlagen und Parkhäuser als multimodale Mobilitätsstationen entwickelt werden. Dabei sollen Plätze für Carsharing-Fahrzeuge ebenso berücksichtigt werden wie Fahrradstellplätze (ggf. mit abschließbaren Fahrradboxen) und Ladestationen für Elektro-PKW und -Fahrräder. Bei Anlagen in der Nähe von bedeutenden Bushaltestellen sollen auch diese in die Wegweisung einbezogen werden. Ergänzend soll die Ausweitung des UsedomRad-Systems um weitere Stationen orientiert zu den Mobilitätsstationen geprüft werden. Für eine sinnvolle innerstädtische Nutzung ist zugleich eine Anpassung des Tarifsystems für Kurzzeitzutzer erforderlich.

Ergänzung größerer Parkplatzanlagen und Parkhäuser mit Mobilitätsangeboten

Um die Elektromobilität zu fördern, soll perspektivisch ein angemessener Anteil von öffentlichen Parkplätzen sowohl innerhalb von Parkplatzanlagen und Parkhäusern als auch im Straßenraum mit Ladesäulen für Elektrofahrzeuge ausgestattet werden. Derzeit gibt es in Greifswald zwei Ladestationen, die von der

perspektivisch: Erweiterung der Ladestationen

Stadtwerke Greifswald GmbH betrieben werden (Standorte: Freizeitbad, Kundenzentrum).

Seit April 2014 bietet die Stadtwerke Greifswald GmbH mit Kooperationspartnern ein Carsharing-Angebot an. Stationen befinden sich in der Tiefgarage Dompassage und am Martin-Andersen-Nexö-Platz. Bei einer ausreichenden Nutzung soll dieses System ausgebaut werden, um durch mehr wohnortnahe Plätze die Attraktivität des Angebots zu erhöhen. Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass Carsharing-Plätze auch über reservierte Parkplätze im Straßenraum oder Ausnahmen bei der Parkraumbewirtschaftung angeboten werden.

*Ausbau der
Carsharing-Angebote*

Durch das bundesweit relativ junge Marktmodell Parkplatz-Sharing kann die Ausnutzung des knappen Stellplatzangebotes im Plangebiet optimiert werden. Auf diese Weise können z.B. die privaten Stellplätze von Auspendlern aus den Stadtteilen an Einpendler aus dem Umland oder von Wochenendpendlern an Stadtbesucher stunden- oder tageweise vermietet werden. Bisher gibt es für diese Dienstleistung einige bundesweit aktive Anbieter, die jeweils Parkplatzbesitzer und Parkplatznutzer vermitteln. Grundsätzlich kann ein solches Angebot auch stadt(teil)weit in enger Kooperation mit einem solchen Dienstleister erfolgen und den Stellplatzdruck in der Fläche reduzieren. Dies könnte bundesweiten Modellprojektcharakter haben und von Greifswalder Forschungsinstitutionen begleitet werden.

*Modellprojekt
Parkplatz-Sharing*

3.7 Umwelt- und Klimaschutz

Das Umwelt- und Klimaschutzkonzept der Rahmenplanung berücksichtigt folgende Planungen und Leitlinien:

- Lärmaktionsplan (2014)
- Integriertes Klimaschutzkonzept (2010)
- Leitlinien zum nachhaltigen und wirtschaftlichen Bauen (2012)

3.7.1 Ziele

Leitziel

Behutsamer ökologischer und nachhaltiger Umbau von Gebäuden, Quartieren und stadttechnischen Infrastrukturen

Als Teilziele werden bestimmt:

- 7.1 Berücksichtigung der Belange des Gewässerschutzes
- 7.2 Fortsetzung der Altlastensanierung
- 7.3 Umsetzung des Lärmaktionsplans und der Prinzipien eines lärmindernden Städtebaus
- 7.4 Beachtung der Anforderungen des Klimawandels
- 7.5 Ausbau der Vorbildwirkung beim Klimaschutz
- 7.6 Fortsetzung der energetischen Sanierung im Gebäudebestand
- 7.7 Erweiterung der Energieversorgung mit Systemen der Kraft-Wärme-Kopplung
- 7.8 Ausbau der Erzeugung und Nutzung erneuerbarer Energien

3.7.2 Erläuterungen und Maßnahmen

7.1 Berücksichtigung der Belange des Gewässerschutzes

Der Ryck durchfließt den nördlichen Teil des Plangebietes und ist in diesem Abschnitt ein rückstau- und brachwasserbeeinflusster Ostseezufluss. Der Ryck ist von der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) erfasst und unterliegt dem Bewirtschaftungsplan nach § 83 WHG bzw. Artikel 12 der Richtlinie 2000/60/EG. Der ökologische Zustand des Ryck ist derzeit mäßig, der chemische Zustand gut. Zu Erreichung des Ziels - guter ökologischer und chemischer Zustand - sind in diesem Teil des Gewässerentwicklungsraums die Renaturierung des Polders Eisenhammer auf der Nordseite des Ryck und der Rückbau der Wehrreste oberhalb der Steinbeckerbrücke vorgesehen.

Die küstennahe Lage am Ryck und die Nutzung von Solequellen im Bereich der Salinenstraße bis zum Polder Eisenhammer waren Voraussetzungen für die Gründung der Stadt Greifswald. Die Wiesen nördlich des Ryck werden regelmäßig von salzigem Meerwasser überspült. Das ebenfalls salzige Grundwasser steht so oberflächennah, dass es gespannt bzw. artesisch ist. Die dadurch entstandenen Salzwiesen ermöglichten im Mittelalter die Salzgewinnung und sind heute ein wichtiger Landschaftsbestandteil.

Auch in großen Teilen des Plangebiets steht das Grundwasser sehr oberflächennah, im Süden der Fleischervorstadt (südlich der Wiesenstraße) sogar artesisch. Eine Ausnahme bildet nur der auf einer leichten Anhöhe gelegene Teil der Innenstadt südlich der Friedrich-Loeffler-Straße bis zu den Wallanlagen. In diesem Innenstadtbereich bildeten sich die ersten Siedlungskerne der Stadt.

oberflächennahes Grundwasser im Großteil des Plangebiets

Die Bodenbeschaffenheit durch das oberflächennahe Grundwasser führt zu aufwändigen Maßnahmen der Gründung und bei der Unterkellerung von Gebäuden und schränkt die Möglichkeit der Regenwasserversickerung ein. Entsprechend muss ein Großteil des Regenwassers abgeleitet werden. Dennoch sollten möglichst große Teile der Grundstücksflächen als unversiegelte Freiflächen erhalten bleiben, um das Ableitsystem bei Starkregenfällen zu entlasten und Überschwemmungen zu verhindern.

Neben dem hohen Grundwasserstand ist auch die Überschwemmungsgefahr von größeren Teilbereichen bei von der Ostsee über den Ryck eindringendem Hochwasser ein Problem. Durch den Bau von Deichen in Wieck, Eldena und Ladebow sowie einem Sperrwerk an der Ryckmündung wird diese Überschwemmungsgefahr weitgehend gebannt.

Hochwasserrisiko ab dem Jahr 2015 reduziert - aber nicht vollständig ausgeschlossen

Ein Restrisiko besteht jedoch weiterhin, da es im Hochwasserfall bei einem Aufstauen des Ryck am geschlossenen Sperrwerk zu geringen Überschwemmungen in niedrig gelegenen Bereichen kommen kann. Zur Verringerung solcher hochwasserbedingten nachteiligen Folgen wird derzeit ein Hochwasserrisikomanagementplan auf der gesetzlichen Grundlage einer EU-Richtlinie erarbeitet. In den flussnahen Baugebieten bzw. bei den Gebäuden sind daher entsprechende Vorkehrungen zu treffen und sollten weiterhin in den Bebauungsplänen geregelt bzw. berücksichtigt werden: u.a. Mindestsockelhöhen, keine Unterkellerung.

Der Ryck ist ab der Brücke Stralsunder Straße / Steinbeckerstraße ein Gewässer I. Ordnung. Nach dem Naturschutzausführungsgesetz des Landes ist zum Schutz der Gewässer I. Ordnung ein 50 Meter land- und gewässerwärts von der Mittelwasserlinie gemessener Gewässerschutzstreifen einzuhalten. Ausgenommen vom Schutzstreifen sind im Zusammenhang bebaute Ortsteile gemäß § 34 BauGB sowie Baugebiete, die über einen Bebauungsplan gesichert sind. Im Bereich des Gewässerschutzstreifens dürfen bauliche Anlagen nicht errichtet oder wesentlich geändert werden. Diese Regelung gilt nicht für bestimmte Anlagen, zudem können Ausnahmen für bestimmte bauliche Anlagen zugelassen werden.

Gewässerschutzstreifen

Den Regelungen stehen die Ziele und Maßnahmen des Rahmenplans nicht entgegen. Für die neuen Baugebiete besteht zudem ein Planungserfordernis, so dass die Belange des Gewässerschutzes im Bebauungsplanverfahren behandelt werden.

7.2 Fortsetzung der Altlastensanierung

Die folgende Übersicht der Altlastenverdachtsstandorte im Rahmenplangebiet zeigt einen vergleichswisen überschaubaren Sanierungsbedarf. Den räumlichen Schwerpunktbereich bildet das ehemalige Industrie- und Gewerbegebiet an der Hafensstraße mit der beabsichtigten Folgenutzung Wohnen.

*Schwerpunkt der Altlastensanierung:
Entwicklungsbereich
Hafensstraße*

Abb. 3.26: Altlastenverdachtsstandorte mit Bezug zum Plangebiet

Stadtteil	Straße	Nr.	Bezeichnung der Verdachtsfläche
Innenstadt	Schützenstraße	1	Holz-/Kohlehandel, Maschinenbaubetrieb
Fleischer- vorstadt	Bahnhofstraße	2	KAW Werkstattbereich
		3	KAW (Ost) Gewerbestandort
		4	Autolackiererei Gottwald
Nördliche Mühlen- vorstadt	An den Wurthen	5	alte Deponie
		6	Müllgruben
		7	Tankstelle ehemalige Greifswalder Technik
	Marienstraße	8	Möbelwerk ehemaliges Öl- u. Lacklager
9		Möbelwerk ehemaliges Sägewerk	
10		Möbelwerk ehemalige Holztränke	
Steinbecker- vorstadt	Stralsunder Straße	11	ehemalige Tankstelle
		12	Autohaus Herzberg & Thom
	Salinenstraße	13	Slipanlage/Museumswerft

Quelle: Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abb. 3.27: Lage der Altlastenverdachtsstandorte (Nr. vgl. Abb. 3.26)



Quelle: Universitäts- und Hansestadt Greifswald

7.3 Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans und Prinzipien eines lärmindernden Städtebaus

Auf der Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und der Umsetzung in nationales Recht (§§ 47 a-f BImSchG) hat die Universitäts- und Hansestadt Greifswald im Jahr 2014 einen Lärmaktionsplan aufgestellt. Die Bürgerschaft hat im Dezember 2014 beschlossen, fünf Kernmaßnahmen, von denen vier das Plangebiet mindestens teilweise betreffen, im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten umzusetzen:

- nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen im Hauptstraßennetz auf 30 km/h in der Wolgaster Straße, der Anklamer Straße, der Bahnhofstraße (östlicher Abschnitt ab Hauptbahnhof) und der Stralsunder Straße;
- Schaffung und Weiterentwicklung intermodaler Schnittstellen / Einrichtung einer Radstation am Greifswalder Hauptbahnhof;
- vertiefende Prüfung verkehrsplanerischer Maßnahmen für die Innenstadt zur Entlastung der Friedrich-Loeffler-Straße und Steinbeckerstraße;
- Prüfung von Maßnahmen zur Lärminderung in der Stephanistraße (lärm-mindernder Asphalt, Geschwindigkeitsreduzierung), soweit diese nicht ausreichen: Prüfung der Bündelung des Kfz-Verkehrs im Zuge der Goethestraße (Zweirichtungsverkehr)

Kernmaßnahmen des Lärmaktionsplans

Neben den Kernmaßnahmen beinhaltet der Lärmaktionsplan eine Vielzahl von Maßnahmenempfehlungen, die bei allen Fach-, Bauleit- und Vorhabensplanungen berücksichtigt werden sollen. Maßnahmenempfehlungen mit Bezug zum Plangebiet sind:

Maßnahmenempfehlungen für weitere Planungen

- Verstetigung des Verkehrsablaufes u.a. durch die Optimierung der Steuerung und Koordinierung von Lichtsignalanlagen, Optimierung der Gestaltung von Knotenpunkten und Straßenräumen, Begrünung von Straßenräumen und Maßnahmen zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung;
- Verbesserung von Fahrbahnoberflächen, Optimierung von punktuellen Problemstellen und Einbauteilen wie Schachtabdeckungen, Einsatz von lärmarmen Asphalt;
- Vermeidung von Kfz-Verkehren durch die Förderung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, immissionsgünstige Siedlungsentwicklung im Sinne einer Stadt der kurzen Wege, Steuerung des ruhenden Verkehrs;
- Förderung der Elektromobilität.

Die Kernmaßnahmen und Empfehlungen des Lärmaktionsplans sind im Verkehrskonzept des Rahmenplans berücksichtigt.

Neben dem Maßnahmenspektrum des Lärmaktionsplans sind zudem die Umsetzung von städtebaulichen Prinzipien sowie der passive Lärmschutz an Gebäuden ein bedeutsames Handlungsfeld der Lärminderung.

Beachtung städtebaulicher Prinzipien der Lärminderung

Das Nutzungskonzept des Rahmenplans sowie die im Plan dargestellten städtebaulichen Prinziplösungen für Baulückenschließungen, neue Quartiere und Entwicklungsbereiche zielen auf hohe lärmabschirmende Wirkungen.

Dabei sind auch die durch den Schienenverkehr verursachten Beeinträchtigungen für die Fleischervorstadt beachtet, zu denen im Lärmaktionsplan keine Aussagen getroffen werden. Im Zuge der weiteren planerischen Konkretisierungen sollen lärmindernde Lösungen für die Orientierung der Erschließungs- und Stellplatzanlagen sowie der schutzbedürftigen Nutzungen in allen neuen Plangebieten Anwendung finden.

Für Gebäude in Bereichen mit hohen Lärmemissionen ist die Nachrüstung bzw. der Einsatz von Fenstern mit hohem Schallschutzstandard eine wirksame Maßnahme des passiven Schallschutzes. Eine Lüftung über diese Fenster ist nicht sinnvoll, so dass für die Gebäude Lüftungsanlagen mit Wärmerückgewinnung in das Schallschutzkonzept eingebunden werden könnten.

Verbindung Schallschutz- mit energetischem Gebäudekonzept

7.4 Beachtung der Anforderungen des Klimawandels

In der Studie - Folgen des Klimawandels in Mecklenburg-Vorpommern 2010 - des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus wird für das Land von einem Anstieg der Jahresmitteltemperatur um rund 1°C bis zum Jahr 2050 und 2 bis 3°C bis zum Jahr 2100 ausgegangen. In den Küstenregionen werden diese Änderungen voraussichtlich geringer ausfallen als im Binnenland. Jahreszeitlich betrachtet gehen die Klimamodelle von einer annähernden Halbierung der Tage mit Dauerfrost und einer Verdoppelung der Sommertage mit mindestens 25°C aus. Es wird erwartet, dass diese Temperaturveränderung mit einer deutlichen zeitlichen Verschiebung der Niederschläge innerhalb des Jahres einhergehen: Im Winter dürften sich diese bis zum Jahr 2050 um etwa ein Drittel erhöhen. Im Sommer dagegen je nach Modell um 25 bis 55 Prozent zurückgehen. Zudem wird erwartet, dass sich die Niederschläge zeitlich stärker in Form von Extremniederschlägen konzentrieren. Für die Ostsee wird ein Anstieg des mittleren Wasserspiegels um 20 bis 30 cm bis zum Jahr 2100 erwartet. Dieser ist bereits beim Bemessungshochwasser und der Dimensionierung der Hochwasserschutzanlagen berücksichtigt.

Erwartete Folgen des Klimawandels in der Region

Strategien zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels für das Plangebiet sind:

Strategien zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels

- Verbesserung bzw. Stabilisierung des Mikroklimas in den Quartieren zur Vermeidung von Hitzestress: Erhalt von unversiegelten und begrünten Flächen innerhalb der Quartiere, Erhöhung der Anzahl von Bäumen in den Quartieren und Straßenräumen;
- Sicherung und Erweiterung des Systems von Grünanlagen / Grünzügen;
- Berücksichtigung der kleinräumigen Luftströmungen: Vermeidung der Beeinträchtigung von mikroklimatisch entlastenden Kaltluftströmungen, Vermeidung von Kanalisierungseffekten bei Stürmen;
- Berücksichtigung des Abflusses von Niederschlagswasser bei Starkregenereignissen: Einordnung von Rückstaumöglichkeiten (z.B. Senken in Grünflächen), Begrenzung des Versiegelungsgrads.

Die Strategien sind in den Fachkonzepten des Rahmenplans Stadtgestalt und -struktur sowie Grün- und Freiräume berücksichtigt. Geprüft werden sollte die Erarbeitung von weiterführenden Fachplanungen für die Bereiche Stadtklima und Niederschlagsentwässerung.

7.5 Ausbau der Vorbildwirkung beim Klimaschutz

Die Europäische Union verfolgt das Ziel, den Temperaturanstieg durch den Klimawandel auf maximal 2°C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Im Dezember 2008 hat sich die Europäische Union auf ein richtlinien- und Zielpaket für Klimaschutz und Energie geeinigt, das Zielvorgaben bis zum Jahr 2020 enthält. U.a. sollen die Treibhausgasemissionen bezogen auf das Jahr 1990 um 20 Prozent verringert werden.

Zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen tragen alle EU-Mitgliedsstaaten mit differenzierten nationalen Klimaschutzzielen bei. Die Bundesregierung und die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern verfolgen das Ziel, die Treibhausgasemissionen um mindestens 40 Prozent bis zum Jahr 2020 gegenüber dem Stand des Jahres 1990 zu senken. Bezogen auf das Jahr 2005 hat sich Deutschland um eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen (außerhalb des Emissionshandels) um 14 Prozent bis zum Jahr 2020 verpflichtet.

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald übernimmt eine Vorreiterrolle beim kommunalen Klimaschutz:

- Im Jahr 2007 wurde ein 10-Punkte-Programm zum kommunalen Klimaschutz von der Bürgerschaft verabschiedet.
- Greifswald ist Gründungsmitglied des im Jahr 2008 konstituierten internationalen Konvents der Bürgermeister für lokale nachhaltige Energie. Das Konvent hat sich zum Ziel gesetzt, die EU-Ziele zur Senkung der CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2020 um mindestens 20 Prozent zu übertreffen.
- Die Klimaschutzbemühungen der Universitäts- und Hansestadt werden seit dem Jahr 2008 begleitet und koordiniert vom Klimaschutzbündnis Greifswald 2020, das von den Stadtwerken, der Universität, den Wohnungsunternehmen und anderen Partnern mitgetragen wird.
- Das Integrierte Klimaschutzkonzept der Universitäts- und Hansestadt Greifswald wurde im Jahr 2010 von der Bürgerschaft beschlossen und weist CO₂-Minderungsziele und Maßnahmen aus. Ziel ist die Minderung der CO₂-Emissionen um 14 Prozent bis zum Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 2005.
- Seit dem Jahr 2011 unterstützt ein kommunaler Klimaschutzbeauftragter den Umsetzungsprozess des 10-Punkte-Programms sowie des Integrierten Klimaschutzkonzeptes.

*kommunaler
Klimaschutz
in Greifswald*

Die Bürgerschaft hat im Mai 2012 die Leitlinien zum nachhaltigen und wirtschaftlichen Bauen beschlossen. Diese sehen vor, bei Neubau- und Sanierungsvorhaben von öffentlichen Gebäuden mindestens eine Bauqualität entsprechend der Anforderungen des Gütesiegels der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) in Silber zu erzielen. Bei denkmalgeschützten Gebäuden ist eine Abweichung möglich. Die Anforderungen betreffen energetische Standards ebenso wie den Einsatz nachwachsender Rohstoffe und weitere Nachhaltigkeitsmerkmale. Es werden ökologische Wirkungen über den gesamten Lebenszyklus der Gebäude betrachtet.

*Selbstverpflichtung:
Gütesiegel der DGNB
in Silber für öffentliche
Neubauten und
Gebäudesanierungen*

Der in Durchführung befindliche Neu- und Umbau der Käthe-Kollwitz-Grundschule wurde als Pilotprojekt bestimmt. Das Projekt soll neben den besonderen Standards einen praktischen Erfahrungs- und Erkenntnisgewinn für die Planenden und die Projektsteuerer bringen. Nach Abschluss der Maßnahmen wird ausgewertet, ob der Standard der DGNB für zukünftige Maßnahmen der Universitäts- und Hansestadt dauerhaft eingesetzt werden soll.

*Pilotprojekt:
Käthe-Kollwitz-
Grundschule*

Neben der Vorreiterrolle bei der energetischen Optimierung der kommunalen Liegenschaften, der stadt- und umweltverträglichen Organisation des Verkehrs bis hin zum Bereich des kommunalen Beschaffungswesens sollen auch weiterhin aktivierende Impulse im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und Information, im Bereich der Umweltbildung (u.a. Klimaschutzprojekte an Schulen) sowie in der Eigentümer- und Nutzerberatung (u.a. Kampagnen wie DIE HAUSWENDE der dena) umgesetzt und unterstützt werden.

*Fortsetzung:
Öffentlichkeitsarbeit,
Aktionen und
Kampagnen*

Empfohlen werden die konzeptionelle Behandlung von speziellen energetischen Themen für das Plangebiet sowie der Einsatz von besonderen Beratungsangeboten für Eigentümer. Den Untersuchungs- und Beratungsschwerpunkt bildet dabei die weitere energetische Bestandssanierung und dabei insbesondere der Einsatz von regenerativen Wärmeerzeugungssystemen und dezentralen BHKW in den bisher nicht fernwärmeversorgten Bereichen des Plangebiets. Die KfW bietet mit ihrem Programm Energetische Stadtsanierung - Zuschüsse für integrierte Konzepte und Sanierungsmanager eine attraktive Förderung für die Aufgaben.

*Empfehlung:
Untersuchung und
Beratung zum Einsatz
regenerativer Wärme-
erzeugungssysteme
und dezentraler BHKW*

7.6 Fortsetzung der energetischen Sanierung im Gebäudebestand

Nach dem Integrierten Klimaschutzkonzept weist der Sektor Wärme - neben dem Verkehrssektor - das höchste Reduzierungspotenzial auf, das über eine Erhöhung der Sanierungsrate sowie des energetischen Standards für den Gebäudebestand genutzt werden soll. Im Bereich Raumwärme sollen in Greifswald 10.000 t CO₂ pro Jahr eingespart werden.

Die Bilanzierung im Jahr 2014 zum Sanierungsstand der Gebäudehülle im Plangebiet verdeutlicht, dass ein großer Anteil der Gebäude seit dem Jahr 1990 energetisch ertüchtigt worden ist. Auch der vergleichsweise hohe Neubauanteil führte für das Plangebiet zu verbesserten spezifischen Wärmebedarfen. Zugleich ist zu beachten, dass große Teile des Plangebiets Denkmalbereiche sind und sich hier rund 310 denkmalgeschützte Einzelgebäude befinden. Zudem gibt es insbesondere in der Fleischervorstadt relativ geschlossene Ensembles des 19. / Anfang des 20. Jahrhunderts mit erhaltenswerten Fassaden, was die Zulässigkeit energetischer Maßnahmen an der Gebäudehülle insbesondere an den Straßenseiten einschränkt.

Mit Blick auf den vergleichsweise noch geringen Anteil an unsanierten und teilsanierten Gebäuden, die vor dem Jahr 1990 errichtet wurden und kein Baudenkmal sind, sind die Einsparmöglichkeiten durch Maßnahmen an der Gebäudehülle bezogen auf den Wärmebedarf des Gesamtgebietes gering. Für energetisch un- oder teilsanierte Gebäude sind die Maßnahmen zugleich sinnvoll und Ziel der Stadterneuerung, wenn baukulturelle Argumente nicht entgegenstehen.

Reduktion des Wärmebedarfs; Fortsetzung der Hüllensanierung

Abhängig vom Sanierungsstandard der Gebäude können signifikante Reduktionen des Wärmebedarfs durch gering investive Maßnahmen an der Wärmeverteilung erzielt werden. Die Einsparpotenziale im Nutzerverhalten sind in der Regel nicht voll ausgeschöpft und bieten Einwirkungsmöglichkeiten.

gering investive Maßnahmen, Einwirken auf Nutzerverhalten

Es ist davon auszugehen, dass in den nächsten 10 bis 15 Jahren der überwiegende Anteil der Anlagentechnik zur Wärmeerzeugung außerhalb der Fernwärmeversorgung im Plangebiet ausgewechselt werden muss. Durch die verbesserte Effizienz der Anlagentechnik ergeben sich signifikante Einspargrößen für den Endenergiebedarf Wärme. Weitere Einsparungen sind durch Optimierungen der Regelungstechnik und -einstellungen möglich.

Erneuerung der Anlagentechnik, Optimierung der Regelungstechnik

7.7 Erweiterung der Energieversorgung mit Systemen der Kraft-Wärme-Kopplung

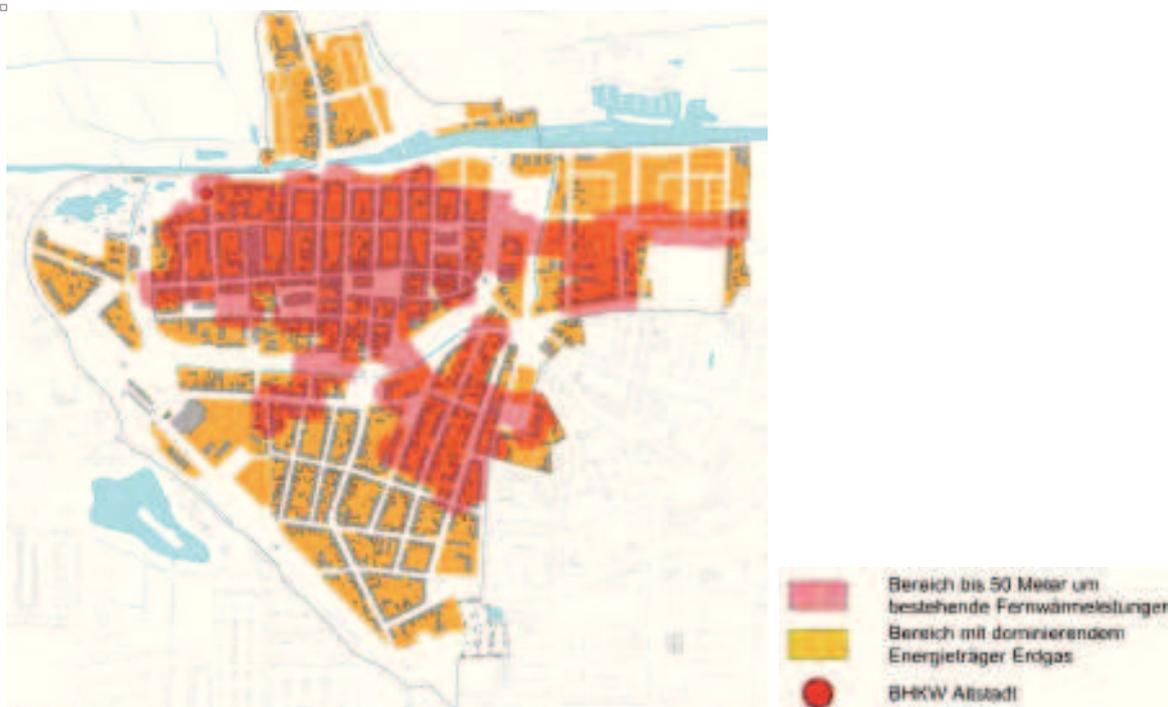
Eine wichtige und in Deutschland besonders geförderte Technologie ist der Einsatz der Kraft-Wärme-Koppelung. Bei ihr wird die Abwärme der Stromproduktion als Heizenergie genutzt und somit ein hoher Wirkungsgrad erzielt. Die Fernwärme Greifswald GmbH versorgt über die Hälfte der Greifswalder Haushalte mit Wärme. Als Energieträger für die Wärmeerzeugung kommt in den Greifswalder Kraftwerken zu 99 Prozent Erdgas zum Einsatz.

Im Plangebiet sind große Teile der Innenstadt an das Fernwärmenetz Altstadt mit dem Blockheizkraftwerk (BHKW) in der Kapaunenstraße angeschlossen. Ebenso sind Teilbereiche im Nordosten der Fleischervorstadt und der Nördlichen Mühlenvorstadt angeschlossen. Das Fernwärmenetz Altstadt ist mit dem Hauptnetz der Stadt verbunden, so dass Bedarfsschwankungen abgefangen werden können. Die versorgten Bereiche in der Innenstadt sowie an der Bahnhofstraße sind mit der Fernwärmesatzung im Jahr 2010 als Versorgungsgebiet Altstadt festgelegt worden. Die Fernwärmesatzung setzt zugleich für das gesamte Stadtgebiet einen Anschluss- und Benutzungszwang fest.

Durch eine Erhöhung des Anschlussgrads an die Fernwärme wird die vorhandene Versorgungsstruktur effektiver ausgelastet. Laut Darstellungen der Fernwärme Greifswald GmbH sind Kapazitäten vorhanden, um zusätzliche Energiemengen bereitzustellen.

Das Integrierte Klimaschutzkonzept geht davon aus, dass durch einen Ausbau des Anschlussgrades Einspareffekte von 7.500 t CO₂ pro Jahr in Greifswald erzielt werden können. Im Konzept ist zudem dargestellt, dass die Wärmebedarfsdichte im überwiegenden Teil des Plangebiets, bei Berücksichtigung der energetischen Gebäudesanierung, die Fernwärmeversorgung auch in der Zukunft tragfähig gestaltet.

Abb. 3.28: Fernwärmeversorgung und dominierende Energieträger Wärme



Quelle: Fernwärme Greifswald GmbH - Fernwärmenetz

Ziel ist es, die Wärmeversorgung mit Systemen der Kraft-Wärme-Kopplung im Plangebiet auszubauen:

- In bereits über die Fernwärme erschlossenen Bereichen sollte nach Möglichkeit weitere Gebäude in die Versorgung eingebunden werden.
- In der Fleischervorstadt sollte durch vertiefende Untersuchungen geprüft werden, ob für einzelne Blöcke ein Aufbau von Nahwärmeversorgungen mit BHKW machbar ist. Für die Betreibung bietet sich ein Contracting-Modell der Fernwärme Greifswald GmbH an. Für die Untersuchung kann u.a. das KfW-Programm Energetische Standsanierung genutzt werden.
- Im Plangebiet befinden sich mehrere Entwicklungsbereiche (Südost-Quartier Steinbeckervorstadt, A-Quartiere, Hafenstraße, ehemaliges KAW-Gelände und südliches Bahngelände) für die sich bei entsprechenden Wärmebedarfsdichten Anschlüsse an das bestehende Fernwärmenetz oder der Aufbau von Nahwärmelösungen mit BHKW anbieten können. Im Zuge der jeweiligen Bereichsentwicklungen sollten diese Versorgungsmöglichkeiten geprüft werden.

Strategien zum Ausbau der Wärmeversorgung über KWK

7.8 Ausbau der Erzeugung und Nutzung erneuerbarer Energien

Die Erzeugung von erneuerbaren Energien spielt bisher im Plangebiet nur eine geringe Rolle. Nur 10 Photovoltaikanlagen mit einer installierten Leistung von zusammen gut 110 kWp speisen derzeit Strom in das öffentliche Netz ein. Dies entspricht 5 Prozent der Anlagen und 2 Prozent der installierten Leistung im gesamten Stadtgebiet. Zudem ist davon auszugehen, dass es im Plangebiet Anlagen gibt, die nur für den Eigenbedarf genutzt werden.

Einen zukünftig stärkeren Beitrag an erneuerbaren Energien im Rahmenplangebiet wird vor allem Photovoltaik- und Solarthermieanlagen eingeräumt. Die Gestaltungssatzung für die Innenstadt lässt Solarenergieanlagen zu, soweit diese vom öffentlichen Straßenraum nicht einsehbar sind. Die Gestaltungssatzung für die Fleischervorstadt schließt Solarenergieanlagen generell nicht aus. Zudem sind die Belange des Denkmalschutzes für Einzelgebäude und Bereiche zu beachten.

Erweiterung der Nutzung von solarer Strahlung

Die Nutzung von Umweltwärme mittels Wärmepumpen wird durch die notwendigen tiefen Heiztemperaturen vorrangig im Neubaubereich als sinnvoll erachtet. Zugleich bestehen für die Geothermie im Rahmenplangebiet überwiegend unterdurchschnittlich gute Bedingungen. Eine wirtschaftliche Nutzung ist nach Angaben des Landesamtes für Umfeld, Naturschutz und Geologie und Orientierungswerten des Bundesverbands Wärmepumpe eher im östlichen Teil des Plangebiets (Entwicklungsbereich Hafenstraße) möglich.

Nutzung von Umweltwärme

Der Ausbau von regenerativen Wärmeerzeugungssystemen und dezentralen BHKW sollte außerhalb der bisher versorgten Fernwärmebereiche offensiv verfolgt werden (BHKW-Biogas, Pelletheizungen).

Ausbau regenerativer Wärmeerzeugungssysteme

In Hinblick auf das kulturhistorisch wertvolle Landschaftsbild nördlich des Ryck sowie die Stadtsilhouette sind große Windenergieanlagen im Rahmenplangebiet und seinem direktem Umfeld auszuschließen und von der Landesplanung und Raumordnung auch nicht vorgesehen.

Nutzung Windenergie

Kleinwindenergieanlagen (Mikrowindenergieanlagen 1,5 bis 5 kW) erlauben eine gebäudeintegrierte Installation. Aus technischer Sicht ist das Windangebot und damit der wirtschaftliche Ertrag solcher Anlagen im Stadtkern und speziell auf Gebäuden schwer zu prognostizieren. Die statischen Anforderungen bei der Errichtung auf dem Gebäude sowie Beeinträchtigungen durch Lärm und Schattenschlag begrenzen die Einsatzmöglichkeiten zusätzlich, so dass für das Plangebiet keine signifikanten Erträge über die Windenergienutzung zu erwarten sind.

Neben dem Ausbau der Erzeugung erneuerbarer Energien kann auch durch einen Energieträgerwechsel innerhalb der bestehenden Versorgungssysteme ein erheblicher Beitrag zur CO₂-Einsparung geleistet werden. Ein Einspareffekt von 6.000 t CO₂ pro Jahr für Greifswald wird im Integrierten Klimaschutzkonzept in der teilweisen Dekarbonisierung der Fernwärme gesehen. Ziel der Dekarbonisierung soll es sein, den Primärenergiefaktor der Fernwärme deutlich zu reduzieren, um, im Sinne der bestehenden Satzung über die Wärmeversorgung in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, langfristig den Umweltvorteil gegenüber anderen Wärmeversorgungssystemen zu erhalten. In dem im Jahr 2013 neugebauten BHKW Jungfernwiese ist der Einsatz von Bioerdgas als Brennstoff technisch möglich, er wird jedoch noch nicht umgesetzt. Im BHKW Altstadt ist Erdgas als Energieträger eingesetzt. Eine Umrüstung des BHKW Altstadt ist im Zielszenario des Integrierten Klimaschutzkonzepts nicht vorgesehen. Aufgrund der Investitionszyklen ist der Prozess der Dekarbonisierung langfristig angelegter.

Dekarbonisierung der Fernwärme

In den bestehenden Strom- und Gasnetzen kann der Anteil der erneuerbaren Energien erhöht werden, indem dem Erdgas ein Anteil von Biogas beigemischt und der Anteil erneuerbarer Energie beim Strom insbesondere bei Standardprodukten weiter erhöht wird bzw. mehr Kunden für die Nutzung von Ökostromtarifen motiviert werden. Im Integrierten Klimaschutzkonzept wird im Zielszenario ein Einsparpotenzial von 6.600 t CO₂ pro Jahr für diese Anteilsverschiebungen beim Energieträgereinsatz benannt.

Erhöhung des Anteils von Biogas und EEG-Strom

4. Umsetzungskonzept

4.1 Maßnahmenübersicht

4.1.1 Maßnahmentabelle

Die in den Konzepten im Kapitel 3 ausführlich dargestellten Maßnahmen und Handlungsempfehlungen werden folgend miteinander in Beziehung gesetzt und möglichen Prioritäten und einer zeitlichen Umsetzung zugeordnet.

Hohe Priorität haben dabei Maßnahmen, die städtebauliche Missstände in bedeutenden Haupträumen des Plangebiets beseitigen sollen, wobei sich die Bedeutung sowohl auf die funktionale als auch auf die baukulturelle Relevanz bezieht. Mittlere Priorität haben Maßnahmen, die zwar eine wichtige Funktionsergänzung für den Stadtkern darstellen, deren Wirksamkeit für die Entwicklung der bedeutenden Haupträume jedoch eher gering ist.

Der zeitliche Rahmen ergibt sich unter anderem aus den Abhängigkeiten einzelner Verfahrensschritte. So kann mit der Umsetzung baulicher Projekte oftmals erst nach einem entsprechenden planerischen Vorlauf begonnen werden. Gleichzeitig soll mit dem zeitlichen Rahmen auch eine gleichmäßige Verteilung der Projektumsetzung erreicht werden, um sowohl die finanziellen Belastungen auf einen größeren Zeitraum zu verteilen, als auch die Marktwirksamkeit von Neubauprojekten zeitlich sinnvoll einzuordnen. Die kurzfristigen Projekte (K) orientieren auf eine Umsetzung innerhalb der nächsten 3 Jahre, die mittelfristigen Projekte (M) innerhalb von 4 bis 5 Jahren und die langfristigen Projekte (L) innerhalb von 6 bis 15 Jahren. Dabei sind einige Projekte auch einem längeren Zeitraum zugeordnet. Zudem gibt es Daueraufgaben (D), die über den gesamten Umsetzungszeitraum aktuell bleiben werden.

Inhaltlich werden die einzelnen Maßnahmen 5 Handlungsfeldern zugeordnet:

P	Planung / Betreuung / Öffentlichkeitsarbeit
O	Ordnungsmaßnahmen
G	Bauliche Maßnahmen - Gebäude
F	Bauliche Maßnahmen - Grün- und Freiraum
E	Bauliche Maßnahmen - Erschließung

Für die in der folgenden Übersicht angegebenen Maßnahmenträger sind als Abkürzungen verwendet:

EMAU	Ernst-Moritz-Arndt-Universität
GMG	Greifswald Marketing GmbH
GPG	Greifswalder Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft mbH
Stadt	Universitäts- und Hansestadt Greifswald
Stadtwerke	Unternehmensgruppe Stadtwerke Greifswald
VB G-L	Verkehrsbetriebe Greifswald-Land
VGI	Verein Greifswalder Innenstadt
WVG	Wohnungsbau- und Verwaltungsgesellschaft mbH Greifswald

Die Finanzierung der einzelnen Maßnahmen erfolgt grundsätzlich durch die jeweiligen Maßnahmenträger. Abhängig von den jeweiligen Förderbedingungen und der Fördermittelverfügbarkeit kommen für einen Großteil der Maßnahmen auch weiterhin eine Förderung durch die Programme der Städtebauförderung sowie der Einsatz der EFRE-Förderung in Frage. Für Maßnahmen im energetischen Bereich sind Förderprogramme der KfW nutzbar. Darüber hinaus können Maßnahmen an privaten Gebäuden in Sanierungsgebieten und an Baudenkmalen auch durch die erhöhten Absetzungen nach dem Einkommensteuergesetz gefördert werden.

Projekte mit Pilotcharakter können zudem innerhalb des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus (ExWoSt) und der Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) sowie von speziellen Programmen anderer Ressorts des Bundes und des Landes unterstützt werden.

Abb. 4.1: Maßnahmentabelle

Nr.	Maßnahme	Standort	Träger	Priorität	Kosten (geschätzt)	Zeitraum	Teilziel (s.Abb.2.5)
P - Planung / Betreuung / Öffentlichkeitsarbeit							
P1	Aufstellung B-Plan Nr. 3	westlich der Stralsunder Straße	Stadt	mittel	...	M	1.7 / 2.4
P2	Aufstellung B-Plan Nr. 105	östlich der Stralsunder Straße	Stadt	mittel	...	M	1.7 / 2.4
P3	Aufstellung B-Plan Nr. 55	Entwicklungsbereich Hafenstraße - östlicher Teil	Stadt	hoch	...	K	1.7 / 2.4
P4	Neuaufstellung B-Plan	Entwicklungsbereich Hafenstraße - westlicher Teil	Stadt	hoch	...	M	1.7 / 2.4
P5	Neuaufstellung B-Plan	östlich des Stadtgrabens am Hansering	Stadt	hoch	...	L	1.7 / 2.4
P6	Neuaufstellung B-Plan	südlich des ehem. KAW-Geländes / Bahnbrache	Stadt	hoch	...	M	1.7 / 2.4
P7	Aufstellung B-Plan Nr. 98	ehem. KAW-Gelände	Stadt	hoch	...	K	3.4
P8	Anpassung zentraler Versorgungsbereich	ehem. KAW-Gelände	Stadt	hoch	...	K	3.4
P9	architektonische / landschaftsarchitektonische Wettbewerbe	wichtige Projekte im gesamten Plangebiet	Stadt / Projektträger	hoch	...	D	1.6
P10	Prüfung Einrichtung Gestaltungsbeirat	gesamtes Plangebiet	Stadt	mittel	...	K	1.6
P11	Leerstands- und Flächenmanagement Handel und Gewerbe	gesamtes Plangebiet	Stadt	hoch	...	D	3.7
P12	Gemeinsamer Marktauftritt Innenstadthändler	gesamtes Plangebiet	Stadt / GMG / VGI	hoch	...	D	3.7
P13	Nachnutzungskonzepte für Uni-Standorte	Domstraße 20/20a J.-S.-Bach-Straße 11/12 Am Schießwall 1-4 (Mensa am Wall, Verwaltung Studentenwerk)	EMAU / Land / Stadt	hoch	...	K	4.1
P14	Pflegekonzept Wallanlagen	Wallanlagen	Stadt	hoch	...	K	5.1
P15	detaillierte Verkehrserhebung	Innenstadt	Stadt	hoch	...	K	6.2

Nr.	Maßnahme	Standort	Träger	Priorität	Kosten (geschätzt)	Zeitraum	Teilziel (s.Abb.2.5)
P16	Prüfung Modellprojekt Parkplatz-Sharing	gesamtes Plangebiet	Stadt / GPG / EMAU	mittel	...	M	6.8
P17	Fachplanungen Stadtklima und Niederschlagsentwässerung	gesamtes Plangebiet	Stadt	hoch	...	M	7.4
P18	Energetische Konzepte / Einsatz Sanierungsmanager nach KfW 432	Quartiere außerhalb des Fernwärmeversorgungsbereichs, Fleischervorstadt	Stadt / Stadtwerke	mittel	...	M	7.5
P19	Anwendung / Weiterentwicklung von Vergabekriterien für kommunale Baugrundstücke und Förderung Wohnungsbau für bestimmte Zielgruppen	gesamtes Plangebiet	Stadt	hoch	...	D	2.1
P20	Koordinierung Sanierungsmaßnahmen / Aufgabenerfüllung für die Stadt	gesamtes Plangebiet	Stadt	hoch	...	D	-
P21	Öffentlichkeitsarbeit / Beteiligung zur Begleitung des Sanierungsprozesses	gesamtes Plangebiet	Stadt	hoch	...	D	1.6 / 4.3
O - Ordnungsmaßnahmen							
O1	Abbruch und Entsiegelung (Gebäude, Erschließung)	Entwicklungsbereich Hafenstraße	Stadt	hoch	...	K	1.7 / 3.5
O2	Betriebsverlagerung	An der Bleiche 1/2	Stadt / Unternehmen	hoch	...	M	1.7 / 3.5
O3	Betriebsverlagerung	Salinenstraße 43	Stadt / Unternehmen	hoch	...	M	1.7 / 3.5
O4	Betriebsverlagerung	Hafenstraße 41	Stadt / Unternehmen	hoch	...	M	1.7 / 3.5
O5	Prüfung Betriebsverlagerung	Fleischerstraße 4 / Rakower Straße 19	Stadt / Unternehmen	hoch	...	M	3.5
O6	Bodenordnung	B-Plan-Gebiete: 3, 105, 55, 83, (Quartiere A8, A12) neue B-Plan-Gebiete vgl. oben P5, P6, P7	privat / Stadt	hoch	...	D	1.7
O7	Sicherung der Ziele der Rahmenplanung durch Ausübung Vorkaufsrecht	bedarfsorientiert gesamtes Plangebiet	Stadt	hoch	...	D	2.1 / 5.2 6.3 / 6.5
O8	Altlastensanierung	bedarfsorientiert 13 Standorte im Plangebiet	privat	hoch	...	K	7.2
G - Bauliche Maßnahmen - Gebäude							
G1	Schließung von 83 Baulücken	gesamtes Plangebiet (s. Plan)	i.d.R. privat	hoch	...	D	1.1 / 2.3
G2	Wohnungsbau im B-Plan Nr. 3	westlich der Stralsunder Straße	i.d.R. privat	mittel	...	L	1.7 / 2.5
G3	Wohnungsbau im B-Plan Nr. 105	östlich der Stralsunder Straße	i.d.R. privat	mittel	...	L	1.7 / 2.5
G4	Neubau	Quartier A11	WVG	hoch	...	K	1.7 / 2.5
G5	Neubau	Quartiere A8, A9, A12	privat	hoch	...	M	1.7 / 2.5
G6	Neubau eines Wohnquartiers	südlich des ehem. KAW-Geländes / Bahnbrache	privat	mittel	...	L	1.7 / 2.6

Nr.	Maßnahme	Standort	Träger	Priorität	Kosten (geschätzt)	Zeitraum	Teilziel (s.Abb.2.5)
G7	Neubau / Schaffung einer neuen Raumkante	östlich des Hanserings am Stadtgraben	privat	mittel	...	L	1.7 / 2.6
G8	Neubau Funktionsgebäude mit Gastronomie	Schiffsanleger Salinenstraße	privat	mittel	...	K	3.6
G9	Neubau Gradierwerk	Salinenstraße	offen	mittel	...	M	3.6
G10	Neubau für Handel / Hotellerie / Wohnen	Lange Straße / Kapaunenstraße	privat	hoch	...	M - L	2.3 / 3.3 3.6
G11	Neubau Stadtarchiv	An den Wurthen	Stadt	hoch	...	K	4.6
G12	Sanierung ehemaliges Gesellschaftshaus „Zum Greif“	Stralsunder Straße 10/11	Kultur- und Initiativenhaus Greifswald e.V. / Stralsunder Str. 10 GmbH	hoch	...	K - M	4.5
G13	Sanierung Museumswerft und Heineschuppen	Salinenstraße 20	Greifswalder Museumswerft e.V.	hoch	...	K - M	3.6 / 4.5
G14	Sanierung der Kirchen	Dom St. Nikolai, St. Marien, St. Jacobi	Kirchengemeinden	hoch	...	D	1.4
G15	Sicherung und Sanierung von Einzeldenkmälern in derzeit stark sanierungsbedürftigen Zustand	Hafenstraße 37 Steinbeckerstraße 35 Lange Straße 48a Baderstraße 2	i.d.R. privat	hoch	...	K	1.4
G16	Sanierung von Einzeldenkmälern	J.-S.-Bach-Straße 11/12 Lange Straße 14/14a Domstraße 14 Domstraße 20a Baderstraße 23/24 K.-Marx-Platz 17	i.d.R. privat	hoch	...	D	1.4
G17	Sanierung von Altbausubstanz	H.-Fallada-Straße 2 Fischstraße 13 Baustraße 35 Arndtstraße 10 Steinstraße 1-2 Lange Reihe 27a, 34, 76-77, 83, 87 Bleichstraße 2-3 Burgstraße 4, 11 Neunmorgenstraße 5	i.d.R. privat	hoch	...	D	1.4
G18	Sanierung weiterer Wohngebäude	gesamtes Plangebiet	i.d.R. privat	mittel	...	D	2.2
G19	Sanierung der Kita „Lütt Matten“	Kapaunenstraße 24	Stadt	mittel	...	M	4.2
G20	Sanierung der Kita „Rudolf Petershagen“	Domstraße 1-4	Stadt	mittel	...	M	4.2
G21	Sanierung Karl-Krull-Grundschule	Bleichstraße 36	Stadt	mittel	...	M	4.2
G22	Sanierung Regionale Schule Ernst Moritz Arndt	Arndtstraße 37	Stadt	mittel	...	M	4.2

Nr.	Maßnahme	Standort	Träger	Priorität	Kosten (geschätzt)	Zeitraum	Teilziel (s.Abb.2.5)
G23	Sanierung Fr.-L.-Jahn-Gymnasium (Haus I)	D.-Bonhoeffer-Platz 1	Stadt	mittel	...	M	4.2
G24	Sanierung Gebäudekomplex Stadthalle / Theater (Fokus: Theater)	Anklamer Straße 107/108	Stadt / Theater Vorpommern GmbH	hoch	...	D	4.4
G25	Sanierung Stadtbibliothek	Knopfstraße 18-20	Stadt	hoch	...	K	4.4
G26	Sanierung Musikschule	Steinbeckerstraße 45	Stadt	hoch	...	M	4.4
G27	Sanierung Jugendzentrum „klex“	Lange Straße 14	Stadt / Stadtjugendring e.V.	hoch	...	M	4.4
G28	Sanierung Rathaus (Brandschutz u.a.)	Markt	Stadt	hoch	...	K	4.6
G29	Sanierung Verwaltungsgebäude	Goethestraße 2a	Stadt	hoch	...	K	4.6
G30	Sanierung, Reaktivierung, Neupositionierung	Dompassage	Eigentümer / Insolvenz-Vwltg.	hoch	...	K	3.3
G31	Umnutzung heutiger Universitätsgebäude	Domstraße 58a J.-S.-Bach-Straße 11/12 Steinbeckerstraße 15 H.-Fallada-Straße 20 Kuhstraße 30	EMAU / Nachnutzer	mittel	...	L	4.1
G32	Umnutzung heutiger Universitätsgebäude	Domstraße 20/20a	Land / Nachnutzer	mittel	...	L	4.1
G33	Umbau der ehem. KAW-Hallen zu Einkaufszentrum	ehem. KAW-Hallen	privat	hoch	...	K	3.4
G34	Umbau / Umnutzung von weiteren Gebäuden auf dem ehem. KAW-Gelände	ehem. KAW-Gelände	privat	hoch	...	K	3.4
G35	Fortführung der energetischen Gebäudesanierung	gesamtes Plangebiet	diverse	hoch	...	D	7.6
G36	Ausbau der Energieversorgung mit KWK	gesamtes Plangebiet	diverse / Stadt-Stadtwerke	hoch	...	M - L	7.7
G37	Ausbau der Erzeugung und Nutzung erneuerbarer Energien	gesamtes Plangebiet	diverse	mittel	...	D	7.8
F - Bauliche Maßnahmen - Grün- und Freiraum							
F1	Aufwertung Grünanlage	Karl-Marx-Platz	Stadt	hoch	...	läuft	5.1
F2	Neugestaltung als Grünanlage	ehemaliger ZOB	Stadt	hoch	...	läuft	5.1
F3	Aufwertung Grünanlage	M.-Andersen-Nexö-Platz	Stadt	hoch	...	M	5.1 / 5.4
F4	Aufwertung Grünanlage	Neunmorgenstraße / Pestalozzistraße	Stadt	hoch	...	M	5.1 / 5.4

Nr.	Maßnahme	Standort	Träger	Priorität	Kosten (geschätzt)	Zeitraum	Teilziel (s.Abb.2.5)
G23	Sanierung Fr.-L.-Jahn-Gymnasium (Haus I)	D.-Bonhoeffer-Platz 1	Stadt	mittel	...	M	4.2
G24	Sanierung Gebäudekomplex Stadthalle / Theater (Fokus: Theater)	Anklamer Straße 107/108	Stadt / Theater Vorpommern GmbH	hoch	...	D	4.4
G25	Sanierung Stadtbibliothek	Knopfstraße 18-20	Stadt	hoch	...	K	4.4
G26	Sanierung Musikschule	Steinbeckerstraße 45	Stadt	hoch	...	M	4.4
G27	Sanierung der Krypta im sozio-kulturellen Zentrum St. Spiritus	Lange Straße 39/51	Stadt	hoch	...	M	4.4
G28	Sanierung Jugendzentrum „klex“	Lange Straße 14	Stadt / Stadtjugendring e.V.	hoch	...	M	4.4
G29	Sanierung Rathaus (Brandschutz u.a.)	Markt	Stadt	hoch	...	K	4.6
G30	Sanierung Verwaltungsgebäude	Goethestraße 2a	Stadt	hoch	...	K	4.6
G31	Sanierung, Reaktivierung, Neupositionierung	Dompassage	Eigentümer / Insolvenz-Vwltg.	hoch	...	K	3.3
G32	Umnutzung heutiger Universitätsgebäude	Domstraße 58a J.-S.-Bach-Straße 11/12 Steinbeckerstraße 15 H.-Fallada-Straße 20 Kuhstraße 30	EMAU / Nachnutzer	mittel	...	L	4.1
G33	Umnutzung heutiger Universitätsgebäude	Domstraße 20/20a	Land / Nachnutzer	mittel	...	L	4.1
G34	Umbau der ehem. KAW-Hallen zu Einkaufszentrum	ehem. KAW-Hallen	privat	hoch	...	K	3.4
G35	Umbau / Umnutzung von weiteren Gebäuden auf dem ehem. KAW-Gelände	ehem. KAW-Gelände	privat	hoch	...	K	3.4
G36	Fortführung der energetischen Gebäudesanierung	gesamtes Plangebiet	diverse	hoch	...	D	7.6
G37	Ausbau der Energieversorgung mit KWK	gesamtes Plangebiet	diverse / Stadt-Stadtwerke	hoch	...	M - L	7.7
G38	Ausbau der Erzeugung und Nutzung erneuerbarer Energien	gesamtes Plangebiet	diverse	mittel	...	D	7.8
F - Bauliche Maßnahmen - Grün- und Freiraum							
F1	Aufwertung Grünanlage	Karl-Marx-Platz	Stadt	hoch	...	läuft	5.1
F2	Neugestaltung als Grünanlage	ehemaliger ZOB	Stadt	hoch	...	läuft	5.1
F3	Aufwertung Grünanlage	M.-Andersen-Nexö-Platz	Stadt	hoch	...	M	5.1 / 5.4
F4	Aufwertung Grünanlage	Neunmorgenstraße / Pestalozzistraße	Stadt	hoch	...	M	5.1 / 5.4

Nr.	Maßnahme	Standort	Träger	Priorität	Kosten (geschätzt)	Zeit- raum	Teilziel (s.Abb.2.5)
E4	Umbau Knotenpunkt	Platz der Freiheit	Stadt	hoch	...	M	6.1
E5	Integration Radverkehrsanlagen in Straßenraum	Hansering	Stadt	hoch	...	K	6.1 / 6.4
E6	Querungsanlage für Radfahrer und Fußgänger	Steinbecker Tor über die Stralsunder Straße	Stadt	hoch	...	K	6.5
E7	Prüfung von Maßnahmen zur Lärminderung in der Stephanistraße (lärmmindernder Asphalt, Geschwindigkeitsreduzierung), soweit diese nicht ausreichen: Prüfung der Bündelung des Kfz-Verkehrs im Zuge der Goethestraße (Zweirichtungsverkehr)	Goethestraße	Stadt	hoch	...	M	6.1
E8	Umbau Knotenpunkt / Verkehrsflächen	Goethestraße / Arndtstraße / Stephanistraße	Stadt	hoch	...	M	6.1
E9	Aufwertung / Neugestaltung des Straßenraums	Salinenstraße im Bereich Museumshafen	Stadt	hoch	...	K	6.3
E10	Prüfung: Netztrennung	F.-Loeffler-Straße	Stadt	hoch	...	M	6.2
E11	Prüfung: Widmung als Fahrradstraße	F.-Loeffler-Straße	Stadt	hoch	...	M	6.4 / 6.3
E12	Verkehrsberuhigung	Rubenowstraße	Stadt	hoch	...	K	6.3
E13	Prüfung: Widmung als Fahrradstraße	Rubenowstraße / Rotbergerstraße	Stadt	mittel	...	M	6.4 / 6.3
E14	Netztrennung	Neunmorgenstraße südlich K.-Krull-Grundschule	Stadt	mittel	...	M	6.2
E15	fahrradfreundliche Umgestaltung, Prüfung Fahrradstraße	Neunmorgenstraße	Stadt	hoch	...	M	6.4
E16	Umbau Knotenpunkt	F.-Mehring-Straße / Bleichstraße / Pestalozzistraße	Stadt	mittel	...	M	6.2
E17	Ausweitung der Fußgängerzone durch Teileinziehung der Straßen	Nördl. Fleischer-, Rakower- und Baderstr. / Südseite Markt / Fischmarkt	Stadt	hoch	...	K	6.3
E18	Ausweitung der Fußgängerzone durch Teileinziehung der Straßen	Weißgerberstraße, Hunnenstraße, Fischstraße, Brüggstraße, Kuhstraße (jeweils kleiner Bereich nördlich der Langen Straße) und Steinbeckerstraße bis F.-Loeffler-Straße	Stadt	hoch	...	K	6.3
E19	Fußgängerzone für Radfahrer ganztags freigeben	Lange Straße Abschnitt zwischen Rotgerberstraße und Kapaunenstraße	Stadt	mittel	...	M	6.4
E20	Prüfung: Tempo 30 bei steigendem Durchgangsverkehr	Gützkower Straße	Stadt	mittel	...	L	6.2

Nr.	Maßnahme	Standort	Träger	Priorität	Kosten (geschätzt)	Zeitraum	Teilziel (s.Abb.2.5)
E21	Straßensanierung (z.T. abschnittsweise)	Arndtstraße, Bachstraße Baderstraße / Wallstraße, Baustraße, Bleichstraße, Brüggstraße, Burgstraße, Domstraße, Falladastraße, Fleischerstraße, Friedrich-Loeffler-Straße, Gertrudenstraße, Goethestraße/ Einmündung Arndtstr., Hafenstraße, Hansering, Kuhstraße, Lange Reihe, Marienstraße, Martin-Luther-Straße, Mühlenstraße, Neunmorgenstraße, Pfarrer-Wachsmann-Straße, Platz der Freiheit, Robert-Blum-Straße, Roßmühlenstraße, Rubenowstraße, Steinbeckerstraße, Stephanistraße, Wollweberstraße	Stadt	hoch	...	K - M	6.3
E22	Erschließung	südlich des ehem. KAW-Gelände / Bahnbrache	Stadt	mittel	...	M	6.3
E23	Erschließung	Entwicklungsbereich Hafenstraße	Stadt	hoch	...	K - M	6.3
E24	Erschließung	Steinbeckervorstadt westlich und östlich der Stralsunder Straße	Stadt	mittel	...	M	6.3
E25	neue Wegeverbindung	Brücke / Salinenstraße bis Ladebower Chaussee	Stadt	mittel	...	M	6.4 / 6.5
E26	neue Wegeverbindungen	Entwicklungsbereich Hafenstraße vom Ryck zum Alten Friedhof	Stadt	hoch	...	M	6.5
E27	neue Wegeverbindung	östlich des Stadtgrabens am Hansering vom Platz der Freiheit zum Ryck	Stadt	mittel	...	L	6.5
E28	neue Wegeverbindung	parallel zur Bahn zwischen Bahnhof- und Scharnhorststraße	Stadt	mittel	...	M	6.4 / 6.5
E29	neue Wegeverbindung	Wiesenstraße / zum ehem. KAW-Gelände	Stadt	hoch	...	M	6.5
E30	neue Wegeverbindung	zwischen Brinkstraße und M.-Andersen-Nexö-Platz	Stadt	mittel	...	M	6.5
E31	Ausbau Querungshilfen für Fußgänger	Bahnhofstraße / Rubenowstraße; Goethestraße / Arndtstraße / Stephanistraße; Platz der Freiheit; Hansering / F.-Loeffler-Straße / Holzgasse; Hansering / Knopfstraße; Anbindung des geplanten Einkaufszentrums ehem. KAW-Gelände	Stadt	hoch	...	K - M	6.5
E32	Prüfung von zusätzlichen Fahrradstellplätzen	Nebenstraßen und Radbereiche der Fußgängerzone	Stadt	hoch	...	K	6.4
E33	Prüfung; Kapazitätserweiterung der Fahrradstellplätze	Mensa am Wall	Stadt	mittel	...	M	6.4
E34	Einrichtung einer Radstation	Bahnhofsumfeld vor ehem. KAW-Hallen	Stadt	hoch	...	K	6.4

Nr.	Maßnahme	Standort	Träger	Priorität	Kosten (geschätzt)	Zeitraum	Teilziel (s.Abb.2.5)
E35	Bau eines Fahrradparkhauses	Einfahrtbereich Stadthaus	Stadt	mittel	...	M	6.4
E36	Ergänzung der Parkplatzanlagen mit Fahrradstellplätzen / Ausbau zu Mobilitätsstationen	Stellplatzanlagen: F.-Loeffler-Straße, M.-Andersen-Nexö-Platz, Dompassage, Bahnhof	Stadt	hoch	...	K - M	6.4 / 6.8
E37	Bau einer Mobilitätsstation	Domstraße / Baderstraße	Stadt	hoch	...	K - M	6.4 / 6.8
E38	neue Bushaltestelle für Stadtbusse	Hansering / F.-Loeffler-Straße, Bahnhofstraße	Stadtwerke	mittel	...	M	6.6
E39	Neue Bushaltestelle für Regionalbusse	Stralsunder Straße	Stadt / VB G-L	mittel	...	M	6.6
E40	Neuer Parkplatz	Bahnhofstraße	GPG	hoch	...	K	6.7
E41	Neues Parkhaus	M.-Andersen-Nexö-Platz	GPG	hoch	...	K	6.7
E42	Bewirtschaftung der Stellplatzanlage für das geplante Einkaufszentrum ehem. KAW-Gelände	KAW-Gelände	Stadt / privat	hoch	...	K	6.7
E43	Bau von Tiefgaragen	Quartiere A11 und A12	WVG / privat	hoch	...	K - M	6.7
E44	Dauerparktarife auf alle Parkplatzanlagen ausweiten	Bahnhofstraße M.-Andersen-Nexö-Platz Holzgasse	GPG	mittel	...	M - L	6.7
E45	Erweiterung der Ladestationen für Elektroautos	bedarfsorientiert im gesamten Plangebiet	GPG / Stadtwerke	mittel	...	M - L	6.8
E46	Ausbau von Carsharing-Angebote	bedarfsorientiert im gesamten Plangebiet	GPG / Stadtwerke	mittel	...	M - L	6.8

4.1.2 Maßnahmenplan
 August 2015



- Sicherung / Sanierung erhaltenswerter Bausubstanz
- Sanierung kommunaler Gebäude und Einrichtungen
- Neubau geplant
- Baulinie / in Alternativen
- Neubaugebiete
- Aufwertung / Umbau von Verkehrsräumen
- Herstellung von Erschließungen
- Erweiterung Fußgängerzone (mit Ausnahmen)
- Parkplätze geplant
- Fuß- / Radwege geplant
- Radverkehrsanlage geplant
- H Bushaltestelle geplant
- Q geplant / Ausbau Querungshilfe
- FS Widmung Fahrradstraße (bei Voraussetzungen)
- F Fahrradparkanlagen geplant
- M Mobilitätsstation geplant
- P Prüfung Stellplatznutzung für Bewohner
- TG Tiefgarage geplant
- Aufwertung von Grünanlagen
- Anlage / Aufwertung von Spielplätzen
- Baumpflanzungen
- Verlagerungsbedarf von Gewerbebetrieben
- ⊕ Altlastenprüfung / -sanierung
- Gebäude Bestand
- Baugebiete / Verkehrsflächen
- Grünflächen und Flächen für die Landwirtschaft
- Wasserflächen
- Flurstücksgrenzen

4.2 Fördergebietskulissen und Abgrenzungen der Sanierungsgebiete

Mehrere bedeutsame Maßnahmen der Rahmenplanung beziehen sich auf Teilbereiche, die derzeit nicht Bestandteil der förmlich festgesetzten Sanierungsgebiete sind und entsprechend auch nicht zu den Fördergebieten der Städtebauförderung gehören. Dazu zählen u.a.:

- die Sanierung des ehemaligen Gesellschaftshauses „Zum Greif“ Stralsunder Straße 10/11 in der Steinbeckervorstadt,
- die Neuordnung der rückwärtigen Grundstücksbereiche in der Stralsunder Straße in der Steinbeckervorstadt,
- die Umfeldgestaltung des Parkhauses am Martin-Andersen-Nexö-Platz inkl. der Anlage eines Spielplatzes,
- die Bahnbrache südlich des ehemaligen KAW-Geländes,
- die Fußwegeverbindung vom Martin-Andersen-Nexö-Platz über das Polizeigelände zur Bleichstraße,
- die Fuß- und Radwegeverbindung integriert in einen Grünzug parallel zur Bahn von der Scharnhorststraße bis zum Bahnhof,
- der Bau einer Radstation am Bahnhof,
- die Umgestaltung der Friedrich-Loeffler-Straße.

Empfohlen wird, die Fördergebietskulisse der Programme der Städtebauförderung auf das gesamte Plangebiet zu erweitern.

Eine Veränderung der Abgrenzung der Sanierungsgebiete sowie Teilentlassungen sollten aufgrund des erreichten Sanierungsstands und der fortbestehenden städtebaulichen Missstände mittelfristig nicht verfolgt werden.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 0.1:	Abgrenzung des Plangebiets.....	4
Abb. 0.2:	Zukunftswerkstatt am 5. Juli 2014 im Rathaus.....	8
Abb. 1.1:	Bevölkerungsstand, Wohnungszahl und Fläche des Plangebiets im Vergleich zur Gesamtstadt zum 31. Dezember 2013.....	10
Abb. 1.2:	Verteilung der Flächen im Plangebiet nach Eigentümer.....	10
Abb. 1.3:	Plangebietsfläche nach Eigentum, Stand Februar 2014.....	11
Abb. 1.4:	Ausschnitt Flächennutzungsplan der Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Plandarstellung 1999, ohne spätere Änderungen).....	13
Abb. 1.5:	Gesamtpläne der Städtebaulichen Rahmenplanungen 1992 und 2004.....	18
Abb. 1.6:	Ziele der Städtebaulichen Rahmenplanungen 1992 und 2004.....	19
Abb. 1.7:	Entwicklung des Bevölkerungsstandes 2001 bis 2014.....	21
Abb. 1.8:	Altersstruktur 2001 und 2014 im Vergleich.....	21
Abb. 1.9:	Frage: „Seit wann leben Sie und die anderen Haushaltsmitglieder in der Wohnung?“.....	22
Abb. 1.10:	Haushaltsgröße nach Stadtteilen.....	22
Abb. 1.11:	Tätigkeit der Bevölkerung nach Stadtteilen.....	23
Abb. 1.12:	Anteile berufsqualifizierender Abschlüsse nach Stadtteilen (nur nicht-studentische Haushalte).....	24
Abb. 1.13:	Anteile relativer Einkommen nach Stadtteilen (nur nicht-studentische Haushalte).....	24
Abb. 1.14:	Anteile relativer Einkommen in der Fleischervorstadt nach Zuzugszeitpunkt (nur nicht-studentische Haushalte).....	25
Abb. 1.15:	Stand der geförderten Maßnahmenumsetzung im Juli 2015.....	27
Abb. 1.16:	Sanierungsstand der Gebäude 2001 und 2014.....	28
Abb. 1.17:	Anteil neugebaute und vollsanierte Gebäude 2001 und 2014.....	29
Abb. 1.18:	Wohnungsleerstand nach Sanierungsstand im Plangebiet 2014.....	29
Abb. 1.19:	Ausstellung „10 Jahre Stadtsanierung Greifswald“ und Stadtteilwegweiser „Fleischervorstadt – Ein Stadtteil mit Zukunft“.....	31
Abb. 1.20:	Frage: „Wohnen Sie insgesamt gesehen gern in Greifswald?“.....	32
Abb. 1.21:	Frage: „Wie sind Ihre persönlichen Beziehungen in der Stadt?“.....	33
Abb. 1.22:	Frage: „Welche Straßen, Gebäude oder Plätze in Greifswald haben Sie besonders gern, welche empfinden Sie als besonders unangenehm oder veränderungswürdig?“.....	33
Abb. 1.23:	Frage: „Gelang es, das Flair der Innenstadt durch die Sanierung in den vergangenen 25 Jahren wirksam aufzuwerten?“.....	34
Abb. 1.24:	Frage: „Sind Sie mit Ihrer Wohnumgebung zufrieden?“.....	34

Abb. 1.25:	Frage: „Sind Sie mit ihrer jetzigen Wohnung insgesamt gesehen zufrieden?“	35
Abb. 1.26:	Frage: „Welches waren aus Ihrer Sicht die größten Erfolge bzw. Misserfolge der Sanierung in der Innenstadt und der Fleischervorstadt in den vergangenen 25 Jahren?“	36
Abb. 1.27:	Besondere Sanierungserfolge: Marktplatz und Museumshafen	36
Abb. 1.28:	Städtebauliche Stärken und Schwächen im Überblick	37
Abb. 1.29:	Städtebauliche Missstände	41
Abb. 2.1:	Leitbild-Bausteine und städtebauliche Strategien	43
Abb. 2.2:	Frage: „Zur künftigen Entwicklung von Innenstadt und Fleischervorstadt: Was wäre Ihnen bei anstehenden Entscheidungen wichtig, was nicht?“	44
Abb. 2.3:	Frage: „Was wären aus Ihrer Sicht die drei wichtigsten Sanierungsmaßnahmen bzw. Projekte in der Innenstadt und der Fleischervorstadt in den kommenden Jahren?“	45
Abb. 2.4:	Maßnahmenvorschläge der Zukunftswerkstatt mit Bewertung, gebildete Rangfolge nach der Anzahl der positiven Bewertungen	46
Abb. 2.5:	Ziele des Rahmenplans im Überblick	47
Abb. 2.6:	Schwerpunkträume der Stadterneuerung und -entwicklung	48
Abb. 3.1:	Städtebaulicher Gesamtplan	51
Abb. 3.2:	Nutzungsplan	52
Abb. 3.3:	Geltungsbereiche der Erhaltungssatzungen Innenstadt und Fleischervorstadt	53
Abb. 3.4:	Baulücken in historischen Bebauungszusammenhängen	54
Abb. 3.5:	Einzeldenkmale mit sehr hohem Handlungsbedarf	58
Abb. 3.6:	Bilanz der denkmalgeschützten Gebäude im Plangebiet	58
Abb. 3.7:	Geltungsbereiche der Gestaltungssatzungen Innenstadt und Fleischervorstadt	60
Abb. 3.8:	Städtebauliche Lösung für die Quartiere A8 und A9	66
Abb. 3.9:	Beispiel: 3- bis 4-geschossige Stadthäuser am Museumshafen, Salinenstraße	66
Abb. 3.10:	Industrieller Wohnungsbau in der Greifswalder Innenstadt	71
Abb. 3.11:	Wohnungen nach Eigentümer / Vermieter (Anzahl)	72
Abb. 3.12:	Frage: „Wenn Sie Ihre Wohnsituation beurteilen, welche Noten würden Sie folgenden Merkmalen geben?“	72
Abb. 3.13:	Wohnungsbelegung: Gegenüberstellung von Raum (R)- und Personenzahl der einzelnen Haushalte nach Stadtteilen	73
Abb. 3.14:	Bilanz der Wohnbaupotenziale in Baulücken	77
Abb. 3.15:	Empfehlungen für die Anpassung der Prioritäten des ISEK bei der Entwicklung neuer Wohngebiete	78

Abb. 3.16:	Bilanz der Wohnbaupotenziale im Plangebiet	80
Abb. 3.17:	Verkaufsflächen im Plangebiet	83
Abb. 3.18:	Frage: „Wenn Sie die heutige Situation in der Innenstadt und der Fleischervorstadt beurteilen, welche Zensuren würden Sie folgenden Merkmalen geben?“ - Merkmale: „Möglichkeiten zum Einkaufsbummel“ und „Einkaufsmöglichkeiten täglicher Bedarf“	84
Abb. 3.19:	Profilierung der Handels- und Wirtschaftsräume.....	86
Abb. 3.20:	Anpassung Abgrenzung Zentraler Versorgungsbereich.....	89
Abb. 3.21:	Grün- und Freiraumplan	104
Abb. 3.22:	Bestand an öffentlichen Spiel- und Sportanlagen (Bolzplätze)	108
Abb. 3.23:	Versiegelungsgrad der Baugebiete nach Teilbereichen	110
Abb. 3.24:	Mobilitätsplan.....	113
Abb. 3.25:	Parkplatzbilanz des Parkraumkonzepts 2010.....	123
Abb. 3.26:	Altlastenverdachtsstandorte mit Bezug zum Plangebiet.....	130
Abb. 3.27:	Lage der Altlastenverdachtsstandorte (Nr. vgl. Abb. 3.26)	130
Abb. 3.28:	Fernwärmeversorgung und dominierende Energieträger Wärme	136
Abb. 4.1:	Maßnahmentabelle	139
Abb. 4.2:	Maßnahmenplan	147

**Entwurf zur Neufassung des Städtebaulichen Rahmenplans Innenstadt/ Fleischervorstadt,
Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits-, Träger- und Behördenbeteiligung**

INHALT

I.	Verfahren.....	1
II.	Beteiligte Behörden und Träger öffentlicher Belange	2
III.	Öffentlichkeitsbeteiligung.....	19

I. Verfahren

Die Offenlegung des Entwurfes erfolgte mit Bekanntmachung vom 23.04.2015 im Greifswalder Stadtblatt vom 24.04. bis einschließlich 22.05.2015 im Stadtbauamt der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Abteilung Stadtentwicklung/ untere Denkmalschutzbehörde, Greifswald, Stadthaus Markt 15 im Raum BE 04, sodass sich die Öffentlichkeit über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung informieren konnte. Gleichzeitig wurde der Entwurf während der Offenlegung im Internet zur Information, Einsichtnahme und zum Abruf (Download) bereitgestellt.

Während dieser Zeit wurde Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung gegeben. Zum Entwurf konnten Hinweise und Anregungen schriftlich oder während der Sprechzeiten zur Niederschrift vorgebracht werden.

Mit Schreiben vom 17.04.2015 wurden ebenfalls einige Behörden und Träger öffentlicher Belange gebeten, den Entwurf hinsichtlich ihrer Belange zu prüfen und Hinweise und Anregungen bis zum 29.05.2015 an das Stadtbauamt zu richten bzw. zur Kenntnis zu nehmen.

Des Weiteren fand am 20. Mai 2015 ein Bürgerforum im Bürgerschaftssaal des Rathauses statt, wo der Entwurf zur Neufassung des Städtebaulichen Rahmenplans Innenstadt/ Fleischervorstadt öffentlich vorgestellt wurde.

Im Juli 2014 wurde zu einer Zukunftswerkstatt ins Rathaus am Markt eingeladen und bildete nach der Einwohnerbefragung, die von Anfang April bis Ende Mai 2014 lief und bei der rund 400 Haushalte interviewt wurden, einen weiteren Baustein der Beteiligungen an der Planung. Ziel der Zukunftswerkstatt war es, zu möglichen Visionen und Leitbildern, Handlungsschwerpunkten und konkreten Maßnahmen für die Innenstadt und die Fleischervorstadt in einen gemeinsamen Austausch mit allen Interessierten zu treten. Aufbauend sollen Visionen mit Blick auf das Jahr 2030 für einzelne Themen wie Mobilität, Wohnen, Handel und Versorgung, Frei- und Spielräume, Bildung und Kultur, Tourismus in Arbeitsgruppen entwickelt und am Nachmittag mit konkreten Ideen, Vorschlägen und Maßnahmen weiter vertieft werden. Die Ergebnisse der beiden Arbeitsphasen werden den Teilnehmenden vorgestellt sowie diskutiert und bewertet.

II. Beteiligte Behörden und Träger öffentlicher Belange

Von den beteiligten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gaben die Stadtwerke Greifswald GmbH (6), der Verein „Greifswalder Innenstadt“ e.V. (10), die Architektenkammergruppe Greifswald (12), sowie die Wohnungsbau-Genossenschaft Greifswald e.G. (14) keine Stellungnahmen zum Entwurf ab.

Nr.	Beteiligte Behörden und Träger öffentlicher Belange	Berücksichtigung im Rahmenplan
1	Betrieb für Bau und Liegenschaften Mecklenburg-Vorpommern Geschäftsbereich Neubrandenburg, Stellungnahme vom 22.05.2015	
	„... Nach derzeitigem Kenntnisstand befindet sich im Bereich des Städtebaulichen Rahmenplanes Innenstadt / Fleischervorstadt vom BBL M-V verwalteter Grundbesitz des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Aus dem Entwurf sind keine Auswirkungen auf diese Liegenschaft erkennbar, so dass unsererseits hierzu weder Anregungen noch Bedenken vorzubringen sind...“	Keine Auswirkungen.
2	Landesamt für Kultur und Denkmalpflege – Archäologie und Denkmalpflege, Stellungnahme vom 01.06.2015	
2.1	<p>„... Im Bereich des o. g. Vorhabens sind nach gegenwärtigem Kenntnisstand mehrere Denkmale bekannt, die durch die geplanten Maßnahmen berührt werden. Detaillierte Angaben zum Umgang mit im Vorhabensgebiet befindlichen Bodendenkmalen und Bau- und Kunstdenkmalen sind den dieser Stellungnahme beigefügten Anlagen zu entnehmen.</p> <p><i>Erläuterungen:</i> Denkmale sind gemäß § 2 (1) DSchG M-V Sachen, Mehrheiten von Sachen und Teile von Sachen, an deren Erhaltung und Nutzung ein öffentliches Interesse besteht, wenn die Sachen bedeutend für die Geschichte des Menschen, für Städte und Siedlungen oder für die Entwicklung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen sind und für die Erhaltung und Nutzung künstlerische, wissenschaftliche, geschichtliche, volkskundliche oder städtebauliche Gründe vorliegen [2 (1) DSchG M-V]. Gern. § 1(3) sind daher bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege zu berücksichtigen.</p> <p>Diese Stellungnahme erfolgt in Wahrnehmung der Aufgaben und Befugnisse der Fachbehörden für Bodendenkmale bzw. Denkmalpflege und als Träger öffentlicher Belange [4 (2) Pkt. 6 DSchG M-V]...“</p>	<p>Wurde im Text ergänzt: „Denkmale sind gemäß §2(1) Denkmalschutzgesetz (DSchG) M-V Sachen, Mehrheiten von Sachen und Teile von Sachen, an deren Erhaltung und Nutzung ein öffentliches Interesse besteht, wenn die Sachen bedeutend für die Geschichte des Menschen, für Städte und Siedlungen oder für die Entwicklung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen sind und für die Erhaltung und Nutzung künstlerische, wissenschaftliche, geschichtliche, volkskundliche oder städtebauliche Gründe vorliegen. Gemäß §1(3) DSchG M-V sind daher bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege zu berücksichtigen.“</p>

<p>2.2</p>	<p><u>.... Anlage (Bau- und Kunstdenkmalpflege)</u></p> <p><i>Im Plangebiet befinden sich Baudenkmale. Die exakte Auflistung erhalten Sie bei der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde. Gemäß § 6 Abs. 1 DSchG M-V sind Denkmale zu erhalten und pfleglich zu behandeln. Wegen der Vielzahl der vorliegenden Vorgänge muss vom Landesamt für Kultur und Denkmalpflege nach pflichtgemäßem Ermessen eine Auswahl aus den vorliegenden Genehmigungsverfahren getroffen werden. Eine eingehende Prüfung und Stellungnahme durch die Landesfachbehörde zu dieser Maßnahme findet daher nicht statt.</i></p> <p><i>Wir bitten, folgenden Hinweis aufzunehmen: Gemäß § 7 DSchG M-V ist für Einzeldenkmale eine gesonderte Genehmigung erforderlich...“</i></p>	<p>Wurde im Text ergänzt:</p> <p>„Im Plangebiet befinden sich zahlreiche Bau- und Bodendenkmale. Gemäß § 6 Abs. 1 DSchG M-V sind Denkmale zu erhalten und pfleglich zu behandeln. Denkmale zu beseitigen, zu verändern, an einen anderen Ort zu verbringen oder deren bisherige Nutzung zu ändern bzw. in der Umgebung von Denkmalen Maßnahmen durchzuführen, wenn hierdurch das Erscheinungsbild oder die Substanz des Denkmals erheblich beeinträchtigt wird, bedürfen lt. § 7 DSchG M-V einer gesonderten Genehmigung durch die Untere Denkmalschutzbehörde bzw. das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege.“</p>
<p>2.3</p>	<p><u>.... Anlage (Bodendenkmale)</u></p> <p><i>Das o. g. Vorhaben berührt Bodendenkmale (vgl. beiliegende Karte). Für das Vorhaben ist deshalb 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 unten aufgeführten Nebenbestimmungen gemäß § 7 (5) DSchG M-V in die Genehmigung aufgenommen werden.</i></p> <p><i>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 unten aufgeführten Nebenbestimmungen gemäß § 7 (5) DSchG M-V entsprechend aufgenommen werden.</i></p> <p><i>Nebenbestimmungen:</i></p> <p><i>Im Gebiet des o. g. Vorhabens sind Bodendenkmale bekannt (vgl. beiliegende Karte). Die Genehmigung ist an die Einhaltung folgender Bedingungen gebunden.</i></p> <p><i>1. Die mit der Farbe Rot gekennzeichneten Bodendenkmale und ihre Umgebung dürfen angesichts ihrer wissenschaftlichen und kulturgeschichtlichen Bedeutung gemäß § 7 (4) DSchG M-V [vgl. auch § 7 (1), Nr. 2 DSchG M-V] grundsätzlich nicht verändert werden.</i></p> <p><i>2. Vor Beginn jeglicher Erdarbeiten muss die fachgerechte Bergung und Dokumentation der mit der Farbe Blau gekennzeichneten Bodendenkmale sichergestellt werden. Die Kosten für diese 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 Kultur und Denkmal-</i></p>	<p>Wurde im Text ergänzt:</p> <p>„Bodendenkmale und ihre Umgebung dürfen angesichts ihrer wissenschaftlichen und kulturgeschichtlichen Bedeutung gemäß §7(4) DSchG M-V grundsätzlich nicht verändert werden. Vor Beginn jeglicher Erdarbeiten muss daher die fachgerechte Bergung und Dokumentation der gekennzeichneten Bodendenkmale sichergestellt werden. Die Kosten für diese Maßnahmen trägt der Verursacher des Eingriffs. Über die in Aussicht genommenen Maßnahmen zur Bergung und Dokumentation des Bodendenkmals ist das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege rechtzeitig vor Beginn der Erdarbeiten zu unterrichten.“</p>

	<p><i>pflüge rechtzeitig vor Beginn der Erdarbeiten zu unterrichten.</i></p> <p><i>Hinweise:</i> <i>Eine Beratung zur Bergung und Dokumentation von Bodendenkmalen erhalten Sie bei der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde bzw. beim Landesamt für Kultur und Denkmalpflege...“</i></p>	
3	<p>Landkreis Vorpommern-Greifswald – Die Landrätin – Amt für Kreisentwicklung, Bauleitplanung/Denkmalenschutz, Stellungnahme vom 26.05.2015</p>	
	<p><i>„... Die sehr umfassende Analyse der Umsetzung der Zielsetzungen des Rahmenplanes 1992 und seiner Fortschreibung 2004 hat gezeigt, dass eine erneute Fortschreibung erforderlich ist. um den jetzigen Anforderungen der Stadtentwicklung gerecht zu werden.</i></p> <p><i>Als ein wesentliches städtebauliches Ziel wird der Erhalt der Quartieraster, Stadtgrundrisse und die kleinteilige Parzellierung sowie die Wiederherstellung geschlossener Blockkanten in den historischen Stadtteilen benannt. Dabei gibt es eine Reihe denkmalgeschützte und städtebaulich wertvolle Gebäude, die vor dem Abbruch bewahrt und einer Sanierung zugeführt werden sollen.</i></p> <p><i>In den letzten Jahren ist es gelungen, zahlreiche Wohnungen wieder einer Nutzung zuzuführen und damit den Wohnanteil nicht unerheblich zu steigern. Positiv ist ebenfalls der hohe Anteil von Personen zu verzeichnen, die mit der Wohnumgebung und dem Gesamtbild zufrieden sind. Diese Entwicklung gilt es fortzusetzen; dazu zählen die Entwicklung neuer Wohngebiete der Innenstadt und in der Fleischervorstadt. die Schließung von Baulücken, aber auch der Erhalt wertvoller Grünstrukturen.</i></p> <p><i>Ein wesentlicher Schwerpunkt bildet die Entwicklung neuer Quartiere an den Wasserlagen. Hier wird ein erhebliches Entwicklungspotential gesehen, welches jedoch nicht nur für das Wohnen selbst attraktiv sein sollte. sondern auch die Erlebbarkeit für Einheimische und Gäste wesentlich verbessert...</i></p> <p><i>...Die im Umsetzungskonzept verankerten Maßnahmen sind geeignet, um die in den Leitlinien der Stadt Greifswald benannten Zielsetzungen zu erfüllen. Sie bilden gleichzeitig eine sehr anspruchsvolle Aufgabenstellung, deren Umsetzung nicht nur die Stadt Greifswald weiter entwickeln, sondern positiv auf den gesamten Landkreis ausstrahlen wird...“</i></p>	<p><i>Keine Auswirkungen.</i></p>
4	<p>Deutsche Bahn AG, DB Immobilien – Region Ost, Stellungnahme vom 29.05.2015</p>	

4.1	<p>„...Bei Planungen ist grundsätzlich zu sichern, dass es zu keiner Übertragung von Abstandsflächen gemäß § 6 der LBauO M-V kommt...“</p>	<p>Aus der Rahmenplanung resultieren unmittelbar keine Eigentumsübertragungen.</p>
4.2	<p>...Die vertriebsseitige Stellungnahme bezieht sich auf die IPE 1004342 Greifswald, Fläche hinter dem Ärztehaus. Weitere Flächen, die ggf. Bestandteil des Entwurfs des Städtebaulichen Rahmenplans sind, werden nicht betrachtet. Hierzu verweisen wir ggf. auf die Stellungnahme der DB Netz AG...</p> <p>...Im Flächennutzungsplan sowie im Städtebaulichen Rahmenplan Innenstadt und Fleischervorstadt von 1992 und 2004 sind die Flächen als Mischgebiet dargestellt. In dem nunmehr beabsichtigten Entwurf des Städtebaulichen Rahmenplans ist eine kleinteilige Wohnbebauung mit 30 Wohnungen, eine Parkanlage mit Spielangeboten und großflächige private Grünfläche vorgesehen. Die Bebauungsmöglichkeiten sind damit wesentlich geringer als in den vorhergehenden Planungen, womit ein wirtschaftlicher Planungsschaden bei der Vermarktung der Flächen entsteht.</p> <p>Die Flächen dienen als städtebaulicher Konversionsstandort für die Fleischervorstadt / die Innenstadt. Es befinden sich keine vergleichbaren Flächen in dieser Größenordnung im Innenstadtbereich die eine Neubauentwicklung ermöglichen. Wir sehen daher eine Verdichtung der Bauflächen als notwendig an.</p> <p>Eine Verdichtung ist aufgrund hoher Erschließungskosten auch aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu empfehlen, da Erschließungskosten letztlich auf die Eigentümer der Wohnungen umgelegt werden. Zielgruppe der Wohnungen sollen vor allem Haushalte sein, die nur moderate finanzielle Belastungen tragen können.</p> <p>Wir regen die Verdichtung der Wohnbauflächen zulasten der im Grün- und Freiraumkonzept vorgesehenen großflächigen privaten Grünfläche an, in dem Sinne, dass die gewachsenen Strukturen der Fleischervorstadt mit den typischen Hinterhöfen aufgegriffen werden und eine Verschmelzung der Stadtquartiere erfolgen kann. Bei einer großflächigen privaten Grünfläche sehen wir Bedenken, dass eine räumliche Verbindung geschaffen werden kann...</p>	<p>Es besteht bislang auf den planfestgestellten Eisenbahnflächen kein Baurecht für eine Wohnbebauung oder andere als bahnbetrieblich erforderliche bauliche Anlagen, insofern kann auch kein wirtschaftlicher Planungsschaden aus einer Änderung der in informellen Planungen bislang erwogenen Bebauungstypologie entstehen. Dennoch ist auch eine stärker verdichtete Bebauung mit anderen Nutzungen als Wohnen vorstellbar.</p> <p>Daher wird die Darstellung im Rahmenplan wie folgt geändert:</p> <p>Der Bereich (einschließlich der nördlich geplanten Grünfläche!) wird – wie der Bereich an der Hafestraße – als Entwicklungsfläche dargestellt, auf die baukörperkonkrete Darstellung wird verzichtet.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die städtebaulich relevante Raumkante zur Bahn hin, die insbesondere bei entsprechender architektonischer Detaillösung dem Lärmschutz für das Quartiersinnere dienen kann, wird als Baulinie dargestellt. ▪ Die Nutzungsart wird auf „Mischgebiet mit hohem Wohnanteil“ geändert, entsprechende Detailregelungen können im weiteren, erforderlichen Bebauungsplanverfahren geklärt werden. <p>Wurde im Text ergänzt:</p> <p>„Entwicklungsgebiete (unter 3.1.2 Städtebaulicher Gesamtplan - orange - dargestellt) sind Bereiche deren städtebauliche Struktur in der Rahmenplanung noch nicht abschließend festgelegt ist. Die Entwicklung dieser Gebiete ist zwingend über eine verbindliche Bauleitplanung zu steuern. Im Zuge der Bauleitplanung sind gegebenenfalls Varianten der Bebaubarkeit bzw. Nachverdichtung zu diskutieren. Der städtebauliche Rahmenplan beinhaltet die groben städtebaulichen Zielstellungen hinsichtlich der Nutzung und Raumbildung.“</p>
4.3	<p>...Es dürfen sich keine Einschränkungen für die DB Netz AG aus den "Anforderungen des Brand und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach "AEG" ergeben.</p> <p>Weiterhin darf aus dem o. g. Vorhaben und allen dazu gehörenden Zusammenhangsmaßnahmen zu keiner Zeit die sichere Durchführung des Eisenbahnbetriebes gefährdet werden, noch dürfen sich negative Auswirkungen auf den betriebssicheren Zustand der Bahnanlagen ergeben.</p>	<p>Der geringe Detaillierungsgrad der Rahmenplanung für den gesamten Stadtkern bedingt gewisse schematische Darstellungen. Die hier vorgetragenen Hinweise sind in späteren detaillierteren Planungen bis hin zur Ausführungsplanung zu berücksichtigen.</p>

	<p><i>Beleuchtungsanlagen und Werbeeinrichtungen sind so zu gestalten, dass eine Blendung des Eisenbahnpersonals und Verwechslung mit Signalbegriffen der Eisenbahn jederzeit sicher ausgeschlossen werden. Dies ist besonders bei der Parallelführung der Straße zu den Bahnanlagen zu prüfen.</i></p> <p><i>Für Be- und Entwässerungsleitungen sind eigene Anlagen zu errichten. Gleichgelagerte Anlagen und Bahngräben der DB Netz dürfen nicht genutzt werden oder in ihrer Funktion beeinträchtigt werden.</i></p> <p><i>Die Ableitung von Traufwasser und Regenwasser hat grundsätzlich bahnabgewandt zu erfolgen.</i></p> <p><i>Wir weisen darauf hin, dass gemäß der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) durch die Deutsche Bahn AG keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. Auswirkungen, die durch Erschütterungen und Verkehrslärm eintreten können, sind ggf. bei der Planung zu berücksichtigen.</i></p> <p><i>Der Antragsteller hat Lärmbelästigungen aus dem Zugverkehr (auch nachts) zu dulden. Auftretende Gebäudeschäden aus dem Bahn- bzw. Baubetrieb gehen nicht zu Lasten des Verursachers. Eine finanzielle Entschädigung seitens der Deutschen Bahn AG erfolgt nicht.</i></p> <p><i>Für Bepflanzungen parallel zu Bahnstrecken sind unter anderem die Bestimmungen des DB Netz AG-Handbuches 882 "Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle" zu beachten..."</i></p>	
<p>5</p>	<p>Bundeseisenbahnvermögen - Dienststelle Nord, Außenstelle Berlin Büro Schwerin, Stellungnahme vom 22.05.2015</p>	
<p>5.1</p>	<p><i>„... Im Entwurf des Rahmenplanes ist das Flurstück 27/11 der Flur 38 in der Gemarkung Greifswald überplant. Bei diesem Flurstück handelt es sich derzeit um eine Fläche mit der Zweckbestimmung als Betriebsanlage einer Eisenbahn. Eine Freistellung dieser Fläche von Eisenbahnbetriebszwecken ist bisher nicht erfolgt. Somit liegt die Planungshoheit für diese Fläche beim Eisenbahn-Bundesamt...</i></p>	<p><i>Der städtebauliche Rahmenplan stellt, neben den allgemeinen städtebaulichen Zielstellungen zur städtischen Entwicklung, eine Art vorbereitende Angebotsplanung für private InvestorInnen dar, aus welchem sich jedoch keinerlei Rechtsverbindlichkeiten ableiten lassen. Ein Bebauungsplan kann erst zur Rechtswirksamkeit gebracht werden, wenn bis dato eine Freistellung der Flächen erfolgt ist.</i></p>
<p>5.2</p>	<p><i>...Die Flächen des ehemaligen Kraftwagenbetriebswerkes und der Direktionsbeschaffungsstelle der ehemaligen Reichsbahndirektion Greifswald (Eigentümer Bundeseisenbahnvermögen) werden im Entwurf des städtebaulichen Rahmenplanes zu einem großen Teil als Grünfläche und Fläche für einen Kinderspielplatz ausgewiesen. Die hier vorgesehene kleinteilige Wohnbebauung fällt hier bedeutend geringer aus als in den uns bekannten vorherigen Planungen. Wir möchten darauf</i></p>	<p><i>Es besteht bislang auf den planfestgestellten Eisenbahnflächen kein Baurecht für eine Wohnbebauung oder andere als bahnbetrieblich erforderliche bauliche Anlagen, insofern kann auch kein wirtschaftlicher Planungsschaden aus einer Änderung der in informellen Planungen bislang erwogenen Bebauungstypologie entstehen. Dennoch ist auch eine stärker verdichtete Bebauung mit anderen Nutzungen als Wohnen vorstellbar.</i></p>

	<p>hinweisen, dass eine derartige Planvorstellung einer künftigen Verwertung unseres Grundstückes doch sehr hinderlich sein wird, zumal die bisherigen Bewertungen des Grundstückes immer unter dem Aspekt einer Mischbebauung (Wohngebäude und Kleingewerbe), wie im Flächennutzungsplan von 1992 ausgewiesen, erfolgten. Mit der im Entwurf vorgestellten kleinteiligen Wohnbebauung, einer Parkanlage mit Spielplatzangebot sowie großflächigen privaten Grünflächen werden die Bebauungsmöglichkeiten auf den vorhandenen Freiflächen durch einen zukünftigen Investor eingeschränkt. Durch diese Einschränkungen ist ein wirtschaftlicher Planungsschaden bei der Vermarktung der Flächen durch das Bundeseisenvermögens zu erwarten...</p>	<p>Daher wird die Darstellung im Rahmenplan wie folgt geändert: Der Bereich (einschließlich der nördlich geplanten Grünfläche!) wird – wie der Bereich an der Hafestraße – als Entwicklungsfläche dargestellt, auf die baukörperkonkrete Darstellung wird verzichtet.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die städtebaulich relevante Raumkante zur Bahn hin, die insbesondere bei entsprechender architektonischer Detaillösung dem Lärmschutz für das Quartiersinnere dienen kann, wird als Baulinie dargestellt. ▪ Die Nutzungsart wird auf „Mischgebiet mit hohem Wohnanteil“ geändert, entsprechende Detailregelungen können im weiteren, erforderlichen Bebauungsplanverfahren geklärt werden. <p>Wurde im Text ergänzt: „Entwicklungsgebiete (unter 3.1.2 Städtebaulicher Gesamtplan - orange - dargestellt) sind Bereiche deren städtebauliche Struktur in der Rahmenplanung noch nicht abschließend festgelegt ist. Die Entwicklung dieser Gebiete ist zwingend über eine verbindliche Bauleitplanung zu steuern. Im Zuge der Bauleitplanung sind gegebenenfalls Varianten der Bebaubarkeit bzw. Nachverdichtung zu diskutieren. Der städtebauliche Rahmenplan beinhaltet die groben städtebaulichen Zielstellungen hinsichtlich der Nutzung und Raumbildung.“</p>
5.3	<p>...Aus den in diesem Entwurf vorhandenen Lageplänen ist zu ersehen, dass eine Erschließung des neuen Quartieres (Bahnhofstraße / Pfarrer-Wachsmann-Straße) über die Wiesenstraße vorgesehen. Es ist interessant zu erfahren, dass nunmehr die Erschließung über die Wiesenstraße möglich sein soll. Als wir beim Stadtbauamt mit dieser Variante der Erschließung vorstellig wurden, bekamen wir eine klare Absage mit der Begründung, dass die Wiesenstraße eine Mehrbelastung nicht hergibt, und beim Umbau dieser Straße dieser Umstand auch nicht berücksichtigt wurde. Da unser Grundstück auf Grund eines nicht vereinbarten Wegerechtes beim Verkauf von bahneigenen Flächen an [REDACTED] wegerechtl. nicht als erschlossen gilt, ist es wie ein Inselfurstück zu behandeln, welches nicht erreicht werden kann. Unser Problem wäre mit der Zusage und der vorzeitigen Schaffung dieser Zuwegung gelöst...“</p>	<p>Die Darstellung entspricht der städtebaulichen Zielvorstellung der UHGW für die Erschließung in diesem Bereich. Die Umsetzbarkeit ist im Rahmen der Bauleitplanung zu diskutieren.</p> <p>Ggf. wurden in der Stellungnahme Wiesenstraße und Burgstraße verwechselt.</p>
7	<p>Handwerkskammer Ostmecklenburg-Vorpommern, Stellungnahme vom 26.05.2015</p>	
	<p>„...Wir teilen mit, dass aus der Sicht unseres Hauses zu der für das Plangebiet „Salinenstraße“ vorgesehenen Planungsabsicht erhebliche Bedenken erhoben werden.</p>	<p>Im Rahmenplan genannte Standortverlagerungen von Betrieben sind Maßnahmen, welche der Umsetzung der städtebaulichen Zielstellungen zur städtischen Entwicklung beitragen. Grundsätzlich gilt ein „Bestandsschutz“ von Nutzungen im Rah-</p>

	<p>Nach eingehender Prüfung sind wir zu der Feststellung gekommen, dass mit der Umsetzung des Rahmenplans Einschränkungen handwerklicher Nutzungsinteressen nicht mehr ausgeschlossen werden können. Für die dort ansässige Hochbau GmbH stellt die geplante Umwidmung von einem Mischgebiet in ein besonderes Wohngebiet bzw. ein allgemeines Wohngebiet einen nicht hinnehmbaren Eingriff mit schwer kalkulierbaren Konsequenzen bzw. Kosten dar. Laut §4a der BauNVO soll die Wohnnutzung aus besonderen Wohngebieten entwickelt werden. Dieses ist auch aus der Ordnungsmaßnahme (O3) auf Seite 136 des Rahmenplanes ersichtlich. Die Ordnungsmaßnahme zeigt, dass die Stadt Greifswald mit hoher Priorität eine Betriebsverlagerung der Hochbau GmbH plant. Laut Aussage der Geschäftsführung der Hochbau GmbH soll der Unternehmensstandort unverändert bleiben.</p> <p>Wenn der Unternehmenssitz an diesem Standort bleibt, stehen wir der Umwidmung in ein Wohngebiet kritisch gegenüber. Es handelt sich nach unserem Wissen um einen Betrieb auf dessen Grundstück ein nicht unerheblicher An- und Abfahrtsverkehr durch Nutzfahrzeuge auch zu den Zeiten stattfindet, die außerhalb des sonst üblichen Tagesrhythmus liegen. Des Weiteren kann es durch die handwerklichen Aktivitäten zu einer für Wohnbauflächen nicht üblichen Geräuschentwicklung kommen. Nutzungskonflikte mit der Wohnnachbarschaft sind dann voraussehbar. Eine zunehmende wohnbauliche Nutzung in nächster Nähe eines Handwerksbetriebes stellt für das Unternehmen eine deutliche Benachteiligung dar.</p> <p>Das Handwerksunternehmen "Hochbau GmbH", welches von der Ordnungsmaßnahme 3 betroffen wäre, gehört zu den Handwerksbetrieben die zu den wesentlich störenden Gewerken zählen. Auch wenn für das Plangebiet Mindestabstände berücksichtigt wurden bzw. werden, können aus unserer Sicht Konflikte durch Emissionen nicht ausgeschlossen werden.</p> <p>Nach § 15 der BauNVO wäre die nachbarschaftliche Bebauung unzulässig, wenn diese nach Eigenart des Baugebietes oder der Umgebung unzumutbaren Belästigungen oder Störungen ausgesetzt wird..."</p>	<p>menplangebiet sofern diese genehmigt wurden. Betriebsverlagerungen werden auf Initiative des/der jeweiligen Eigentümer(s)Innen initiiert bzw. gesteuert.</p>
<p>8</p>	<p>IHK - Industrie- und Handelskammer Neubrandenburg für das östliche Mecklenburg-Vorpommern, Stellungnahme vom 02.06.2015</p>	
<p>8.1</p>	<p><u>„...Allgemeine Anmerkungen:</u> Bei Durchsicht der Entwurfsunterlagen fällt auf, dass trotz der positiven Entwicklung des Rahmenplangebietes in den vergangenen Jahren seitens der Planverfasser weiterhin ein sehr umfassender Regelungs- bzw. Planungsbedarf gesehen wird. Die Planung stellt jedoch die weitere Entwicklung zahlreicher Unternehmen an</p>	<p>Im Rahmenplan genannte Standortverlagerungen von Betrieben sind Maßnahmen, welche der Umsetzung der städtebaulichen Zielstellungen zur städtischen Entwicklung beitragen. Grundsätzlich gilt ein „Bestandsschutz“ von Nutzungen im Rahmenplangebiet sofern diese genehmigt wurden. Betriebsverlagerungen werden auf Initiative des/der jeweiligen Eigentümer(s)Innen initiiert bzw. gesteuert.</p>

	<p>ihren derzeitigen Standorten im Rahmenplangebiet Infrage und führt damit zu erheblichen Sorgen und zu Verunsicherungen bei den betroffenen Unternehmen...</p> <p><u>...Zu 1.3 Sicherung der Nutzungsvielfalt und Mischung:</u></p> <p>Im Kapitel 1.3 und darüber hinaus an anderen Stellen des Entwurfes (1.7, 3.5) werden von Seiten des Planverfassers Verlagerungsbedarfe für zahlreiche gewerblich tätige Unternehmen verschiedener Branchen gesehen. Dies betrifft vor allem Unternehmen im Bereich „Steinbeckervorstadt“ und „Hafenstraße“.</p> <p>Bezüglich dieser Planungsabsichten bestehen von Seiten der IHK Neubrandenburg erhebliche Bedenken. Bereits zum Vorentwurf des Bebauungsplanes Nr. 105 „Steinbeckervorstadt“ hatten wir die Universitäts- und Hansestadt Greifswald per Stellungnahme vom 16. Juni 2009 darauf hingewiesen, dass „im Interesse der ansässigen Unternehmen die derzeit im Plangebiet bestehende Nutzungsmischung aus Wohnen und Gewerbe gesichert und weiterentwickelt werden sollte.“</p> <p>An dieser Auffassung hat sich zwischenzeitlich nichts geändert. Grundsätzlich sollte die Sicherung des Gewerbebestandes und damit verbunden die Sicherung der Standorte und der damit verbundenen Arbeitsplätze im Fokus des städtischen Handelns stehen.</p> <p>Im Planentwurf wird zwar darauf verwiesen, dass aus der informellen Rahmenplanung keine unmittelbaren Rechtsfolgen für die Grundstücksnutzungen abgeleitet werden können, dennoch werden durch die Rahmenplanung die Weichen für die künftige Entwicklung der Gebiete gestellt. Zudem sieht die Maßnahmentabelle die jeweiligen Unternehmensverlagerungen als hochprioritär an (vgl. Abb. 4.1, S. 136). Die in der Rahmenplanung vom Planverfasser identifizierten Verlagerungsbedarfe sehen wir daher äußerst kritisch und lehnen sie ab.</p>	
<p>8.2</p>	<p>In Gesprächen haben uns die Unternehmen deutlich gemacht, dass es bislang an direkter Einbeziehung und Kommunikation zu den Planungsabsichten, ihre Standorte betreffend, mangelt. Wir halten es weiterhin für unerlässlich, dass die betroffenen Unternehmen frühzeitig und direkt von Seiten der Universitäts- und Hansestadt Greifswald mit eingebunden werden. Eventuelle Lösungsmöglichkeiten sollten gemeinsam mit den betroffenen Unternehmen entwickelt werden.</p>	<p>Siehe unter Punkt I. Verfahren!</p> <p>Des Weiteren kann sich die Öffentlichkeit im Rahmen verbindlicher Bauleitplanungen jeweils frühzeitig über Planungsabsichten und deren Auswirkungen informieren. Diese Beteiligungsprozesse sind gesetzlich vorgeschrieben und geregelt. Für gewöhnlich äußern sich Betroffene in diesen Beteiligungsverfahren und sofern sie dies getan haben, sind etwaige Bedenken und Hinweise im Abwägungsprozess unbedingt zu behandeln bzw. zu berücksichtigen. Die Bürgerschaft entscheidet im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens über das aus dem Abwägungsprozess resultierende Abwägungsprotokoll mit den jeweiligen Abwägungsvorschlägen. Wer sich im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens nach § 3 BauGB geäußert hat, muss schriftlich über die Abwägungsentscheidung zu seinen Hinweisen und Bedenken</p>

		<p>informiert werden.</p> <p>In der Regel werden im Vorfeld Gespräche mit betroffenen Unternehmen geführt, sobald sich ein Entwicklungsdruck für einen Bereich abzeichnet. Ein Bebauungsplanverfahren kann sehr komplexe Abwägungsprozesse beinhalten und demzufolge sehr lange Zeiträume beanspruchen und ggf. den zuvor gegebenen Entwicklungsdruck einschränken.</p>
8.3	<p>Von den betroffenen Unternehmen ist uns darüber hinaus ausdrücklich mitgeteilt worden, dass der Verbleib an den angestammten Standorten für sie von großem Interesse ist. In der Regel befinden sich die Standorte im Eigentum der Unternehmen und werden zudem seit vielen Jahren (teilweise auch seit Jahrzehnten) genutzt. Darüber hinaus bauen einzelne Unternehmenskonzepte (bspw. Bootsservice / Caravanplatz) direkt auf dem konkreten Standort auf, was Verlagerungen ausschließt, wenn der Fortbestand der Unternehmen nicht gefährdet werden soll.</p> <p>Grundsätzlich muss hier zudem die Frage aufgeworfen werden, warum die Universitäts- und Hansestadt Greifswald trotz der bestehenden Unternehmensstandorte einseitig an der Wohnraumentwicklung in den betroffenen Bereichen festhält und nicht alternative Planungen entwickelt, die den gewerblichen Bestand berücksichtigen und die bestehende Nutzungsmischung aus Wohnen und Gewerbe langfristig sichern...</p>	<p>Siehe unter Punkt 8.1!</p> <p>Die Rahmenplanung entwickelt keinerlei Rechtskraft hinsichtlich einer Verpflichtung zur Entwicklung einzelner Grundstücke durch die jeweiligen privaten EigentümerInnen. In förmlich festgelegten Sanierungsgebieten gelten jedoch gesetzliche Vorkaufsrechte für die Stadt, welche bei einem Eigentumswechsel umfänglich geprüft und ggf. ausgeübt werden. Bei einem Eigentumswechsel erfolgt diese Prüfung auf Grundlage der Zielstellungen im städtebaulichen Rahmenplan sofern kein rechtswirksamer Bebauungsplan zugrunde liegt.</p>
8.4	<p><u>...Zu 2.4 Vorrang der Entwicklung von neuen Wohngebieten im Stadtkern:</u></p> <p>Im Planentwurf wird empfohlen, den Vorrang für den Stadtkern bei der Entwicklung von neuen Wohngebieten konsequent fortzuführen. Dementsprechend sollen im Rahmen der ISEK-Fortschreibung bzw. der Fortschreibung der gesamtstädtischen Wohnbauflächenentwicklung Prioritätenanpassungen für die Entwicklung neuer Wohngebiete geprüft werden, darunter auch für die Bereiche Steinbeckervorstadt und Nördliche Mühlenvorstadt (Hafenstraße).</p> <p>Vor dem Hintergrund der zahlreichen offenen Fragen rund um den in diesen Gebieten ansässigen Gewerbebestand sehen wir diesen Prüfauftrag kritisch...</p>	<p>Das Planungsziel beruht auf den grundlegenden Aussagen des Flächennutzungsplanes, der seit dem 24.08.1999 teilweise wirksam ist. Der Flächennutzungsplan ist das Instrument der vorbereitenden Bauleitplanung nach § 5 BauGB. Er dient der Darstellung der sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebenden Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Kommune. Die Nutzungsart ist in der verbindlichen Bauleitplanung zwingend aus dem FNP abzuleiten bzw. (oft in einem eigenständigen und mehrstufigen Änderungsverfahren) der beabsichtigten Nutzung anzupassen.</p>
8.5	<p><u>...Zu 3.3 Handel und Wirtschaft:</u></p> <p>In diesem Kapitel ist laut Planverfasser die Sicherung des quartiersbezogenen nicht störenden Handels, Handwerks und Gewerbes als Leitziel bestätigt worden. Hierzu ist anzumerken, dass dies zu pauschal formuliert wurde. So ist in den zahlreichen im Rahmenplangebiet vorhandenen Mischgebieten, die im Flächennutzungsplan dargestellt und in einzelnen Bebauungsplänen ausgewiesen worden</p>	<p>Wurde im Text ergänzt (unterstrichen):</p> <p>Leitziele im Bereich Handel und Wirtschaft: Sicherung des quartiersbezogenen nicht (<u>bzw. nicht wesentlich</u>) störenden Handels, Handwerks und Gewerbes.</p>

	<p>sind nicht wesentlich störendes Gewerbe zulässig. Wir regen an, die Aussagen des Rahmenplanes daraufhin zu überprüfen und die Formulierung im Falle von Mischgebieten entsprechend anzupassen...</p>	
8.6	<p><u>...Zu 3.4 Ausbau der Einkaufsangebote für den täglichen Bedarf – Entwicklung des ehemaligen KAW-Geländes:</u></p> <p>Im bisherigen Einzelhandelsfachplan wurde der geplante zentrale Versorgungsbereich „Fleischervorstadt / KAW-Gelände“ als Nahversorgungszentrum mit Orientierung in Richtung der Pfarrer-Wachsmann-Straße festgesetzt. Im Rahmenplanentwurf ist nun eine Anpassung der Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches i. S. des § 34 Abs. 3 BauGB beabsichtigt. Warum bei der Abgrenzungsanpassung zugleich eine Statusaufwertung von einem (bisher festgesetzten) Nahversorgungszentrum zu einem Stadtteilzentrum erfolgen soll, ist für uns nicht schlüssig, zumal hierzu keine Begründung erfolgt.</p> <p>Die Aufwertung des zentralen Versorgungsbereiches zum Stadtteilzentrum sehen wir kritisch, da somit am Standort auch Güter des aperiodischen Bedarfsbereichs angeboten werden können. Wir regen an, das bisherige Planziel „Schließung der Nahversorgungslücke im Bereich Fleischervorstadt / südliche Altstadt“ aus der Abgrenzung der zentralen Versorgungsbereiche von 2006 weiterhin als Leitlinie für die Entwicklung des Standortes Fleischervorstadt / KAW-Gelände anzuwenden....</p>	<p>Die Aufwertung zum Stadtteilzentrum entspricht dem Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes Nr. 98 – KAW-Gelände – vom 16.06.2015 und wird daher in den Rahmenplan übernommen.</p> <p>Abgrenzung und Status einzelner Versorgungsbereiche sowie Leitlinien für die Entwicklung der Standorte sind ggf. im Rahmen einer Anpassung der Fachplanung zu den Versorgungsbereichen zu erörtern.</p>
8.7	<p><u>...Zu 3.7 Unterstützung von Kooperationen und Umsetzungsprozessen:</u></p> <p>Angesichts struktureller Probleme mit Flächengrößen für Geschäfte mit Magnetwirkung bei gleichzeitigen Leerstandsproblemen wird im Planentwurf (vgl. S. 90) der Aufbau eines Leerstands- und Flächenmanagements für Einzelhandelsimmobilien empfohlen. Hier regen wir an auszuführen, wer der Träger eines derartigen Leerstands- und Flächenmanagements sein soll...</p>	<p>Trägerin des Leerstands- und Flächenmanagements soll die UHGW sein, entsprechend wurde in der Maßnahmentabelle (S. 135, Maßnahme P12) die Trägerschaft von „Stadt / GMG / VGI“ in „Stadt“ geändert.</p>
8.8	<p><u>...Zu 3.6 Mobilität:</u></p> <p>Die übergeordnete Zielstellung der Rahmenplanung in Form einer „umfassenden Verkehrsberuhigung“ muss als Leitziel für das gesamte Rahmenplangebiet kritisch hinterfragt werden.</p> <p>In den Erläuterungen zum Themenkomplex Mobilität (vgl. 3.6.3) wird zutreffend beschrieben, dass das Stadtgebiet nach Fertigstellung der A 20 und der Ortsumgehung (B 105 / B 109) weitgehend vom Durchgangsverkehr entlastet wird. Ferner wird beschrieben, dass ein Großteil des Verkehrs als Quell- und Zielverkehr der Greifswalder Innenstadt zu qualifizieren ist.</p>	<p>Das Leitziel einer „umfassenden Verkehrsberuhigung“ ist bereits seit Erstellung des ersten Rahmenplans für die Innenstadt / Fleischervorstadt im Jahr 1992 Leitziel der Innentadtentwicklung.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit des Hauptstraßennetzes bleibt mit den im Rahmenplan genannten Maßnahmen – v. a. bessere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger (Kunden!) und teilweiser bedarfsgerechter Umbau von Straßenabschnitten und Knoten – erhalten.</p>

	<p><i>Vor diesem Hintergrund und im Interesse einer optimalen Erreichbarkeit der Greifswalder Innenstadt als attraktiven Standort von Handel, Tourismus und Dienstleistungen sowie zahlreichen oberzentralen Funktionen halten wir den Erhalt und die Sicherung eines leistungsfähigen und sicheren Hauptstraßennetzes (Bahnhofstraße / Goethestraße / Stephanistraße - Lange Reihe / Hansering) für unerlässlich. Eine bedarfsorientierte Dimensionierung und die Anpassung einzelner Knotenpunkte sind dabei denkbar, müssen aber den o. g. Anforderungen dieser wichtigen Straßenverbindungen entsprechen und auf aktuellen und konkreten Verkehrsbelegungsdaten basieren.</i></p>	
8.9	<p><i>Darüber hinaus sollten bei der Planung von Radverkehrsanlagen und weiteren Querungshilfen im Hauptstraßennetz die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs sowie auch die Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs (Lieferverkehr für das Rahmenplangebiet) besondere Berücksichtigung finden. Aufgrund der Hauptstraßenfunktion des Hanserings weisen wir daher ausdrücklich darauf hin, dass wir die Integration von Radstreifen im Straßenraum des Hanserings im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit kritisch sehen. Hier sollten straßenbegleitende Fuß- und Radwege die Vorzugsvariante darstellen.</i></p>	<p><i>Radfahrstreifen haben ein gutes Sicherheitsniveau durch Sichtkontakt zum Kfz-Verkehr. Auch unabhängig geführte Radwege sollen daher laut den technischen Regelwerken RAST 06 und ERA 10 an Knotenpunkten in Radfahrstreifen und/oder Schutzstreifen übergehen. Angesichts zahlreicher Knotenpunkte auf der Südseite des Hanserings würde dies ohnehin einen nahezu durchgängigen Radfahrstreifen bedingen.</i></p>
8.10	<p><i>Hinsichtlich der Verkehrslösung für den Platz der Freiheit gaben einige Unternehmen den Hinweis auch eine Kreisverkehrslösung, bspw. mit Bypässen wie sie u. a. in Stralsund realisiert wurde, in die Überlegungen einzubeziehen...</i></p>	<p><i>Kreisverkehrslösungen für den Platz der Freiheit wurden schon vor längerer Zeit von der städtischen Verkehrsplanung geprüft und verworfen, da die Verkehrssicherheit in großen innerstädtischen Kreiseln mit hohem Kfz-, Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen problematisch ist.</i></p>
8.11	<p><i><u>...Zu 6.2 Verringerung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs:</u></i></p> <p><i>Der im Rahmenplanentwurf beschriebene Durchgangsverkehr, welcher Abkürzungen für das Hauptstraßennetz nutzt, muss unsererseits kritisch hinterfragt werden. Insbesondere die vom Planverfasser genannten ca. 1.500 Kfz pro Tag zwischen Steinbeckerstraße und Bahnhofstraße wurden mehrfach von in der Greifswalder Innenstadt ansässigen Unternehmen bezweifelt.</i></p> <p><i>Grundsätzlich vertreten wir daher die Auffassung, dass ohne eine konkrete Quantifizierung dieses Verkehrsflusses keine konkreten Verkehrslenkungs- oder Neuordnungsmaßnahmen abgeleitet werden dürfen. Die in den Planunterlagen dargestellte Netztrennung in der Friedrich-Löffler-Straße lehnen wir vor diesem Hintergrund ab.</i></p> <p><i>Die geplante Netztrennung in der Friedrich-Löffler-Straße mittels absenkbarem Poller, würde dazu führen, dass die Dompassage nur noch aus Richtung Norden / Osten über den Hansering direkt erreichbar wäre. Die Erreichbarkeit der Dompas-</i></p>	<p><i>Die Bedenken und Unabwägbarkeiten werden geteilt, weshalb in der Rahmenplanung lediglich Prüfaufträge zu potenziellen Auswirkungen einer solchen Netztrennung als Maßnahmen enthalten sind.</i></p>

	<p>sage einschließlich der Tiefgarage würde sich hierdurch signifikant verschlechtern und die Attraktivität des Standortes weiter beeinträchtigt werden. Zusätzliche negative Auswirkungen auf den Standort Dompassage wirken jedoch erforderlichen Revitalisierungsbemühungen entgegen und sollten im Interesse der am Standort verbliebenen Händler und Dienstleister sowie einer vielfältigen und attraktiven Innenstadt weitgehend vermieden werden. Darüber hinaus sind zusätzliche Verkehre in anderen Teilen der Greifswalder Altstadt (Steinbeckerstraße / Löfflerstraße) durch die Netztrennung sehr wahrscheinlich...</p>	
8.12	<p><u>...Zu 6.3 Fortführung der Verkehrsberuhigung und Straßenraumsanierung, Erschließung neuer Baugebiete:</u></p> <p>In diesem Kapitel wird u. a. die Ausweitung der Fußgängerzone Markt / Fischmarkt sowie die Erweiterung der Fußgängerzone in den Nebenstraßen der Langen Straße und Steinbeckerstraße beschrieben. Bezüglich des im Zuge der Fußgängerzonen- ausweitung vorgesehenen Lieferverkehrszeitraums (18 – 10 Uhr) ist anzumerken, dass die Logistikkonzepte einzelner Unternehmen bzw. Lieferanten hiervon abweichen können. Ausnahmen müssen daher auch außerhalb des vorgesehenen Lieferverkehrszeitfensters möglich sein und berücksichtigt werden...“</p>	<p>Die konkrete verkehrsrechtliche Ausgestaltung der Regelung ist nicht Bestandteil der Rahmenplanung. Die bestehende zeitliche Regelung für den Lieferverkehr hat sich für die Fußgängerzone in ihrer heutigen Abgrenzung im Grundsatz bewährt, so dass eine eher geringfügige räumliche Ausweitung unproblematisch realisierbar sein sollte.</p>
9	<p>Ernst-Moritz-Arndt Universität, Referat Bau- und Raumplanung, Stellungnahme vom 18.07.2015</p>	
9.1	<p>„...Die EMAU setzt sich seit Längerem für die Verkehrsberuhigung der Rubenowstraße ein. Auf dem Abschnitt Domstraße-Bahnhofstraße gibt es lediglich drei Nutzer/Bewohner: Die Katholische Pfarrgemeinde und eine Familie südlich des Walls sowie – nördlich des Walls - ausschließlich die EMAU. Die Rubenowstraße wird als vielfach zu schnell befahrene Durchgangsstraße genutzt, gleichzeitig halten sich viele Studierende, Mitarbeiter sowie Touristen auf den viel zu schmalen Bürgersteigen auf. Aus diesem Grund bittet die EMAU um Umwidmung des zumindest nördlichen Abschnitts zu einer verkehrsberuhigten Straße mit baulicher Erweiterung der Bürgersteige oder gar zu einer Fußgänger- und Fahrradstraße. Die Rubenowstraße könnte auf Höhe der Wallbrücke für den Durchgangsverkehr gesperrt werden, selbstverständlich müssen Feuerwehr, Krankenwagen usw. durchfahren können.</p>	<p>Eine Verkehrsberuhigung der Rubenowstraße ist Bestandteil der Rahmenplanung. Eine vollständige Sperrung für den Kfz-Verkehr würde jedoch eine unerwünschte Mehrbelastung der westlichen Langen Straße nach sich ziehen. Letztlich soll die für die Innenstadt geplante Verkehrsuntersuchung nicht nur Aussagen zur Netztrennung Loefflerstraße und deren Auswirkungen machen, sondern für den Kfz-Gesamtverkehr innerhalb des Walls Reduzierungsmöglichkeiten aufzeigen.</p>
9.2	<p>Die EMAU unterstützt den Planungsansatz, der Loefflerstraße und der Rotgerbersstraße die Funktion Fahrradstraße zuzuweisen. Damit wird den künftigen Verkehrsströmen zwischen dem ‚Historischen Herz‘ der EMAU (Hauptgebäude, Audimax) und dem neuen Campus Lohmeyerplatz (Loefflerstr. 23: Neue Bibliothek, Mensa,</p>	<p>Keine Auswirkungen.</p>

	usw.) sowie zwischen dem Campus Beitzplatz und dem Campus Lohmeyerplatz Rechnung getragen.	
9.3	Die Funktion Fahrradstraße sollte auch der Hunnenstraße sowie der Kapaunenstraße (mind. zwischen Loefflerstr. und Wallanlagen) zugewiesen und diesem baulich entsprochen werden. Die Hunnenstraße sollte für Fahrräder in beide Richtungen befahrbar sein.	Die Darstellung der Radrouten folgt im Wesentlichen dem von der Bürgerschaft 2010 beschlossenen Radverkehrsplan, dort ist für diese Straßen keine besondere Funktion im Radroutennetz festgelegt worden. Die Hunnenstraße wird für den Radverkehr künftig auch in Gegenrichtung geöffnet.
9.4	Der Campus Lohmeyerplatz wird als umfassend barrierefrei hergestellt: Nicht nur Rollstuhlfahrer/innen, sondern auch Seh- und Hörbeeinträchtigte werden die dortigen Hörsäle und andere Einrichtungen nutzen können. Hierfür ist eine Umgestaltung der Stadt für eine barrierefreie Bewegung, insbesondere jedoch die Zuwegung zwischen Bahnhof und Campus (inkl. Rubenowplatz) sinnvoll. Wir gehen davon aus, dass dieser Campus aufgrund seiner Eigenschaft als barrierefreier Campus gut angenommen wird, der EMAU liegen bereits heute mehrere Anfragen nach Konferenzen vor.	Auch wenn in der Rahmenplanung nicht vertiefend auf die Thematik „Barrierefreiheit“ eingegangen wird, spielt sie eine wichtige Rolle in der Innenstadtentwicklung und wird über verschiedene Richtlinien und Gesetze geregelt bzw. gesteuert. Gegenüber dem Entwurf vom März 2015 wird der Rahmenplan an geeigneten Stellen zu der Thematik ergänzt und das Teilziel 4.7 - Umsetzung der Beschlüsse der Bürgerschaft zum „Barrierefreien Bauen“ - eingefügt.
9.5	Die Lehrenden berichten laufend vom Bedarf an einem/mehreren größeren Hotels in der Innenstadt. Dieser Bedarf wird mit der Inbetriebnahme des Campus Lohmeyerplatz steigen. Auch hier sollte eine barrierefreie Verbindung zwischen diesem und anderen Hotels und den Unistandorten hergestellt werden.	Der Bedarf an zusätzlichen Hotels wird im Rahmenplan behandelt. Auf das Thema „Barrierefreiheit“ wird im Mobilitätskonzept gegenüber dem Entwurf vom März 2015 vertiefend eingegangen.
9.6	Sicherlich nicht nur der Universität ist an gut gestalteten Eingangsbereichen zur Stadt an den fünf überregionalen Straßen gelegen; zudem sollte eine eindeutige Fußwegführung und Ausschilderung vom Hauptbahnhof zur Innenstadt/Universitätshauptgebäude hergestellt werden.	Im Mobilitätskonzept wurde hierzu ergänzt: „Angesichts der Randlage des Bahnhofes zur Innenstadt sollten Reisende durch eine eindeutige Fußwegführung und Ausschilderung in den zentralen Bereich der Innenstadt und zu den wichtigen Universitätsstandorten geleitet werden. Mit der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der Wallanlagen ist dies schon in Teilbereichen realisiert. Vor allem im Bereich des früheren ZOB gilt es im Rahmen der anstehenden Neugestaltung noch eine Lücke in dieser Wegeleitung zu schließen.“
9.7	Nördlich des neu entstehenden Campus Lohmeyerplatz befindet sich auf der nördlichen Ryckseite noch ein Glasabfallumschlagplatz. Die EMAU begrüßt die Aussage 4.1 auf S. 46, dass die Umstrukturierung der Universität für die Innenstadtentwicklung offensiv genutzt werden sollte: Nicht nur angesichts der Herstellung eines hochwertigen Campus inkl. der Sanierung der Gebäude der ehemaligen Kliniken für Chirurgie sowie für Innere Medizin stellt dieser Müllumschlagplatz in bester Innenstadtlage am Fluss einen massiven städtebaulichen Missstand dar!	Der Rahmenplan berücksichtigt den Hinweis bereits, indem eine Betriebsverlagerung des Standortes als Ordnungsmaßnahme (O2) im Umsetzungskonzept vorge schlagen wird.
9.8	Ich möchte auf den Sachverhalt hinweisen, dass nicht alle Baulücken bebaubar sind bzw. bebaut werden müssen. Im Plan ist z.B. die Baulücke zwischen der Loeff-	Für einen Großteil der Baulücken besteht Baurecht nach § 34 BauGB, daher werden diese Baulücken als Baupotenziale betrachtet, auch wenn in Einzelfällen keine

	<p>lerstr. 28 (heute AStA) und ostwärts Loefflerstr. 26 als zu überbauende dargestellt. Diesem Hinweis kann die EMAU bzw. die Universitätsmedizin eher langfristig nachkommen.</p>	<p>kurzfristigen Bebauungsabsichten der Eigentümer bestehen.</p>
9.9	<p>Auf S. 135 wird die Maßnahme P14: Nachnutzungskonzepte für Uni-Standorte aufgeführt; zu den dort aufgeführten Gebäuden muss die heutige Mensa am Wall inkl. Bürolobus hinzugezählt werden, die voraussichtlich in der ersten Hälfte des Jahres 2017 (Mensa) bzw. zur Mitte 2018 (Verwaltung Studentenwerk) ihre Nutzung verlieren werden. Hier ist die Nachnutzung noch offen.</p>	<p>Die Nachnutzung der Gebäude der heutigen Mensa (Am Schießwall) und der Verwaltung des Studentenwerks wurden in der Maßnahme P13 ergänzt. Aufgrund erfolgter Änderungen im Zuge der Beteiligungen hat sich die Nummerierung der Maßnahme geändert.</p>
9.10	<p>Die Universität begrüßt die Initiative auf S. 46, Pkt. 4, zur Weiterentwicklung der Ergebnisse des ‚Soziale-Stadt-Prozesses‘ zum einen zwecks Realisierung der Ergebnisse, zum anderen zur Etablierung eines dauerhaften und periodischen Prozesses der Bürgerbeteiligung und bürgerschaftlichen Engagements für Bildung, Freizeit und Kultur im besten Sinne der Agenda 21. Die EMAU ist zur Mitwirkung bereit.</p>	<p>Keine Auswirkungen.</p>
9.11	<p>Viele Lehrende und Forschende der EMAU führen Dienstreisen durch, die am Hauptbahnhof beginnen und enden. Am Bahnhof fehlt ein adäquater Parkplatz bzw. Parkhaus für eine längerfristige PKW-Unterbringung. Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass in unmittelbarer Nähe entlang von Bahnschienen Parkhäuser errichtet worden sind, die gleichzeitig Schallschutz für die dahinterliegenden städtischen Bereiche dienen. Hierfür wären Flächen der KAW-Hallen prädestiniert, der Bahnhof würde gemeinsam mit dem ZOB zu einem Verkehrsknotenpunkt werden. Zur Planung eines Parkhauses am Nexöplatz hat die EMAU im Planverfahren ihre Skepsis dargelegt.</p>	<p>Für den Bahnhofsbereich ist der Neubau eines Parkplatzes westlich des Bahnhofes vorgesehen. Die Planungen für diese Standorte sind bereits soweit fortgeschritten, dass sie als gesichert angenommen wurden. Das Bebauungsplanverfahren zur Nachnutzung des ehemaligen KAW-Geländes erfolgte parallel zur Erarbeitung der Neufassung des Rahmenplans. Das Ergebnis der Abwägung findet sich im Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes Nr. 98 – KAW-Gelände – vom 16.06.2015 wieder und wird entsprechend in den Rahmenplan übernommen. Im Rahmen der Beteiligungen zum Vorentwurf des Bebauungsplanes Nr. 108 – Martin-Andersen-Nexö-Platz – wurden keine grundsätzlichen Bedenken der Universität in der Stellungnahme zum Ausdruck gebracht.</p>
9.12	<p>Auf S. 140 werden in Pkt. E22 Straßensanierungen aufgezählt: Hier sollte zwingend die Hans-Fallada-Straße aufgenommen werden (Zuwegung zu Universitäts-einrichtungen).</p>	<p>Die Hans-Fallada-Straße wird als bauliche Maßnahme E21 im Umsetzungskonzept aufgeführt.</p>
9.13	<p>An einigen Stellen sollte die Lage der Altglas-/Altpapier- usw. Container sowie anderer Infrastrukturelemente überprüft und korrigiert werden. Der Sammelplatz an der Ecke Hunnenstraße befindet sich an einer exponierten Stelle, unmittelbar neben der neu errichteten Bibliothek und der denkmalgeschützten Klinik für Chirurgie und entlang der frisch sanierten Wallanlage – hier bittet die EMAU um Standortverlagerung. Die vollzogene Errichtung des Trafogebäudes an den Wallan-</p>	<p>Seit der Kreisgebietsreform liegt die Wiederverwertung von Wertstoffen im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Vorpommern-Greifswald als öffentlich rechtlicher Entsorgungsträger und ist nicht Bestandteil der städtebaulichen Rahmenplanung.</p>

	<i>lagen unmittelbar vor der neuen Bibliothek und der denkmalgeschützten Klinik für Chirurgie kann ich im Nachgang nur noch ergänzend als ‚Schlechtes Beispiel‘ aufführen.</i>	
9.14	<i>Abschließend möchte ich auf zwei weitere Analogiesachverhalte hinweisen: In der gesamten Fleischervorstadt, die in sehr guter Qualität saniert wurde, fehlt ein ‚Eckcafé wie in Paris‘. Hierfür reicht bereits eine Bürgersteigerweiterung mit der Möglichkeit zum Außenverzehr, geeignet erscheint ad hoc z.B. die Kreuzung Gützkower Straße-Neunmorgenstraße-Scharnhorststraße, die bereits jetzt eine gewisse kleinteilige Urbanität aufweist.</i>	<i>Die Umgestaltung der Gützkower Straße befand sich während der Erarbeitung des Rahmenplans bereits in der Ausführungsplanung bzw. Realisierung. Im Kreuzungsbereich der Burgstraße sind größere Aufweitungen des Fußweges und Verweilbereiche vorgesehen. Kleinteilige Nutzungs- und Betreiberkonzepte können nicht über die Rahmenplanung oder die Straßenausbauplanung gesteuert bzw. gefördert werden.</i>
9.15	<i>Zum andern fehlen in der gesamten Fleischervorstadt (bis auf die Grünfläche an der Neunmorgenstraße; die Lage und Ausrichtung der Grünfläche auf dem KAW-Gelände ist überprüfungswürdig) öffentliche Grünflächen, d.h. zumindest ein kleiner Park. Ein solcher schafft nicht nur Aufenthaltsqualität, sondern beugt der Entstehung von Hitzeinseln in der Fleischervorstadt vor bzw. hilft bei der Entstehung von kühleren Zonen (‚Grüninsel‘). Auch dies gehört zum Gesamtkomplex ‚Städtischer Klimaschutz‘, darauf wird auch in Pkt. 5.5 auf S. 46 indirekt verwiesen...“</i>	<i>Für die Planung von wohnungsnahen Kleinkinderspielplätzen (Kategorie I) sind lt. Landesbauordnung die Eigentümer der Wohnimmobilien zuständig. Für die Spielplätze der Kategorie II-III (Kinder und Jugendliche im Alter von 6 - 18 Jahren) sind in der Rahmenplanung in Randbereichen der Fleischervorstadt drei Standorte für Neubau bzw. Ausbau vorgesehen. Die aus stadtklimatischer Sicht wünschenswerten Grünzonen werden in der Fleischervorstadt zu großen Teilen durch die teilweise begrünten Innenhöfe gewährleistet. Insgesamt weisen die beiden Stadtteile in ihrer Gesamtkonstellation an baulicher Dichte bzw. den Versiegelungsgrad nicht das Potential auf, welche die Entstehung sogenannter „Hitzeinseln“ befördert.</i>
11	GPG - Greifswalder Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft mbH, Stellungnahme vom 27.05.2015	
11.1	<i>„...Die Revitalisierung des EKZ Dompassage einschließlich der offensiven Unterstützung durch die öffentliche Hand wird begrüßt. Die GPG ist noch bis zum Jahr 2017 Mieter der Tiefgarage Dompassage und damit unmittelbar davon betroffen. Die im Unterpunkt 6.2 ff. mehrfach beschriebene Netztrennung der Friedrich-Loeffler-Straße wird abgelehnt. Die Erreichbarkeit der Tiefgarage Dompassage aus Richtung Westen ist dadurch mit einem erheblichen längeren Weg verbunden ist. Die Belastungen der Innenstadt würde durch die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht reduziert werden, sondern nur verlagert. Eine gesicherte gute Erreichbarkeit des EKZ mit PKW stellt für potentielle Investoren, für die GPG als Mieter der Tiefgarage und für den möglichen Folgemmieter der Tiefgarage eine Grundvoraussetzung dar...“</i>	<i>Die Bedenken und Unabwägbarkeiten werden geteilt, weshalb in der Rahmenplanung lediglich Prüfaufträge zu potenziellen Auswirkungen einer solchen Netztrennung als Maßnahmen enthalten sind.</i>
11.2	<i>...Für die Friedrich-Loeffler-Straße wird eine Zunahme des Fahrradverkehrs mit der Eröffnung des Unicampus gesehen und deshalb eine Fahrradstraße vorgeschla-</i>	<i>Die Umwandlung der Friedrich-Loeffler-Straße in eine Fahrradstraße ist an einen Prüfauftrag gekoppelt und – nach derzeitiger Rechtslage – ohnehin nur bei Vorlie-</i>

	<p>gen. Diese Beurteilung kann nicht nachvollzogen werden, wenn damit der Verlauf der Straße in Richtung Hansering beschrieben wird. Mit der Schließung der Mensa am Schießwall, der Konzentration der beiden Unihauptstandorte in der Friedrich-Loeffler-Straße (mit Mensa) bzw. der Domstraße mit geringen fußläufigen Entfernungen und unter Beachtung der Wohnlagen von Studenten, wird keine deutliche Steigerung des Radverkehrs in der gesamten Friedrich-Loeffler-Straße in Richtung Osten zu erwarten sein, die eine Fahrradstraße rechtfertigen würde. Die weitere Reduzierung der bisher zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in der Friedrich-Loeffler-Straße muss näher erläutert und begründet werden.</p> <p>Als Folge der Konzentration der Universität wird die Nord-Süd-Achse unter Beachtung der Wohnlagen von Studenten (Innenstad/Fleischervorstadt) an Bedeutung gewinnen. Sowohl die Rotgeberstraße als auch der Abschnitt der Rubenowstraße zur Domstraße sind für den Kfz-Verkehr völlig bedeutungslos und stehen dem Radverkehr unproblematisch zur Verfügung. Mit der Ausweisung einer Fahrradstraße über die Fußgängerzone hinweg würden sich nur die Konflikte zwischen Fußgängern und Fahrradfahrern verstärken.</p>	<p>gen entsprechender Rahmenbedingungen möglich. Die vertiefende Erhebung von Verkehrsstärken und ggf. veränderten Verkehrsströmen im Innenstadtbereich nach Etablierung des neuen Campus Friedrich-Loeffler-Straße ist Voraussetzung für diese und andere Maßnahmen im verkehrlichen Bereich.</p> <p>Im Text heißt es: "Alternativ kann eine weitere Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit zumindest den Verkehrslärm verringern und die Sicherheit im Verkehrsraum erhöhen." (i. S. v. <u>Alternativ</u> zur Widmung als Fahrradstraße). Eine Maßnahme ist es nicht.</p>
	<p>Die ganztägige Öffnung der Fußgängerzone für Radfahrer zwischen der Rotgerberstraße und der Kapauenstraße wird abgelehnt. In Bezug auf das Einkaufserlebnis und die Stärkung des Handels würde mit dieser Maßnahme eine Abwertung für den westlichen Abschnitt der Lange Straße stattfinden. So wie im kürzlich übergebenen Abschnitt der Fahrradstraße Am Mühlentor werden die Radfahrer zur Meidung des Straßenpflasters die für Fußgänger vorbehaltenen glatteren Wege nutzen. Bereits jetzt kommt es häufig zu Konflikten zwischen Fußgängern einschließlich Kindern und Radfahrern, für die allerdings keine Statistik vorliegt.</p>	<p>Mit der Freigabe einer Fußgängerzone für Radfahrer durch das Verkehrszeichen 242.1 mit dem Zusatzzeichen 1022-10 gilt laut StVO, dass auf den Fußgängerverkehr Rücksicht genommen werden muss. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Fahrverkehr warten; er darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Soweit eine Festlegung auf bestimmte Teilbereiche der Fußgängerzone (z.B. designierte Radfahrstreifen) nicht angeordnet wird, kann vor allem eine Feinsteuerung der Verkehrsarten durch die Oberflächengestaltung vorgenommen werden. Hier gilt es einen Kompromiss zwischen denkmalpflegerischen/stadtgestalterischen und funktionalen Ansprüchen zu finden. Angesichts der räumlichen Nähe zur Bebauung werden die glatten Wege in der Langen Straße durch Radfahrer zu den zugelassenen Zeiten eher selten genutzt. Insofern wird das Risiko für Fußgänger hier auch bei einer zeitlichen Ausweitung der Regelung als gering eingeschätzt.</p>
<p>11.3</p>	<p>Als neuer Punkt muss deshalb die beschriebene Problematik zum Miteinander Radfahrer/Fußgänger für kritische Bereiche (Mühlentor, Fußgängerzonen, Fleischerstraße, Gützkower Straße,...) neu aufgenommen werden...</p>	<p>Der Hinweis auf eine ggf. erforderliche Regulierung und die Bedeutung einer geeigneten Oberflächengestaltung wurde im Mobilitätskonzept aufgenommen: „...Bei der barrierefreien Sanierung von Straßen und Fußgängerbereichen gilt es künftig, die Belange aller Verkehrsarten zu berücksichtigen und in die Gestaltung einzubeziehen. In einzelnen Abschnitten, die für Fußgänger und Radfahrer freigegeben sind, kommt es zu Konflikten zwischen den beiden Verkehrsarten, die in der zeitweise hohen Verkehrsdichte, aber auch in der Oberflächengestaltung begründet</p>

		sind. Die entwurflich für Fußgänger vorgesehenen glatteren großformatigen Platten werden wegen der besseren Befahrbarkeit auch von Radfahrern gegenüber dem Kopfsteinpflaster bevorzugt. Dies ist gemäß der Beschilderung auch zulässig, soweit Fußgänger nicht gefährdet oder behindert werden. Dennoch trägt die Oberflächengestaltung zur Erhöhung des Konfliktpotenzials bei und sollte daher für zukünftige Gestaltungen überprüft werden...“
11.4	...Die Aussage zum geschlossenen Parkplatz Museumshafen Süd ist nicht korrekt. Der Parkplatz fungierte nicht nur für Kurzparker, sondern ist von vielen Angestellten in der Innenstadt als Tagesparkplatz genutzt worden. Im Parkhaus Dompassage stehen diesbezüglich nicht ausreichend viele freie Plätze zur Verfügung. Der Bedarf für das neue technische Rathaus entsprach im Parkraumkonzept den Angaben des Bauherrn. In der Praxis wird der Wert jetzt häufig überschritten. Mit der Umgestaltung der Wallanlagen am Schützenwall sind weitere Stellplätze entfallen. Auf dem KAW-Gelände gibt es bereits jetzt schon viele Stellplätze die auch von Bewohnern angemietet werden...	Die Angabe zum Parkhaus Dompassage wurde gestrichen, die Pendler als ehemalige Nutzer des Parkplatzes Museumshafen Süd, die Reduzierung der Stellplatzanzahl in den Wallanlagen und die vorhandenen Stellplätze auf dem KAW-Gelände erwähnt.
11.5	...Nr. E 45 Maßnahme Dauerparktarife auf alle Parkplatzanlagen ausweiten: - Museumshafen Nord bitte streichen...“	Bei Maßnahme E44 (neue Nummerierung) wurde der Parkplatz Museumshafen Nord gestrichen.
13	Wohnungsbau- und Verwaltungsgesellschaft mbH Greifswald, Stellungnahme vom 12.05.2015	
13.1	„...generell Aufnahme des neuen Bebauungskonzeptes (siehe Anlage)...	Wurde berücksichtigt und entsprechend in den Plänen dargestellt.
13.2	Seite 10 - Abb. 1.3 Plangebietsfläche nach Eigentum > Eigentümer des A11-Quartiers ist die WVG mbH	Wurde in Text und Plan entsprechend korrigiert.
13.3	Seite 50 – 3.1.2 Städtebaulicher Gesamtplan > Einarbeitung des aktuellen Bebauungskonzeptes für das A11-Quartier > betrifft auch Seite 64 Abb. 3.8	Wurde berücksichtigt und entsprechend in Text und Plan dargestellt.
13.4	Seite 59 – erster und zweiter Absatz > An dieser Stelle sollte auch in Anbetracht der Anforderungen aus der geltenden Stellplatzsatzung der Hansestadt Greifswald sowie den Erfordernissen aus der LBauO M-V (Feuerwehruzufahrten) keine absolute Versagung zu geplanten Durchfahrten vorgenommen werden. Hier sollten Ausnahmen mit qualitativ ansprechender Gestaltung (Mitverantwortung des geplanten Gestaltungsbeirates) zugelassen werden. Dies sollte auch für die Anordnung von Neben-/Abstellräumen in Erd- oder Sockelgeschosszonen, die in einem angemessenen Anteil der Gesamtstraßenfassade mit entsprechender Gestaltung ausgerichtet werden können, gelten.	Wurde im Text auf S.61 folgendermaßen berücksichtigt: „...In begründeten Ausnahmefällen kann nach entsprechendem Votum des Gestaltungsbeirates von einer Durchsetzung dieses Gestaltungsziels abgesehen werden...“ Es handelt sich in diesem Falle lediglich um ein Gestaltungsziel! Die Gestaltungsatzung Innenstadt als auch der Rahmenplan versagen/ verbieten nicht die Anlage von Durchfahrten, sondern regeln allenfalls deren Gestaltung bzw. Herrichtung. Gleiches gilt für die Anordnung/ und Herrichtung von Abstellräumen im Erdgeschoss. Bei Beurteilung eines Vorhabens nach § 34 BauGB ist (ab bestimmten Wertgren-

		zen, 1 Mio. Euro bei Stichtag 31.08.2015) die Herstellung des gemeindliche Ein- vernehmens (gem. §36 BauGB), durch Zustimmung des Hauptausschusses nach- zuweisen.
13.5	Seite 62– Berücksichtigung des aktuellen Bebauungskonzeptes des A11-Quartiers > Die Wiederherstellung der Blockstrukturen sollte aufgebrochene Sicht- /Lichtachsen zulassen. Die Raumkanten (Blockkante) zur Roßmühlenstraße sollten in Berücksichtigung des vorhandenen engeren Straßenraumes in der Ost/Westausrichtung und der anliegenden Bewohner offener gestaltet werden...“	Wurde im Text auf S.62 folgendermaßen berücksichtigt: „...Grundsätzliche Wiederherstellung der Blockstrukturen (A8, A9 und A11) ...; ggf. Öffnung zur Roßmühlenstraße hin, um einen angemessenen Abstand zur dortigen Wohnbebauung zu wahren...“

III. Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Bürgerinnen und Bürger, ortsansässige Unternehmen / Stellungnahme	Berücksichtigung im Rahmenplan
OE 1	Dr. Reinhold Bombor, Stellungnahme vom 29.05.2015	
OE 1.1.	„...Wohnbauflächenentwicklungskonzept Bebauungsplan 3 (Steinbecker Vorstadt westliche Stralsunder Straße) Der im Zuge des Wohnbauflächenentwicklungskonzepts in Aufstellung befindliche Bebauungsplan 3 (Steinbecker Vorstadt westliche Stralsunder Straße) sollte fallen- gelassen werden und sich nur auf die östliche Stralsunder Straße (Bebauungsplan 105) konzentriert werden. Hier ergibt sich eine geschlossene Wohnsiedlung bis zum Parkplatz, auch die Zuwegung dürfte problemlos sein. Für den westlich gelegenen Teil ist der bisher geduldete Recyclinghof nahezu im Zentrum Greifswalds, ca. 350 m vom Markplatz entfernt, eine unerhörte Zumu- tung. Seine Duldung muss aufgehoben werden, da es genügend Alternativen zur Standortverlegung gibt. Das gesamte westlich hinter der Straßenbebauung gelege- ne Areal wäre geeignet, hier die wiederholt im Entwurfspapier betonte Zielsetzung der Erhöhung des öffentlichen Grünanteils und Vernetzung von Grünräumen wahr- zumachen. Wo sonst, wenn nicht hier auf dem teilweise so geschundenen Stück Boden. Damit könnte konkret die Attraktivität von Spiel- und Aufenthaltszonen nahe der Innenstadt gestärkt werden (siehe die Bürgerbefragung zu Erfolg/Misserfolg der Maßnahmen in den letzten 25 Jahren: wenig Grün“).	Die Nachverdichtung der Steinbecker Vorstadt vor allem mit Wohnbebauung ist im Flächennutzungsplan dargestellt. Der Flächennutzungsplan ist das Instrument der vorbereitenden Bauleitplanung nach § 5 BauGB. Er dient der Darstellung der sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebenden Art der Boden- nutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Kommune. Aufgrund der Nähe zur Innenstadt bietet dieser Bereich die Möglichkeit, die Innen- stadt als urbane Mitte zu stärken und durch die fußläufige Entfernung zum Stadt- zentrum das Entwicklungsziel der „Stadt der kurzen Wege“ zu fördern. In der Teilfortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) zur Wohnbauflächenentwicklung, die am 18.02.2008 von der Bürgerschaft beschlos- sen wurde, wurde diese Zielsetzung bestätigt. Die Planung wurde in die zweite Priorität eingeordnet. Mit Herbst dieses Jahres beginnt die Fortschreibung des ISEK, wobei die Wohnbauflächen erneut evaluiert werden. Die Rahmenplanung konkretisiert diesen Planungsansatz und basiert teilweise auf den städtebaulichen Figuren vorliegender Bebauungsplanvorentwürfe, wobei der Bebauungsvorschlag für den Bereich westlich der Stralsunder gegenüber den Varianten zum Vorentwurf des Bebauungsplanes bereits deutlich reduziert ist und den Grünbereich entlang des Deiches belässt bzw. aufwertet.

	<p>Ich schlage vor, in diesem Areal parkähnliche Anpflanzungen und Sitzbänke für Spaziergänger geeignet mit freiem Ausblick auf die Weidewiesen Richtung Wackerow zu schaffen. Dazu einen Radweg nach Neuenkirchen, der so dem Verkehr der Stralsunder Straße ausweicht. Eine Ringstraße wäre unnötig. Der Hochwasserschutzdamm als Begrenzung bringt ins Bewusstsein, dass dies ein schützenswerter Rest von Naturraum darstellt, welchen man nicht durch unnötige Bebauung stragulieren muss. Die Wohnbebauung würde die Entwicklung für die öffentliche Nutzung nicht erlauben.</p>	<p>Die Anlage eines Radweges ist im Bereich des Deiches nicht vorgesehen, wenn gleich die Befahrbarkeit einer Deichkrone sicherlich nicht ausgeschlossen ist, wenn die Anlage entsprechend hergestellt ist.</p> <p>Der Rahmenplan berücksichtigt bereits den Hinweis zum Standort des Recyclingbetriebes, indem eine Betriebsverlagerung als Ordnungsmaßnahme (O2) im Umsetzungskonzept vorgeschlagen wird.</p>
OE 1.2	<p>Es gibt in Greifswald keinen Wohnungsmangel und es fehlt auch nicht an potentiellen Bebauungsflächen. (Eines von mehreren Beispielen ist das Gebiet "Gorzberg", eine ("zum Fürchten") vernachlässigte weitflächige Ansammlung von vor über 25 Jahren aufgegebenen ehemaligen Wirtschaftsbetrieben, geeignet für einen ganzen Wohnpark mit beliebiger Individualität, wenn man wollte.) Bei der hohen Baudichte der Innenstadt und auch teilweise bald der Fleischervorstadt sollte man es belassen. Hier westlich der Stralsunder Straße in der Steinbecker Vorstadt besteht die Chance sich im Sinne des allgemeinen Bürgerwohls gegen den Kommerz zustellen.</p>	<p>In Greifswald besteht eine deutliche Nachfrage an Wohnbauflächen in sämtlichen Marktsegmenten, insbesondere jedoch was freistehende Einfamilienhäuser betrifft. Im FNP sind ausreichend Flächen für Wohnungsbau ausgewiesen, die allerdings für die verschiedensten Wohnungsmarktsegmente ausgelegt sind.</p> <p>Insbesondere die Flächen für EFH liegen dezentral, am Stadtrand, weit von der Innenstadt entfernt und erfordern oftmals eine sehr aufwändige Erschließung (Straßenanbindung, ÖPNV, Anschluss an das bestehende Versorgungsnetz etc.). Unter dem Aspekt einer nachhaltigen Stadtentwicklung sowie der Stärkung der Innenstädte sollen innenstadtnahe und städtebaulich sinnvolle Flächen vorrangig entwickelt werden. Der nachhaltigen Stadtentwicklung wurde 2013 durch das Gesetz zur Stärkung der Innentwicklung und mit der Aufnahme in das BauGB verstärkt Rechnung getragen und ist zwingend als städtebauliche Zielstellung in sämtlichen Planungen zu berücksichtigen.</p> <p>Die Nutzungen der Flächen am Gorzberg durch gewerbliche Ansiedlungen haben sich in der Vergangenheit eher verstetigt und sind so im Flächennutzungsplan dargestellt. Die Entwicklungsmöglichkeiten von Wohnbauflächen werden anhaltend und ständig durch die Stadtentwicklung evaluiert.</p>
OE 1.3	<p>Ehemalige Deponie</p> <p>Die Einbeziehung der ehemaligen Deponie durch „Landschaftskünstlerische Gestaltung“ mit "Aussichtskonstruktion" sollte nicht nur eine ferne Vision sein, sondern konkret vorbereitet, zum Wettbewerb ausgeschrieben und in absehbarer Zeit als förderungsfähiges Projekt in Angriff genommen werden. (Eine Rodelbahn im Winter wäre eine der Optionen.) Parallel dazu ist anzuraten, die "Aussichtskonstruktion" möglichst bald einem offenen Ideenwettbewerb zuzuleiten. Mit einem solchen neuen Ausflugsziel könnten Freizeitmöglichkeiten, aber ebenfalls touristisch/kulturelle Aspekte der Stadt Greifswald wesentlich Unterstützung erfahren.</p>	<p>Diese Potenziale werden auch im Rahmenplan erkannt und kurz benannt, obwohl die ehemalige Deponie außerhalb des Bearbeitungsgebiets des Rahmenplanes liegt. Die Nachnutzung/ Aufwertung des Deponiekörpers ist als Thema der Freiraum- und Stadtentwicklung präsent und an anderer Stelle zu vertiefen.</p> <p>Es handelt sich bei der Deponie weiterhin um eine technische Anlage, welche noch nicht geschlossen ist und ggf. mittelfristig (möglicherweise in ca. 5 Jahren) in die Nachsorge entlassen werden kann. Hierzu soll demnächst eine Potentialanalyse hinsichtlich der noch zu erwartenden Ausgasungen veranlasst werden.</p>
OE	<p>Verkehrsentwicklungsplanung/Verkehrskonzept und Goethestraße</p>	<p>Die Bündelung des Verkehrs in der Goethestraße war u.a. bereits Ziel der Rahmen-</p>

<p>1.4</p>	<p><i>Die stadtverträgliche Organisation des Verkehrs und die Verbesserung der Lenkung des Durchgangsverkehrs ist eine anspruchsvolle, sicherlich knifflige Aufgabe, welche Sachkenntnis in Details, genaue Ortskenntnis, aber auch Augenmaß und Fingerspitzengefühl verlangt.</i></p> <p><i>Die Absichtserklärung im Entwurfspapier S.39 "Die noch nicht konzentrierte Führung des Hauptverkehrs über die Goethestraße (Verlegung von der Langen Reihe) führt zu vermeidbaren Belastungen in der Fleischervorstadt" ist ungeheuerlich, auch falsch und gehört gestrichen.</i></p> <p><i>Eine sachkundige Ausgewogenheit würde einen solchen Gedanken als Zielstellung nicht formulieren. Denn die Goethestraße ist ebenfalls Fleischervorstadt, sie ist eine reine Wohnstraße, die sich an die Innenstadt über den Goethegrund anlehnt. Es ist ein schützenswertes Umfeld, für das auch die Zielstellung S.99 zuträfe: Erhalt und Pflege gesetzlich geschützter Biotope und Naturdenkmale und –räume. Nur wird das Entwurfspapier dieser Aufgabe nicht gerecht, sondern ignoriert sie sogar. Den vielen Besuchern, vor allem Familien mit Kleinkindern auf der Wiese und am Stadtgraben, ist es nicht gleich, ob Verkehrslärm mitunter unerträglich herüberdröhnt.</i></p> <p><i>Die Goethestraße ist erkennbar nach Legende S.40 des Entwurfspapiers ein Bereich mit besonderem Handlungsbedarf hinsichtlich der Verkehrsbelastung. Über 8000 Fahrzeuge, etwa soviel wie in der Langen Reihe, welcher im Entwurfspapier ohne Begründung ein besonderer Schutzstatus zugeordnet wird, passieren täglich die Goethestraße, ein Übermaß der bisherigen Duldung der Anwohner, weil alternativlos. Bekanntlich ist die gegebene Verkehrsführung als Einbahnstraße über die Goethestraße und andererseits die Stephanistraße/Lange Reihe ein Kompromisszustand nach dem Solldarprinzip, welches die Verteilung und damit Entlastung und Vermeidung von unnötiger Überforderung sichert, aber auch die Bevorzugung von Nischen verhindert. Ein erträgliches Wohnumfeld ist allen zuzubilligen. In den jüngsten zahlreichen Stellungnahmen der Anwohner und Hauseigner der Goethestraße im Zusammenhang mit dem Lärmaktionsplan ist nachdrücklich die Ablehnung eines etwaigen Zweirichtungsverkehrs begründet worden. Die Stellungnahmen liegen dem Bauamt vor und werden hiermit im Namen der Autoren auch als Dokumente zur Diskussion des vorliegenden Entwurfspapiers bestimmt.</i></p> <p><i>Die Bebauung der Goethestraße von vor und kurz nach der Jahrhundertwende 1900 wurde dem Denkmalschutz unterstellt. Die damals üblichen Holzpfehlgründungen im schwierigen Baugrund halten den Belastungen durch den Verkehrsdruck und verkehrsbedingten Schalldruck nicht beliebig stand. Die Baukörper sind</i></p>	<p><i>planungen 1994 und 2004, wurde noch nicht umgesetzt und ist daher als nicht umgesetzte Maßnahme zu benennen.</i></p> <p><i>Aus gutachterlicher Sicht, die auch durch das Gutachten des Büros SVU/Dr. Hunger, Dresden, im Rahmen der Lärmaktionsplanung bestätigt, ist diese Verkehrsführung aus städtebaulicher Sicht nach wie vor die Vorzugslösung</i></p> <p><i>Die Bürgerschaft hat am 13. April 2015 beschlossen, die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie zum Zweirichtungsverkehr in der Goethestraße solange auszusetzen, bis die Ergebnisse der vorgeschlagenen Alternativvarianten (lärmmindernder Asphalt, Geschwindigkeitsreduzierung) zur Lärminderung in der Stephanistraße vorliegen.</i></p> <p>Die Thematik wurde bis auf weiteres aus der Rahmenplanung entnommen.</p>
------------	---	--

	<p><i>hochgradig gefährdet. Die Parkspur, welche einen gewissen Abstand zur Fahrbahn sichert, hat scheinbar noch schlimmere Beschädigungen verhindert.</i></p> <p><i>Der erhebliche Widerspruch im Entwurfspapier besteht hinsichtlich der Goethestraße darin, dass die Autoren anscheinend von einem Planungsfreiraum nach Belieben ausgehen. Hier den Verkehr zu verdichten, gewissermaßen zu kanalisieren, um den prekären jetzigen Zustand der Bahnhofstraße und der Anklamer Straße einzurichten, ist im höchsten Maße unverantwortlich. Die Dringlichkeit von Maßnahmen dort und auch am Hansering wie Baumbepflanzungen, eventuell Grünstreifen, Geschwindigkeitsbeschränkungen ist unstrittig. Die Abhilfe der Verkehrsbelastung ist aber begrenzt. Das zeigt, wenn ein solcher Zustand von vornherein abgewendet werden kann, dann sollte man dass sehenden Auges tun. Die Goethestraße verdiente wegen der derzeitigen Verkehrsbelastung ebenfalls einschränkende Maßnahmen, wie eventuell Baumbepflanzungen, Parknischen u.a.. Die Straßenquerung ist gefährlich, widersinnigerweise nur bei den mehrmals täglichen Verkehrsstaus erleichtert. Die Goethestraße brauchte eine Fußgängerüberführung. Dies wäre fairerweise in das Entwurfspapier aufzunehmen.</i></p>	
<p>OE 1.5</p>	<p><i>Der städtebauliche Rahmenplan Innenstadt/Fleischervorstadt sollte konstatieren, dass die Verkehrsentwicklungsplanung die Gegebenheiten in Greifswald aufnimmt und ausgewogen im Sinne möglichst aller Bürger verbessert, dort wo es geht.</i></p> <p><i>Die Annahme, der Verkehr ließe vielleicht, eventuell wegen des Bevölkerungsrückgangs in 20 -30 Jahren nach, ist keine Grundlage. Die für die nächsten 10 Jahre voraussichtlichen Gegebenheiten sind ausschlaggebend.</i></p> <p><i>Eingang sollten alle Maßnahmen zur Straßenraumgestaltung durch Begrünung usw. und zur Verbesserung für Fußgänger und Radfahrer in der Stadt finden. Verkehrseinschränkungen, wo es möglich ist, d.h. Vermeidung von KfZ-Ziel- und Fernverkehr mit präzisen Ausnahmeregelungen für Besucher, Rettungsdienste, Anlieger sowie Ver- und Entsorger. Insbesondere sollte der LKW- und ähnlicher Durchgangsverkehr vor allem und Schwerlastzüge aus dem erweiterten Innenstadtverkehr konsequent ausgegliedert werden.</i></p> <p><i>Die Verkehrsführung sollte solidarisch die Wohninteressen aller Bürger berücksichtigen. Eine Trassenführung muss konkret planerisch vorbereitet bzw. bautechnisch geschaffen werden.</i></p> <p><i>Die Nebenstraßen könnten grundsätzlich 30er Zonen sein.</i></p> <p><i>Die zweckmäßige Hauptlösung für das Verkehrsentwicklungskonzept einschließlich Lärmaktionsplanung in der Stadt Greifswald wäre der Grundsatz Entschleunigung...“</i></p>	<p><i>Die wünschenswerten Überlegungen zur Verkehrsreduzierung werden geteilt, jedoch muss auch mit der bestehenden Verkehrsbelastung umgegangen werden. Daher müssen aktuelle sowie absehbare zukünftige Verkehrsströme zur Dimensionierung des Straßennetzes herangezogen werden. Mit einer detaillierten Verkehrserhebung (Maßnahme P16) sollen dafür belastbare Zahlen als Planungsgrundlage erarbeitet werden.</i></p>

<p>OE 2</p>	<p>Stralsunder Straße 10 GmbH, Kultur- und Initiativenhaus Greifswald e.V., Thomas Schmidt, Stellungnahme vom 27.05.2015</p>	
<p>OE 2.1</p>	<p>„...Vorbemerkung Das bisherige Bemühen um die Neufassung des Städtebaulichen Rahmenplans auf der Basis einer breiten Beteiligung wird begrüßt. Diese Stellungnahme bezieht sich auf den Planungsbereich Steinbeckervorstadt und dort bislang fehlende oder zu wenig berücksichtigte stadtplanerische Belange und Konflikte.</p>	<p>Keine Auswirkungen.</p>
<p>OE 2.2</p>	<p>1. Vorhandene Nutzungskonflikte Die Entwicklung von Wohnquartieren insbesondere östlich des vorhandenen Bebauungszusammenhangs der Stralsunder Straße bietet in mehrfacher Hinsicht erhebliches Konfliktpotenzial. Aus den Diskussionen um den Vorentwurf zum Bebauungsplan 105 Steinbeckervorstadt im Jahr 2009 ist bekannt, dass die Einwohner des Stadtteils das Wohnen im Grünen in der vorhandenen Gartenstruktur sehr schätzen und einer Bebauung ablehnend gegenüber stehen. Die Stralsunder Straße 10 GmbH plant auf ihren eigenen Flächen keine Baumaßnahmen, die der geplanten Blockrandbebauung entsprechen würden. Statt dessen ist an soziale Einrichtungen oder Wohnzwecke gedacht, die in unmittelbar ergänzender Verbindung mit den künftigen gemeinwohlorientierten Nutzungen im ehemaligen Gesellschaftshaus stehen. Dazu zählen ein Kindergarten und ein Mehrgenerationenhaus mit Wohnbereich für bürgerschaftlich engagierte Seniorinnen und Senioren. Die künftigen Bewohner(innen) und Nutzer(innen) haben aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft die Möglichkeit, auf Einrichtungen im ehemaligen Gesellschaftshaus zurückzugreifen und in ihre eigenen Belange einzubeziehen. Entsprechende Anfragen interessierter Personengruppen und Einrichtungen liegen vor.</p>	<p>Der städtebauliche Rahmenplan stellt, neben den allgemeinen städtebaulichen Zielstellungen zur städtischen Entwicklung, ausschließlich eine Art vorbereitende Angebotsplanung für private InvestorInnen dar. Demzufolge zieht die Rahmenplanung keinerlei Verpflichtungen zur Entwicklung einzelner Grundstücke durch die jeweiligen privaten EigentümerInnen nach sich. Die in der nebenstehenden Stellungnahme benannten Nutzungen zur Nachverdichtung wären in einem besonderen bzw. allgemeinen Wohngebiet zulässig. Die Nachverdichtung der Steinbecker Vorstadt vor allem mit Wohnbebauung ist im Flächennutzungsplan dargestellt. Der Flächennutzungsplan ist das Instrument der vorbereitenden Bauleitplanung nach § 5 BauGB. Er dient der Darstellung der sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebenden Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Kommune. Aufgrund der Nähe zur Innenstadt bietet dieser Bereich die Möglichkeit, die Innenstadt als urbane Mitte zu stärken und durch die fußläufige Entfernung zum Stadtzentrum das Entwicklungsziel der „Stadt der kurzen Wege“ zu fördern. In der Teilfortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) zur Wohnbauflächenentwicklung, die am 18.02.2008 von der Bürgerschaft beschlossen wurde, wurde diese Zielsetzung bestätigt und in die zweite Priorität eingeordnet. Mit Herbst dieses Jahres beginnt die Fortschreibung des ISEK, wobei die Wohnbauflächen erneut evaluiert werden. Die Rahmenplanung konkretisiert diesen Planungsansatz und basiert auf der städtebaulichen Figur des Vorentwurfes (Nr. 105 – Steinbeckervorstadt) zum Bebauungsplan. Der Bereich südlich der geplanten Zufahrt östlich der Stralsunder Straße wird in den Plänen im Rahmenplan wie folgt geändert: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Bereich wird teilweise als Entwicklungsfläche dargestellt, auf die baukörperkonkrete Darstellung wird verzichtet. ▪ Der Rahmenplan übernimmt dabei aus dem Vorentwurf zur verbindlichen Bauleitplanung die städtebaulich relevante Raumkante, da auf diese Weise ein </p>

		<p><i>adäquat bebaubares und klassisches Blockrandquartier mit Innenhof entstehen könnte, welches dennoch Potential zur Nachverdichtung durch Solitärbauten aufweist (bspw. einen Kindergarten!).</i></p> <p>Wurde im Text ergänzt: „Entwicklungsgebiete (unter 3.1.2 Städtebaulicher Gesamtplan - orange -) dargestellt) sind Bereiche deren städtebauliche Struktur in der Rahmenplanung noch nicht abschließend festgelegt ist. Die Entwicklung dieser Gebiete ist zwingend über eine verbindliche Bauleitplanung zu steuern. Im Zuge der Bauleitplanung sind gegebenenfalls Varianten der Bebaubarkeit bzw. Nachverdichtung zu diskutieren. Der städtebauliche Rahmenplan beinhaltet die groben städtebaulichen Zielstellungen hinsichtlich der Nutzung und Raumbildung.“</p>
<p>OE 2.2</p>	<p><i>2. Fehlende oder zu kurz gekommene Aspekte im vorliegenden Entwurf zum Rahmenplan</i></p> <p><i>Die Dichte und Art einer möglichen Wohnbebauung wird entscheidend sein für ihre grundlegende Akzeptanz. Dabei ist insbesondere auch von Bedeutung, welche weiteren Nutzungen außer der des Wohnens die Stadtplanung für den Stadtteil Steinbeckervorstadt vorsieht.</i></p>	<p><i>Siehe OE 2.1 sowie Baunutzungsverordnung (BauNVO): § 4 Allgemeine Wohngebiete und § 4a - Gebiete zur Erhaltung und Entwicklung der Wohnnutzung (besondere Wohngebiete)!</i></p> <p><i>Angesichts der hervorragenden infrastrukturellen Ausstattung der in fußläufiger Entfernung gelegenen Innenstadt dürfte theoretisch auch eine reine Wohnbebauung an diesem Standort eine grundlegende Akzeptanz erfahren. Durch die bestehende Nutzungsmischung wie durch die v.a. im Rahmen der Reaktivierung der Stralsunder Straße 10 zu erwartenden Nutzungsergänzungen wird sich der Standort Steinbeckervorstadt zu einem interessant gemischten Wohnquartier entwickeln.</i></p>
<p>OE 2.3</p>	<p><i>2.1 Bedarfs- und Folgenanalyse für soziale Einrichtungen</i></p> <p><i>Der Entwurf des Rahmenplans sieht eine erhebliche Steigerung der Zahl der Einwohner im gesamten Planungsgebiet vor. In der Steinbeckervorstadt könnte der Prozentsatz der Steigerung gar um die 50% oder mehr liegen. Die genaue Prognose ist aus dem Rahmenplan nicht unmittelbar ersichtlich. Hiermit ist ein Planungsdefizit verbunden. Denn die Einwohnerzahl ist im Planungsgebiet in den letzten 10 – 15 Jahren bereits in ähnlicher Höhe gestiegen. Der Entwurf des Rahmenplans geht aber nicht darauf ein, welche Folgen aus einer unmittelbaren weiteren Steigerung der Einwohnerzahl in nochmaliger ähnlicher Höhe für die sozialen Einrichtungen (Kindergärten, Schulen, Sporteinrichtungen, etc.) entstehen. Damit sind insbesondere mit Blick auf die Innenstadt und Steinbeckervorstadt offene Fragen und Probleme verbunden. Beispielsweise sind in der Steinbeckervorstadt bislang keinerlei solcher sozialer Einrichtungen vorhanden. Im künftigen Rahmenplan ist auch keine Änderung dieser Situation vorgesehen. Offenbar wird unausgesprochen beispielsweise damit gerechnet, dass die Bewohner der Steinbeckervorstadt ihre</i></p>	<p><i>Das dargestellte Wohnbaupotenzial von maximal 290 Wohnungen (davon ca. 2/3 im Geschosswohnungsbau) reicht auch unter optimistischen Annahmen nicht aus, um eigenständige Bedarfe in den meisten Bereichen der sozialen Infrastruktur auszulösen. Selbst bei einer extrem homogenen Altersstruktur dürften die Bedarfe keine eigenen Sporteinrichtungen oder Schulen erfordern. Eine Ausnahme bildet hier der Bereich der Kindertagesstätten, in dem zahlenmäßig durch die Wohnbauentwicklung der Bedarf für Kita-Gruppen entstehen könnte. Aufgrund der Wahlrechte der Eltern nach Sozialgesetzbuch (SGB) VIII sind diese Bedarfe aber nicht zwingend an den Wohnstandort gebunden, es können (theoretisch sogar überregional) diejenigen Kitas ausgewählt werden, die vom pädagogischen Konzept oder anderen Aspekten her durch die Eltern bevorzugt werden.</i></p> <p>Die Einrichtung einer Kita wäre für die Steinbecker Vorstadt dennoch wünschenswert, da diese hier eine gute Lagegunst hätte. Sie wäre im allgemeinen oder besonderen Wohngebiet genehmigungsfähig.</p>

	<p><i>Kinder in Kindergärten und Schulen in die Innenstadt schicken werden. Doch auch dort sollen die Einwohnerzahlen nicht unerheblich weiter steigen. In der Endfassung des Rahmenplans sollten die der Planung zugrunde liegenden Prognosen sowie die daraus für die sozialen Einrichtungen erwachsenden Konsequenzen ausreichend explizit ersichtlich sein.</i></p>	
OE 2.4	<p>2.2 Stadthistorische Strukturen und Belange</p> <p><i>Der Rahmenplan benennt für die Steinbeckervorstadt zwar die städtebauliche Ausgangssituation (Eingangssituation in die Stadt von Norden her mit unmittelbarer Verbindung zum Landschaftsraum inklusive seiner historischen Bedeutung), zieht aus ihr aber keine inhaltlichen Elemente für die künftige Stadtteilgestaltung. Wie bei vorausgehenden Planungen etwa im Rahmen des Vorentwurfs zum Bebauungsplan 105 wirkt die vorgesehene Wohnquartiersplanung beziehungslos und eher wie ein Fremdkörper. Es gibt keine ersichtlichen Gestaltungselemente, die das geplante Neue mit der historisch gewachsenen Substanz in Beziehung zu setzen versucht. Zu letzterer gehört beispielsweise die „Unfertigkeit“ des Stadtteils, seine Lage im Überschwemmungsgebiet des Ryck oder seine Funktion in Bezug auf die Stadtbefestigung und die Sicherung des Verkehrswegs nach Norden. Noch heute kann man in etlichen anliegenden Grundstücken Bausubstanz aus der Zeit vorfinden, als die Stralsunder Straße vornehmlich von Fuhr- und Beherbergungsunternehmen geprägt gewesen ist, wo im 19. Jahrhundert Händler und Besucher abgestiegen sind, um ihre Geschäfte in der Innenstadt zu erledigen. Der mit dieser geschichtlichen Entwicklung verbundene Gesamteindruck des Stadtteils gilt bislang als anerkanntes Schutzgut, welches der Stadt einen Teil Unverwechselbarkeit verleiht.</i></p>	<p><i>Die Aufgabe der Rahmenplanung besteht grundsätzlich darin, eine geordnete städtebauliche Entwicklung vorzubereiten. Das Areal ist in dem 1999 von der Greifswalder Bürgerschaft beschlossenen Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche ausgewiesen.</i></p> <p><i>Eine Reihe von früheren Planungen ging von einer wesentlich höheren Bebauungsdichte aus, als dies in den jetzigen Planungen der Fall ist.</i></p> <p><i>Für den Vorentwurf zum Bebauungsplan bzw. die Rahmenplanung wurde eine Struktur vorgeschlagen die von einer Blockrandstruktur im Süden den Übergang zu einer lockeren Bebauung im nördlichen Bereich bildet und somit verschiedenen Angebotsnachfragen entsprechen kann. Hierbei werden durchaus ortstypische Festsetzungen getroffen, denen anerkannte Entwurfsprinzipien und Planungsinstrumente zu Grunde liegen, sodass sich aus den Hinweisen nebenstehender Stellungnahme kein Änderungsbedarf für die Rahmenplanung ergibt.</i></p>
OE 2.5	<p><i>Dazu zählt jedoch nicht nur der sogenannte Caspar David Friedrich Blick vom Norden auf die Stadtsilhouette. Beeindruckend für viele Greifswalder Besucher ist ebenso auch der umgekehrte Blick. Von Teilen der Langen Straße oder des Nordrandes des Marktplatzes aus haben sie gerade wegen der spärlichen Bebauung der Steinbeckervorstadt den Eindruck, die Stadt sich aus der Landschaft entwickeln zu sehen.</i></p> <p><i>Diese Aspekte sollten nicht durch ein uniformes Wohnquartier, wie es sie andernorts zu tausenden gibt, weitgehend zunichte gemacht werden. Sie könnten vielmehr aktiv durch die Planung aufgegriffen werden. Etwa (nach dem Vorbild von Lübeck) im Rahmen eines stadthistorischen Erlebnispfades, der Einrichtungen der Innenstadt und Steinbeckervorstadt sowie die Besonderheiten des angrenzen-</i></p>	<p><i>Der sogenannte Caspar-David-Friedrich-Blick ist nicht von der Planung beeinträchtigt, da es sich dabei um die Stadtansicht aus nordwestlicher Richtung handelt und eine künftige Bebauung in dem Bereich einer entsprechenden Höhenfestsetzung unterliegt.</i></p> <p>Die Anregung eines stadthistorischen Erlebnispfades wurde zuständigkeitshalber an die Abteilung Wirtschaft und Tourismus weitergegeben.</p>

	<p>den Natur- und Landschaftsraumes (inklusive der Salzstellen und der aus Artenschutzgründen wertvollen Schilfflächen, siehe nachfolgender Punkt) miteinander verbindet. Der Erlebnispfad könnte etwa von bestimmten Punkten der Innenstadt aus über die Credner Anlagen entlang des Ryck durch die Steinbeckervorstadt über das Gelände des ehemaligen Gesellschaftshauses bis zur Museumswerft führen und Erläuterungen zur Bedeutung der Caspar David Friedrich Ansicht im stadtschichtlichen Wandel der Zeit einbeziehen. Es ist denkbar, nach dem Vorbild anderer Städte eine derartige Einrichtung durch zivilgesellschaftliches Engagement aktiv mit zu gestalten, zu erhalten und Besucher(innen) auf besondere Weise nahe zu bringen.</p> <p>Will man eine derartige Wertschätzung der vorhandenen Naturraum- und Stadtteilstrukturen zur Grundlage der künftigen Entwicklungen und Nutzungen im Stadtteil machen, ist die Dichte und Art der im Entwurf vorgesehenen Wohnraumplanung nochmals in Frage zu stellen.</p>	
<p>OE 2.6</p>	<p>2.3 Artenschutz- und naturschutzrechtliche Belange</p> <p>In den Feucht- und Schilfflächen, die laut Entwurf von einer künftigen Wohnraumbauung westlich und östlich der Stralsunder Straße betroffen wären, sind offensichtlich mehrere geschützte Arten zu Hause. Von Anwohnern und Ornithologen wird beispielsweise das Vorhandensein von Bartmeise, Feldschwirl, Schilfrohrsänger oder Sprosser berichtet. Aus persönlicher Anschauung kann dies zumindest teilweise bestätigt werden. In jedem Falle ist davon auszugehen, dass Arten betroffen sind, die zu den häufigsten planungsrelevanten in der Praxis der Bebauungsplanung zählen. Es wäre zu erwarten und wünschenswert, wenn aus dem Rahmenplan hervorginge, dass man dieser Situation bei der Planung Rechnung getragen hat und wie mit den damit einhergehenden Zielkonflikten bezüglich der Umweltschutzziele der Stadt umgegangen werden soll.</p>	<p>Gebietsbezogene artenschutz- und naturschutzrechtliche Belange sind generell im Zuge einer verbindlichen Bauleitplanung zu ermitteln und abzuwägen. Hierzu gehören unter anderem die ordnungsgemäße Kartierung der Biotoptypen bzw. die Bestandsaufnahme der im Gebiet vorkommenden Arten (Biotoptypenkartierungen und Artenschutzrechtliche Fachbeiträge). Erste Untersuchungen und Beteiligungen im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung ergaben bisher keine Hinweise einer Unwägbarkeit bzw. Hinfälligkeit der Planungsaktivitäten aufgrund artenschutz- und naturschutzrechtliche Belange, sind jedoch bei einer „Wiederaufnahme“ des Verfahrens neu zu ermitteln bzw. abzuwägen.</p>
<p>OE 2.7</p>	<p>Es widerspricht den Zielen einer nachhaltigen Entwicklung, den Charakter naturräumlich wertvoller Flächen komplett zu verändern. Schilfflächen gehören grundsätzlich zu den geschützten Landschaftsbestandteilen. Hinzu kommt, dass in der Vergangenheit infolge der Errichtung der Hallenbauten für das Unternehmen Yacht Schmidt bereits Eingriffe in die Schilfflächen am Ryk erfolgt sind und die Stadtplanung daraufhin als Ausgleichsmaßnahme für diese Eingriffe eigentlich die Aufwertung der verbliebenen Feuchtareale und ihre Vernetzung in Aussicht gestellt hat. Dies ist bereits vor Jahren geschehen, entsprechende Maßnahmen sind jedoch kaum beziehungsweise gar nicht umgesetzt worden. Es ist zu erwarten, dass sich</p>	<p>In Greifswald besteht eine deutliche Nachfrage an Wohnbauflächen in sämtlichen Marktsegmenten. Im FNP sind ausreichend Flächen für Wohnungsbau ausgewiesen, die für die verschiedensten Wohnungsmarktsegmente ausgelegt sind. Insbesondere die Flächen für EFH liegen überwiegend dezentral, am Stadtrand, weit von der Innenstadt entfernt und erfordern oftmals eine sehr aufwändige Erschließung (Straßenanbindung, ÖPNV, Anschluss an das bestehende Versorgungsnetz etc.).</p> <p>Unter dem Aspekt einer nachhaltigen Stadtentwicklung sowie der Stärkung der Innenstädte sollen innenstadtnahe und städtebaulich sinnvolle Flächen vorrangig</p>

	<p>ursprünglich entlang der Gesamtschilfflächen am Ryk vorhandene Arten auf Restgebiete wie die im Nordosten der Steinbeckervorstadt zurückgezogen haben. Der Entwurf des Rahmenplanes nimmt keinen Bezug auf diese Entwicklung. Er blendet daher gewisse naturschutzbezogene städtebauliche Vorentwicklungen aus und vertieft dadurch vorhandene Defizite in diesem Bereich. Dabei scheint es aus mehreren Gründen bedenkenswert (siehe auch nachfolgender Punkt), die Art und Dichte der Bebauung zugunsten einer Nutzung zu überprüfen, die den natürlichen Charakter der betroffenen Feuchtflächen erhält und sie im positiven Sinne aktiv in künftige städteplanerische Belange einbezieht. Dies ließe sich durch ein Bündel von Maßnahmen bewerkstelligen, wozu beispielsweise der stadthistorische Erlebnispfad, die Nutzung der Flächen im Rahmen von Bildungsmaßnahmen von innerstädtischen Schulen (Exkursionsfläche für den Biologieunterricht etc.) oder Freizeitaktivitäten gehören könnten. Hinsichtlich letzterer böte sich die Einrichtung eines Bau- und Abenteuerspielplatzes an. Eine solche Einrichtung, die auf einem besonderen, aus anderen Städten bekannten pädagogischen Konzept beruht, fehlt in Greifswald bislang. Der Bedarf ergibt sich aus demjenigen, der für die bisherige Planung neuer Spielplätze zugrunde liegt sowie einer Diversifizierung des Spielplatzangebots angesichts der Nachfrage nach weiteren öffentlichen und sozialen Einrichtungen bei steigender Zahl von Kindern und Jugendlichen im Planungsgebiet. Hiermit wird angeregt, im Rahmen einer entsprechenden fachlichen Vorprüfung die umweltbezogenen Wirkfaktoren der beabsichtigten Planung und das Ausmaß der Betroffenheit von sogenannten planungsrelevanten Arten zu erheben beziehungsweise vorhandene Erhebungen zu aktualisieren. Ferner wird angeregt, mit Blick auf die Ausgleichsmaßnahmen für zurückliegende Eingriffe eine grundsätzliche aktuelle Abwägung über den Wert der Feucht- und Schilfflächen vorzunehmen. Dieses Ergebnis sollte in einer Weise in den Städtebaulichen Rahmenplan einbezogen werden, die eine angemessene Relevanz der Umweltschutzziele der Stadt bei derartigen Planungsschritten nachvollziehbar widerspiegelt.</p>	<p>entwickelt werden. Der nachhaltigen Stadtentwicklung wurde 2013 durch das Gesetz zur Stärkung der Innentwicklung und mit der Aufnahme in das BauGB verstärkt Rechnung getragen und ist zwingend als städtebauliche Zielstellung in sämtlichen Planungen zu berücksichtigen.</p> <p>Standortvorschläge für Spielplätze erfolgen im Rahmenplan nur für die jeweiligen Alterskategorien II-III (also für Kinder und Jugendliche im Alter 6-18 Jahren) und sind nicht auf spezielle Konzepte festgelegt. Für die Planung von wohnungsnahen Kleinkinderspielplätzen (Kategorie I) sind lt. Landesbauordnung die Eigentümer der Wohnimmobilien zuständig. Für die Spielplätze der Kategorie II-III (Kinder und Jugendliche im Alter von 6 - 18 Jahren) sind in der Rahmenplanung 5 Standorte für Neubau bzw. Ausbau vorgesehen, einer davon am nördlichen Ufer des Museums-hafens.</p>
<p>OE 2.8</p>	<p>2.4 Klimaschutzziele</p> <p>Die Bebauung der Nass- und Schilfflächen steht in Konflikt mit den im Städtebaulichen Rahmenplan benannten Klimaschutzzielen. Die anvisierte Blockrandbebauung mit umschließendem Straßenraum verändert den Charakter des bisherigen Feucht- und Grüngürtels vollkommen. Für die Bebauung muss mit einem erheblichen Gründungsaufwand gerechnet werden. Dieser Faktor wird im Entwurf des Rahmenplans auch benannt. Es fehlen jedoch hinlängliche Ausführungen über die Reichweite und Folgewirkungen, die damit für die weitere Bebauungsplanung</p>	<p>Bezüglich der Klimaschutzaspekte wurde der Schaffung von Wohngebieten in fußläufiger Entfernung zur Innenstadt und den daraus resultierenden Chancen für eine Verkehrsvermeidung der Vorzug gegeben. (Siehe hierzu OE 2.6 ; OE 2.7!)</p> <p>Weiterhin sind im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung neben artenschutz- und naturschutzrechtliche Belange sämtliche Aspekte und Auswirkungen der Bebauung (z. B. Gründungen, Erschließungen, Hochwasserschutz, Klimaschutz, Immissionsschutz, Art und Maß der baulichen Nutzung etc.) zu ermitteln und gegeneinander abzuwägen und können nicht durch die städtebauliche Rahmenplanung</p>

	<p>verbunden sein werden. Im Rahmen von Einwohnerkontakten und -anhörungen zur Vorentwurfsplanung zum Bebauungsplan 105 ist auf einer Versammlung am 28. Mai 2009 berichtet worden, dass beim Neubau der Stralsunder Straße 14 für eine sichere Begründung bis in eine Tiefe von 13 bis 15 Metern gebohrt werden musste. Da die von der jetzigen Planung betroffenen Schilfflächen auf einem umfangreichen Moorkörper wachsen, ist mit einer großflächigen Aufschüttung entsprechender Geländeteile ebenso zu rechnen wie mit entsprechenden Bohrungen für die Begründung. Es ist dem Rahmenplan nicht zu entnehmen, von welchen aktuellen Planungsvoraussetzungen und Mindestmaßnahmen im Bereich Hochwasserschutz, Bodenaustausch (etwa aufgrund eines hohen Anteils an Torfmoosen) und Baugrund ausgegangen werden muss oder welche Auswirkungen ein solcher Eingriff in den Wasserhaushalt und auf den Grundwasserspiegel im gesamten Stadtteil haben dürfte. Es ist daher auch nicht ersichtlich, mit welchem Aufwand an Kosten, Energie und Ressourcen zu rechnen sein wird, um die geplanten Wohnquartiere westlich und östlich der Stralsunder Straße zu ermöglichen. Daher entzieht sich dieser Teil der Planung einer Überprüfung dahin gehend, ob unter diesen Umständen mit dem im Rahmenplan anvisierten Ziel der Gewährleistung ausreichend kostengünstigen Wohnraums in der Realität überhaupt gerechnet werden kann.</p> <p>Der Zielkonflikt zwischen ressourcen- und klimaschonendem städtebaulichen Handeln einerseits und der anvisierten Bebauung der betroffenen Feuchtflächen andererseits wird umso größer, je höher der Anteil der im Areal angedachten Stadtvillen ausfällt. Wenn die Klimaschutzzielsetzung für das planerische Handeln der Stadt in diesem Fall von alltagspraktischer Relevanz sein soll, müsste die Planungsgrundlage an dieser Stelle vertieft werden. So sollte bezüglich der Wohnquartiersentwicklung in den Feuchtarealen westlich und östlich der Stralsunder Straße eine Folgenabschätzung hinsichtlich der sozialen Ziele und der Klimaschutzziele vorgenommen werden, um im Zusammenhang mit der kommunalpolitischen Beschlussfassung angemessen über eventuelle Alternativstandorte für die Wohnbebauung diskutieren zu können.</p>	<p>ersetzt bzw. geleistet werden. Darüber hinaus existieren vertiefende Fachplanungen und –gutachten, die einzelne Aspekte der verbindlichen Bauleitplanung vertiefend betrachten und untersuchen. (Siehe außerdem Baugesetzbuch (BauGB) § 1 - Aufgabe, Begriff und Grundsätze der Bauleitplanung!)</p>
<p>OE 2.9</p>	<p>3. Zusammenfassung</p> <p>Es wäre erstrebenswert, mit der Neufassung des Städtebaulichen Rahmenplans bezogen auf die stadtplanerisch lange Zeit eher vernachlässigte Steinbecker-vorstadt eine Grundlage zu schaffen, die eine Entwicklung vielfältiger Stadtteilstrukturen und Nutzungsformen ermöglicht und befördert. Insbesondere sollten soziale, historische und ökologische Aspekte nicht zu kurz kommen. Einerseits weil</p>	<p>Der Hinweis entspricht dem Anliegen der städtebaulichen Rahmenplanung und soll durch diese befördert werden.</p>

	<p>dies gleichzeitig der Innenstadt zugute kommen kann. Andererseits um zu verhindern, dass sich bereits jetzt vorhandene Gentrifizierungsprozesse weiter beschleunigen und die soziale Kluft künftig vertiefen.</p>	
OE 2.10	<p>Folgende Erwähnungen, Ergänzungen beziehungsweise Änderungen im Rahmenplan werden hiermit angeregt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berücksichtigung bisheriger Betriebsplanungen zwecks Sanierung des ehemaligen Gesellschaftshauses Stralsunder Straße 10/ 11 bei der Ausweisung der Art der baulichen Nutzung gemäß Bau NVO und Veränderung der bisher vorgesehenen Blockrandbebauung auf den unmittelbar angrenzenden Flächen ▪ Ergänzung der bisherigen Planungsgrundlagen um eine Analyse der Auswirkungen der zunehmenden Einwohnerzahl auf soziale Einrichtungen im Planungsgebiet ▪ Beibehaltung des historisch gewachsenen Charakters des unmittelbaren Übergangs der Stadt in den nördlichen Landschaftsraum sowie ▪ Beibehaltung des Charakters des Großteils der vorhandenen Feucht- und Grundflächen und ihrer Funktion als Ausgleichsflächen für bisherige Eingriffe in den Naturhaushalt ▪ Durchführung beziehungsweise Aktualisierung einer arten- und naturschutzrechtlichen Vorprüfung sowie einer Klimafolgenabschätzung im Falle der betroffenen Feucht- und Schilfflächen ▪ Einbeziehung der vorgenannten Flächen durch eine Nutzungsform, die ihnen ihren natürlichen Charakter belässt, ihn für Freizeit- und Bildungsaktivitäten oder soziale Nutzungen erschließt und eine gelungene Verbindung zwischen der Innenstadt und dem umgebendem Landschaftsraum im Norden herstellt 	<p>Siehe hierzu in den Ausführungen OE 2.1 – 2.9!</p>
OE 2.11	<p>Seitens des Absenders dieser Stellungnahme besteht die Bereitschaft, öffentliche und soziale Planungs- und Nutzungsbelange in der Steinbeckervorstadt intensiver als bisher mit der Stadtverwaltung zu kommunizieren und gegebenenfalls aufeinander abzustimmen. Dazu könnte unter anderem zählen: die Stralsunder Straße 10/ 11 in ihrer Funktion als</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ soziale und kulturelle Einrichtung im Stadtteil ▪ Ort für Tagungen und Kongresse der Universität ▪ Teil eines Energieversorgungsverbands des Stadtteils mit Energie aus erneuerbaren Quellen ▪ Ort mit Einrichtungen im Rahmen verkehrsplanerischer Konzepte (Car-Sharing-Station etc.) 	<p>Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen!</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Projekt zur Förderung einer aktiven Teilhabe an stadtplanerischen Entwicklungsprozessen... 	
OE 3	Hochbau GmbH, Geschäftsführer Dirk Herrman, Stellungnahme vom 22.05.2015	
	<p>„...wir legen gegen den Entwurf Rahmenplan Innenstadt/ Fleischervorstadt im Hinblick auf die Verlagerung der Firma Hochbau GmbH Salinenstraße 43 in 17489 Greifswald Einspruch ein. Insbesondere beziehen wir uns dabei auf die Seiten 53 und 136-03...“</p>	<p>Die Rahmenplanung entwickelt keinerlei Rechtskraft hinsichtlich einer Verpflichtung zur Entwicklung einzelner Grundstücke durch die jeweiligen privaten EigentümerInnen. In förmlich festgelegten Sanierungsgebieten gelten jedoch gesetzliche Vorkaufsrechte für die Stadt, welche bei einem Eigentumswechsel umfänglich geprüft und ggf. ausgeübt werden. Bei einem Eigentumswechsel erfolgt diese Prüfung auf Grundlage der Zielstellungen im städtebaulichen Rahmenplan sofern kein rechtswirksamer Bebauungsplan zugrunde liegt.</p> <p>Im Rahmenplan genannte Standortverlagerungen von Betrieben sind Maßnahmen, welche der Umsetzung der städtebaulichen Zielstellungen zur städtischen Entwicklung beitragen. Grundsätzlich gilt ein „Bestandsschutz“ von Nutzungen im Rahmenplangebiet sofern diese genehmigt wurden. Betriebsverlagerungen werden auf Initiative des/der jeweiligen Eigentümer(s)Innen initiiert bzw. gesteuert.</p>
OE 4	Veolia Umweltservice Nord GmbH, Niederlassungsleiter Mecklenburg/Vorpommern Ronald Kaltwasser und Geschäftsführerin Susanne Schmaal, Stellungnahme vom 26.05.2015	
	<p>„...Rein zufällig haben wir kürzlich von dem Entwurf zur Neufassung des Städtebaulichen Rahmenplans für die Innenstadt/Fleischervorstadt Universitäts-und Hansestadt Greifswald erfahren. Danach ist zur Ordnungsmaßnahmen-Nr. 02 vorgesehen, dass unser Betriebsstandort unter der Anschrift An der Bleiche 1-2 in 17489 Greifswald verlagert werden soll (§ 147 Nr.2 BauGB).</p> <p>Als unmittelbar von dem Städtebaulichen Rahmenplan betroffenes Unternehmen teilen wir Ihnen hiermit bereits mit, dass wir uns mit der geplanten Verlagerung unseres Betriebes und demnach mit der Entwurfsplanung nicht einverstanden erklären können. Zur Begründung insbesondere folgendes:</p> <p>Offensichtlich sollen im Gebiet der Innenstadt und der Fleischervorstadt Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen nach §§ 136 ff. BauGB durchgeführt werden, die u.a. als Ordnungsmaßnahmen Betriebs Verlagerungen nach § 147 Nr.2 BauGB vorsehen. Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen setzen allerdings nach § 136 Abs.2 BauGB „städtebauliche Missstände“ voraus. Solche städtebaulichen Missstände liegen nur vor,</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ wenn ein Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonsti- 	<p>Die Rahmenplanung entwickelt keinerlei Rechtskraft hinsichtlich einer Verpflichtung zur Entwicklung einzelner Grundstücke durch die jeweiligen privaten EigentümerInnen.</p> <p>Im Rahmenplan genannte Standortverlagerungen von Betrieben sind Maßnahmen, welche der Umsetzung der städtebaulichen Zielstellungen zur städtischen Entwicklung beitragen. Grundsätzlich gilt ein „Bestandsschutz“ von Nutzungen im Rahmenplangebiet sofern diese genehmigt wurden. Betriebsverlagerungen werden auf Initiative des/der jeweiligen Eigentümer(s)Innen initiiert bzw. gesteuert.</p>

	<p>gen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen nicht entspricht (§ 136 Abs.2 Nr.1 BauGB) oder</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen (§ 136 Abs.2 Nr.2 BauGB). <p>Nach unserem Dafürhalten ist keine der vorstehenden Alternativen erfüllt. Vielmehr spricht auch die Entwurfsplanung auf Seite 87 nur davon, dass u.a. durch unseren Entsorgungsbetrieb derzeit das Ortsbild in dem vermeintlichen „touristischen Erlebnisraum“ beeinträchtigt werde und zudem „Unter Nutzung“ darstelle. Diese unsubstantiierte Begründung reicht selbstverständlich nicht aus, um einen städtebaulichen Missstand im Sinne des § 136 Abs.2 BauGB zu begründen. Ganz offensichtlich soll unser Betrieb schlicht und ergreifend nur deshalb weichen, weil das Gebiet zu einem reinen Wohngebiet „touristischer Erlebnisraum“) entwickelt werden soll und unser Betrieb, der sich schon seit Jahrzehnten an diesem Standort befindet, nach der Art des Betriebszwecks dafür störend. Im Übrigen sollte die geplante Betriebsverlagerung in Anbetracht dessen sein.</p> <p>Insbesondere aufgrund des Vorstehenden erheben wir Einwände gegen den Entwurf des Rahmenplans und bitten Sie, dies bei der Beschlussfassung zu berücksichtigen. Weitere Begründungen gegen die geplante Ordnungsmaßnahme zur Verlagerung unseres Betriebs behalten wir uns hiermit ausdrücklich vor...“</p>	
<p>5</p>	<p>Dr. Monique Wölk, Stellungnahme vom 27.05.2015</p>	
<p>OE 5.1</p>	<p>„...Am 21.04.2015 haben die vier Greifswalder Organisationen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen, Linkspartei und Piratenpartei in der Polly Faber eine gemeinsame Veranstaltung zu den Möglichkeiten und Themen zukünftiger Stadtentwicklung in Greifswald durchgeführt. Dabei wurde der Film ‚The Human Scale‘ von Andreas M. Dalsgaard aufgeführt, der die Arbeit des Architekten und Städteplaners Jan Gehl anhand von sieben internationalen Beispielen präsentiert. Der Film zeigt Ideen und Möglichkeiten auf, wie Städte des 21. Jahrhunderts lebendig und nachhaltig gestaltet werden können, wie sich durch Stadtgestaltung gezielt Freiräume für Kreativität und unterschiedliche Aneignungsstrategien durch verschiedene Personengruppen schaffen lassen oder wie sich Mobilität für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer und -aufkommen gleichberechtigt sicherstellen lässt.</p> <p>Im Anschluss an die Filmvorführung fand eine Diskussion über die vorgestellten Konzepte und Beispiele zur Stadtgestaltung statt. Dabei wurden auch Ideen für die</p>	<p>Einführung.</p>

	<p><i>zukünftige Stadtentwicklung und -gestaltung in Greifswald entworfen und stichwortartig festgehalten.</i></p> <p><i>Insgesamt wurden 35 Ideen bzw. Konzepte zur Stadtgestaltung besonders hervorgehoben, die wir als Anregung in die Rahmenplanung Innenstadt / Fleischervorstadt einbringen möchten. Sie sind im Folgenden aufgeführt und den verschiedenen Handlungsbedarfen zugeordnet, die im Entwurf zur Rahmenplanung (Seite 36-39) genannt werden.</i></p> <p><i>Einpassung der Veranstaltungsergebnisse vom 21.04.2015 in die Strukturen des Entwurfs zur Neufassung des Städtebaulichen Rahmenplans Innenstadt / Fleischervorstadt (S. 36 ff.) – Mehrfachnennungen möglich –</i></p>	
<p>OE 5.2</p>	<p><i>Erhaltung und Wiedergewinnung der historischen Stadt- und Baustruktur...</i> <i>- Baulücken in stadtbildprägenden Räumen</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Freiräume [Baulücken] durch Bürger/-innen und Anwohner/-innen selbst gestalten lassen [Anregung aus der Filmvorstellung ‚The Human Scale‘ mit der These ‚Angebote zur Nutzung‘ machen]</i> 	<p>Wurde im Text ergänzt:</p> <p><i>„...Für Baulücken und Brachflächen, die mittel- bis langfristig nicht genutzt werden, kommen auch Zwischennutzungen in Frage. Angesichts der Eigentümerstruktur – nur wenige potenzielle Zwischennutzungsflächen sind in kommunalem Eigentum – sind hier bilaterale Vereinbarungen zwischen Grundstückseigentümern und Nutzern erforderlich, die auch den temporären Charakter der Zwischennutzung berücksichtigen und zukünftige Nutzungsinteressen des Eigentümers sicherstellen...“</i></p>
<p>OE 5.3</p>	<p><i>Qualität des Wohnens ist verbessert</i> <i>- hoher Sanierungsbedarf für einzelne Wohngebäude</i></p> <p><u>Unterpunkt Wohnen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Leben am & im Fluss</i> ▪ <i>Leben auf Dächern</i> ▪ <i>mehr Hausboote</i> <p><u>Unterpunkt Wohnumfeld</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Wallrundgang schließen</i> ▪ <i>Paddel-/Kanustrecke um die Stadt ermöglichen (inkl. Stadtgraben)</i> ▪ <i>Sitzmöglichkeiten im Grünen</i> ▪ <i>kuschelige‘ und windgeschützte Sitzmöglichkeiten</i> ▪ <i>Liegen</i> ▪ <i>sinnvoller Umgang mit Stadtgrün</i> ▪ <i>„weniger klinisch“</i> ▪ <i>Botanischer Garten (erhalten, stärker in Stadtgestaltung einbinden)</i> ▪ <i>Obststräucher im öffentlichen Raum</i> ▪ <i>Obstbäume in der Stadt</i> 	<p><i>Für Hausboote käme von der Gewässergröße im Rahmenplangebiet nur der Ryck in Frage, dieser liegt als Bundeswasserstraße jedoch in der Zuständigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund), die das Thema erfahrungsgemäß restriktiv behandelt.</i></p> <p><i>„Leben auf Dächern“ ist ggf. bauordnungsrechtlich relevant und nicht Thema der Rahmenplanung.</i></p> <p><i>Die Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Bereich des Stadtgrabens ist Bestandteil des Entwurfs, eine Paddel-/Kanustrecke erscheint jedoch aufgrund der geringen Tiefe und Breite des Stadtgrabens und der geringen Durchfahrthöhe der Brücken nicht oder nur mit erheblichem Aufwand realisierbar.</i></p> <p><i>Die Wallanlagen sind im Zusammenhang um die Altstadt komplett begehbar.</i></p> <p><i>Einige Hinweise sind ggf. für die Tourismuskonzeption der UHGW relevant. Daher wurde die Stellungnahme an die Abteilung für Wirtschaft und Tourismus weitergegeben.</i></p>

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ mehr Hausboote ▪ Lauf-/Joggingstrecke ▪ ‚einladen‘ [Angebote zur Nutzung von Freiflächen machen = Anregung aus dem Film ‚The Human Scale‘ mit der These ‚Angebote zur Nutzung machen‘] ▪ Erinnerungen ernst nehmen [Orte und Stadträume, mit denen Personengruppen eine gemeinsame Erinnerung verbinden, sollten diese bei Neu-/Umgestaltungen aufgreifen = Anregung aus dem Film ‚The Human Scale‘ zur Wiederaufbauproblematik, z.B. in Christchurch, Neuseeland] ▪ Theater erhalten 	
<p>OE 5.4</p>	<p><u>Unterpunkt Einwohner-Beteiligung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Freiräume [Baulücken] durch Bürger/-innen und Anwohner/-innen selbst gestalten lassen [Anregung aus der Filmvorstellung ‚The Human Scale‘ mit der These ‚Angebote zur Nutzung‘ machen] ▪ „selbstmachen lassen“ [Ideen zur Nutzung von Freiräumen oder zum Füllen von Baulücken von Bürger/-innen und Anwohner/-innen selber entwickeln und umsetzen lassen = Anregung aus der Filmvorstellung ‚The Human Scale‘ mit der These ‚Angebote zur Nutzung‘ machen] ▪ Flächen bieten [Bürger/-innen und Anwohner/-innen zur Umsetzung von Stadtgestaltungs-Ideen Flächen zur Verfügung stellen = Anregung aus der Filmvorstellung ‚The Human Scale‘ mit der These ‚Angebote zur Nutzung‘ machen] ▪ Öffentlichkeitsarbeit zu Bauvorhaben verstärken und gezielt betroffene Bürger/-innen und Anwohner/-innen ansprechen ▪ Mitbestimmung von Bürger/-innen und Anwohner/-innen bei der Entwicklung und Umsetzung von Stadtentwicklungsmaßnahmen oder großen Bauvorhaben 	<p>Siehe OE 5.2! Weiterhin wurde im Text ergänzt:</p> <p>„...Das kreative Milieu in der Fleischervorstadt hat das Potenzial, eigenständig Zwischennutzungskonzepte für Flächen zu erarbeiten. Hierzu ist vor allem ehrenamtliches Engagement erforderlich, die Stadtverwaltung kann helfen, zwischen Grundstückseigentümern und potenziellen Nutzern eine Kommunikation aufzubauen und ggf. über die Städtebauförderung Zwischennutzungsprojekte zu unterstützen. Für eine Unterstützung bedarf es jedoch eines gewissen Konkretisierungsgrads, die derzeit für kein Projekt bekannt ist.</p> <p>Eine Grundlagenerarbeitung für ein solches Projekt hätte zu dessen aktiver Zeit eine Aufgabe des Quartiermanagements sein können. Allerdings wurden in dieser Zeit kaum Zwischennutzungen initiiert. Insofern ist zu klären, ob und inwieweit eine ausreichende Mitwirkungsbereitschaft für Zwischennutzungsprojekte vorliegt...“</p> <p><i>Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren zur Bürgerbeteiligung (bspw. im Rahmen der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung bzw. Planfeststellung) gibt es seitens der Stadtverwaltung zahlreiche Angebote bzw. Möglichkeiten zur Einbringung der BürgerInnen an Planungs- und Gestaltungsprozessen, so zum Beispiel in Form der Teilnahme an Workshops, Werkstätten, Arbeitsgruppen, Ausschusssitzungen, Bürgerversammlungen, Informationsveranstaltungen.</i></p>
<p>OE 5.5</p>	<p><i>Gute Voraussetzungen für sozial ausgewogene Wohnraumentwicklung (Flächen in kommunalem Eigentum; Wohnungsgesellschaften)</i></p> <p><i>- Hohes Mietenniveau und Druck durch finanzstarke Haushalte</i></p>	<p><i>Auf Ebene der Rahmenplanung ist der Neubau von Wohnungen und somit die Schaffung von mehr Wohnraum (in allen Segmenten) nahezu die einzige Möglichkeit, auf den Nachfragedruck zu reagieren. In der Rahmenplanung werden Vorschläge unterbreitet, welche Gebiete für eine Entwicklung von preiswertem Wohnraum infrage kämen. Das ist zum einen das Areal südlich des ehemaligen KAW-Geländes sowie Flächen entlang und östlich des Hanserings.</i></p> <p><i>Darüber hinaus gibt es Möglichkeiten der Steuerung - jedoch lediglich - bei kommunalen Vergabeprozessen und wie sie in Greifswald in Form eines Kriterien- und</i></p>

		Bewertungskataloges bereits Anwendung finden.
OE 5.6	<p>Attraktives Einkaufserlebnis u.a. wegen kleinteiliger Handelsstrukturen</p> <p>- Mangelnde Nahversorgungsangebote</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Feste & Märkte ▪ Kleinstgewerbe (auch mobil) ermöglichen/unterstützen 	<p>Die Organisation von Festen und Märkten als auch die Etablierung von Kleinstgewerbe haben (außer ggf. dem Standortnachweis) keine städtebauliche Relevanz.</p>
OE 5.7	<p>Touristischer Anziehungspunkt</p> <p>- ausbaufähige Potenziale</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Leben am & im Fluss ▪ Paddel-/Kanustrecke um die Stadt ermöglichen (inkl. Stadtgraben) ▪ mehr Hausboote ▪ Wallrundgang schließen ▪ Sitzmöglichkeiten im Grünen ▪ Botanischer Garten (erhalten, stärker in Stadtgestaltung einbinden) ▪ Spiele auf der Straße ermöglichen/anbieten ▪ Spiele auf der Straße auch für ‚Große‘ (z.B. Mühle/-Schachfiguren) ▪ mehr öffentliche WCs ▪ Draisine nach Lubmin ▪ Theater erhalten ▪ Lund: dortige Erfahrungen zur Radmobilität prüfen und auf Greifswald übertragen (aus dortigen Erfahrungen zur ‚Fahrradstadt‘ lernen) 	<p>Siehe OE 5.3!</p> <p>Die Hinweise sind ggf. für die Tourismuskonzeption der UHGW relevant, daher wurde die Stellungnahme an die Abteilung für Wirtschaft und Tourismus weitergegeben.</p> <p>Aspekte der Radmobilität werden vertiefend im Radverkehrsplan der UHGW erörtert und sollen schrittweise umgesetzt werden. Im Rahmen der städtepartnerschaftlichen Zusammenarbeit mit Lund gab es u.a. einen intensiven Austausch (Exkursionen, Workshops, etc.) bei der Erarbeitung des Radverkehrsplanes als auch des Klimaschutzkonzeptes der UHGW.</p>
OE 5.8	<p>Entlastungen im Bereich Verkehr (durch Fahrradnutzung...)</p> <p>- Sanierung von Wegen und Straßen im Rückstand</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Car-/Bike-Sharing ausbauen (statt Parken in den Straßen) ▪ Lastenrad-Verleih (z.B. an Parkplätzen/Parkhäusern, am geplanten Einkaufszentrum KAW-Hallen zur Verringerung des Autoverkehrs) ▪ Radstation am Bahnhof umsetzen ▪ Radwege beidseitig an Straßen anlegen ▪ „Parkplätze zu Acker“ (weniger parkende Autos in den Straßen, mehr Spiel- und ‚Urban-Gardening‘-Optionen vor den Haustüren/in den Straßen) ▪ Verkehrsberuhigung umsetzen ▪ Bewegungsmelder an Straßenbeleuchtung koppeln, so dass Straßenbeleuchtung nicht dauerhaft eingeschaltet ist (Vermeidung von ‚Lichtverschmutzung‘) 	<p>Die Maßnahmen sind (soweit sie städtebaulich relevant sind) überwiegend bereits Bestandteil des Entwurfs des Rahmenplans. Das von der Bürgerschaft beschlossene Parkraumkonzept orientiert eher auf einen Ausbau als einen Rückbau des Parkplatzangebots.</p>
OE 5.9	<ul style="list-style-type: none"> ▪ (automatisierte) Zählung von Verkehrsteilnehmer/-innen (Fußgänger, Fahrradfahrer, Autofahrer) an unterschiedlichen und ungewöhnlichen Orten in der 	<p>Die vertiefende Erhebung von Verkehrsstärken und die Ermittlung von veränderten Verkehrsströmen im Innenstadtbereich ist Voraussetzung für sämtliche Maßnah-</p>

	<p>Stadt, um Mobilitätsachsen/Verkehrsströme detaillierter zu erfassen [Anregung aus der Filmvorstellung ‚The Human Scale‘ mit der These ‚Nur was gemessen wird, ist interessant‘, um z.B. neue Standards zu entwickeln]</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Diagonalquerung Europakreuzung ▪ Buslinie nach Ladebow einführen ▪ Bushaltestelle in Groß Schönwalde errichten ▪ Lund: dortige Erfahrungen zur Radmobilität prüfen und auf Greifswald übertragen (aus dortigen Erfahrungen zur ‚Fahrradstadt‘ lernen)...“ 	<p>men im verkehrlichen Bereich. Daher müssen aktuelle sowie absehbare zukünftige Verkehrsströme zur Dimensionierung des Straßennetzes herangezogen werden. Mit einer detaillierten Verkehrserhebung (Maßnahme P16) sollen dafür belastbare Zahlen als Planungsgrundlage erarbeitet werden.</p> <p>Der Umbau der Kreuzung „Platz der Freiheit“ (Flächenreduzierung, Diagonalquerung) ist Rahmenplan als Maßnahme enthalten.</p> <p>Die Vorschläge zum ÖPNV haben keine städtebauliche Relevanz für die Rahmenplanung, da sie außerhalb des Plangebiets liegen bzw. keine städtebauliche Dimension erfüllen.</p> <p>Siehe OE 5.7!</p>
<p>OE 6</p>	<p>Karl Felix Reichelt, Stellungnahme vom 26.05.2015</p>	
<p>OE 6.1</p>	<p>„...ich finde den Entwurf zur Neufassung des Städtebaulichen Rahmenplans gelinde gesagt ernüchternd. Besonders bedauerlich finde ich, dass in den geplanten Neubaugebieten kaum Maßnahmen dem sozialen Wohnungsbau gerecht werden. Wer soll sich denn bitte eine Wohnung in den Neubauten der Hafenstraße leisten können? Und wie soll mit solchen Bauprojekten der Verdrängung von einkommensschwachen Haushalten entgegengewirkt werden? Allein die aktuelle (sichtbare) Bauentwicklung entlang des Rycks stellt mit Nichten eine Aufwertung dar!</p>	<p>Auf Ebene der Rahmenplanung ist der Neubau von Wohnungen und somit die Schaffung von mehr Wohnraum (in allen Segmenten) nahezu die einzige Möglichkeit, auf den Nachfragedruck zu reagieren. In der Rahmenplanung werden Vorschläge unterbreitet, welche Gebiete für eine Entwicklung von preiswertem Wohnraum infrage kämen und nicht im Sanierungsgebiet liegen. Das ist zum einen das Areal südlich des ehemaligen KAW-Geländes sowie Flächen entlang und östlich des Hanserings.</p> <p>Darüber hinaus gibt es Möglichkeiten der Steuerung - jedoch lediglich - bei kommunalen Vergabeprozessen und wie sie in Greifswald in Form eines Kriterien- und Bewertungskataloges bereits Anwendung finden.</p> <p>Außerdem besteht seitens der Wohnungsbaugesellschaften nicht der Anspruch, dass ausschließlich preiswerter Wohnraum unterhalb einer bestimmten Preisschwelle angeboten wird.</p>
<p>OE 6.2</p>	<p>Die Umnutzung und Umgestaltung des KAW-Geländes ist sicherlich von der Intention her positiv zu bewerten, aber müssen es denn immer gleich Einkaufszentren sein, die auf solchen Flächen entstehen? Gibt es nicht viel wichtigere Bedürfnisse der Anwohner*innen zu stillen, wie Raum zur Erholung/ Entspannung/ Selbstverwirklichung und Raum für Projekte/ Vereine/ Initiativen? Warum sind Baulücken in der Fleischervorstadt oft negativ konnotiert, obwohl sie das Straßenbild auflockern und für mehr Licht und Freiraum sorgen?</p>	<p>Das Bebauungsplanverfahren zur Nachnutzung des ehemaligen KAW-Geländes erfolgte parallel zur Erarbeitung der Neufassung des Rahmenplans. Das Ergebnis der Abwägung findet sich im Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes Nr. 98 – KAW-Gelände – vom 16.06.2015 wieder und wird entsprechend in den Rahmenplan übernommen.</p> <p>Der städtebauliche Rahmenplan stellt, neben den allgemeinen städtebaulichen Zielstellungen zur städtischen Entwicklung, ausschließlich eine Art vorbereitende Angebotsplanung für private InvestorInnen dar und entwickelt keinerlei Rechtskraft. Demzufolge zieht die Rahmenplanung keinerlei Verpflichtungen zur Entwick-</p>

		<p>lung einzelner Grundstücke durch die jeweiligen privaten EigentümerInnen nach sich. Die städtebauliche Struktur der Innen- als auch Fleischervorstadt entspricht der einer klassischen Blockrandbauweise, welche bisher aus verschiedensten Gründen nicht vervollständigt wurde oder abgängig war. Dem Charakter einer Blockrandbebauung im Sinne historischer und mitteleuropäischer Stadtanlagen folgend, ist es Zielstellung den teilweise mittelalterlich geprägten Stadtgrundriss zu vervollständigen bzw. zu reparieren.</p>
OE 6.3	<p>Sollten nicht das oberste Ziel in der städtebaulichen Entwicklung das Wohlbefinden der Bewohner*innen sein und die Bedürfnisse Diese*r befriedigen? Ich finde, diese Aspekte finden in dem Entwurf zur Neufassung des Städtebaulichen Rahmenplans zu wenig Beachtung und erhoffe mir noch einige Änderungen!...“</p>	<p>Der Entwurf zur Rahmenplanung hat im Verfahren den Anspruch die Belange der BürgerInnen als auch der Behörden und Träger öffentlicher Belange zu ermitteln. Dies erfolgte beispielsweise im Rahmen einer Haushaltsbefragung und einer Bürger-Innenwerkstatt sowie eines Beteiligungsverfahrens (Siehe hierzu unter Punkt: I. Verfahren!).</p>
OE 7	<p>Momo Klinnert, Stellungnahme vom 26.05.2015</p>	
OE 7.1	<p>„...Ich finde es nicht schön, dass die Brachfläche neben den KAW Hallen zugebaut werden soll. Dort böte sich doch viel eher ein Gemeinschaftsgarten an, der von der Stadt gemeinsam bewirtschaftet wird. In vielen Städten ist das möglich, warum nicht auch hier?“</p>	<p>Bei den Flächen südlich des Bbauungsplanes Nr. 98 – KAW-Gelände handelt es sich um privates Eigentum. Die Rahmenplanung entwickelt keinerlei Rechtskraft hinsichtlich einer Verpflichtung zur Entwicklung einzelner Grundstücke durch die jeweiligen privaten EigentümerInnen.</p> <p>Wurde im Text ergänzt: „...Für Baulücken und Brachflächen, die mittel- bis langfristig nicht genutzt werden, kommen auch Zwischennutzungen in Frage. Angesichts der Eigentümerstruktur – nur wenige potenzielle Zwischennutzungsflächen sind in kommunalem Eigentum – sind hier bilaterale Vereinbarungen zwischen Grundstückseigentümern und Nutzern erforderlich, die auch den temporären Charakter der Zwischennutzung berücksichtigen und zukünftige Nutzungsinteressen des Eigentümers sicherstellen...“</p> <p>Das Planungsziel (Mischgebiet!) beruht auf den Aussagen des Flächennutzungsplanes, der seit dem 24.08.1999 wirksam ist. Der Flächennutzungsplan ist das Instrument der vorbereitenden Bauleitplanung nach § 5 BauGB. Er dient der Darstellung der sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebenden Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Kommune.</p> <p>Bislang besteht auf den Flächen kein verbindliches Baurecht. Im Rahmenplan erfolgt eine Darstellung als Entwicklungsgebiet (Siehe Punkt II. 5.2!) Das Areal kommt für eine Entwicklung von preiswertem Wohnraum infrage.</p>

<p>OE 7.2</p>	<p>Warum soll die Steinbeckervorstadt zugebaut werden und sogenannter hochklassiger Wohnraum geschaffen werden?! Welche Studierenden sollen sich das noch leisten können. Und gerade diese Bevölkerungsgruppe formt doch auch besonders in dieser Region (Straze) das Stadtbild.</p> <p>Brauchen wir wirklich noch mehr Konsummöglichkeiten? Sind denn die Dompasage, die Lange Straße, bald auch die Bahnhofshallen und viele andere kleine Läden genug? Warum wollen sie den Einzelhandel weiter schwächen?</p> <p>Auch die Brachfläche beim Pariser könnte viel besser für sogenanntes Urban Gardening genutzt werden.</p>	<p>In Greifswald besteht eine deutliche Nachfrage an Wohnbauflächen in sämtlichen Marktsegmenten. Die Vorschläge zur Bebaubarkeit der Steinbecker Vorstadt weist Flächen für Wohnungsbau nach, die für die verschiedensten Wohnungsmarktsegmente ausgelegt sind. (Siehe unter Punkt III. OE 2.2 – 4!)</p> <p>Abgrenzung und Status einzelner Versorgungsbereiche sowie Leitlinien für die Entwicklung der Standorte sind ggf. im Rahmen einer Anpassung der Fachplanung zu den Versorgungsbereichen zu erörtern.</p> <p>Zu „Urban Gardening“ siehe vorfolgende Ausführungen zu „Zwischennutzungen“!</p>
<p>OE 7.3</p>	<p>Das Westend soll noch mehr Konsummöglichkeiten bieten?...(*)...“</p> <p>(*) Die Stellungnahme wird verkürzt dargestellt, da diese, nach Einschätzung der Verfasser des Abwägungsdokumentes, keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Rahmenplanung hat bzw. ein Sachbezug nicht erkennbar war.</p>	<p>Siehe unter Punkt OE 7.1 „ Fachplanung zu den Versorgungsbereichen“!</p>
<p>OE 8</p>	<p>Vincent Exner, Stellungnahme vom 26.05.2015</p>	
	<p>„...Mir gefällt die aktuelle Entwicklung des Stadtbildes in Greifswald nicht. Studierende sind ein wichtiger Faktor für das gesellschaftliche Leben in der Stadt. Von ihnen geht ein großes Gestaltungspotential für das kulturelle und soziale Gemeinschaftsleben aus ...(*)... Luxuseigentumswohnungen entstehen, wohin man schaut. Neben ästhetischen Aspekten, die sicher streitbar sind ...(*)..., kulturellen Versuchen (Brinke!), wird in der aktuellen Stadtentwicklung die weniger zahlungskräftige Klientel immer weiter in die Randgebiete der Stadt gedrängt.</p> <p>...(*)...Greifswald braucht kulturelle und soziale Freiräume, wenn die Stadt so bunt und aktiv bleiben soll, wie sie es geworden ist ...(*)... Dem wirkt die aktuelle Entwicklung entgegen - Kulturräume werden geschlossen, Bäume weggerissen,...(*)...“</p> <p>(*) Die Stellungnahme wird verkürzt dargestellt, da diese, nach Einschätzung der Verfasser des Abwägungsdokumentes, keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Rahmenplanung hat bzw. ein Sachbezug nur teilweise erkennbar war.</p>	<p>Der Entwurf zum Rahmenplan hat die in der Stellungnahme genannten Handlungsbedarfe, insbesondere was die Situation bei Bildungs- und Kulturangeboten als auch die Bereitstellung von preiswertem Wohnraum (v.a. im Rahmenplangebiet) angeht, erkannt und dargestellt, Handlungsansätze aufgezeigt sowie konkrete Maßnahmen abgeleitet.</p> <p>Problematische Gentrifizierungsprozesse sind im Entwurfsgebiet bisher nicht zu beobachten. Ebenso wenig entstehen ausschließlich Eigentumswohnungen im Hochpreissegment.</p>
<p>OE 9</p>	<p>W.Dust GmbH & Co.KG, Geschäftsführung Christoph Dust und Beatrice Gittel, Stellungnahme vom 25.05.2015</p>	
	<p>...wir, die W. Dust GmbH & Co.KG (Kfz-Meisterbetrieb) in der Rosa-Luxemburg-Str., wurden im Entwurf des städtebaulichen Rahmenplanes der Innenstadt/ Fleischervorstadt "überplant". Laut S. 87 soll eine Neuordnung und sogar eine Verkleinerung</p>	<p>Der städtebauliche Rahmenplan stellt, neben den allgemeinen städtebaulichen Zielstellungen zur städtischen Entwicklung, ausschließlich eine Art vorbereitende Angebotsplanung für private InvestorInnen dar und entwickelt keinerlei Rechts-</p>

	<p>unseres Betriebsgeländes geprüft werden... Dem widersprechen wir vehement und beantragen die Streichung dieses Vorschlages aus dem Entwurf. Der Betriebsstandort besteht seit 1932 und ist ein Traditionsunternehmen. Dieser wird, gerade durch die Nähe zum Zentrum, sehr gut angenommen. Auch distanzieren wir uns von der Einplanung zur Neubebauung. Das ist diesseitig, zumindest bis zum Jahr 2030, nicht geplant. Im Übrigen ist eine bauliche Fassung in Abt.II des Grundbuches klar geregelt...“</p>	<p>kraft. Demzufolge zieht die Rahmenplanung keinerlei Verpflichtungen zur Entwicklung einzelner Grundstücke durch die jeweiligen privaten EigentümerInnen nach sich. In förmlich festgelegten Sanierungsgebieten gelten jedoch gesetzliche Vorkaufsrechte für die Stadt, welche bei einem Eigentumswechsel umfänglich geprüft und ggf. ausgeübt werden. Bei einem Eigentumswechsel erfolgt diese Prüfung auf Grundlage der Zielstellungen im städtebaulichen Rahmenplan sofern kein rechtswirksamer Bebauungsplan zugrunde liegt.</p> <p>Im Rahmenplan genannte Standortverlagerungen von Betrieben sind Maßnahmen, welche der Umsetzung der städtebaulichen Zielstellungen zur städtischen Entwicklung beitragen. Grundsätzlich gilt ein „Bestandsschutz“ von Nutzungen im Rahmenplangebiet sofern diese genehmigt wurden. Betriebsverlagerungen werden auf Initiative des/der jeweiligen Eigentümer(s)Innen initiiert bzw. gesteuert.</p>
<p>OE 10</p>	<p>Nadja Tegtmeyer, Stellungnahme vom 29.05.2015</p>	
<p>OE 10.1</p>	<p>„...zunächst möchte ich an dieser Stelle erwähnen, dass das in diesem Fall gewählte Bürgerinnenbeteiligungsverfahren ein guter Weg ist zu einer demokratischen Teilhabe an politischen Entscheidungsprozessen.</p> <p>Leider ist es dennoch etwas zu kurz gekommen, da es nur einen öffentlichen Termin gab, an dem innerhalb von Workshops Vorschläge erarbeitet werden konnten. Ich hätte mir da zwei Termine mehr gewünscht, um dann wenigstens an einem teilnehmen zu können. Da der Rahmenplan viele Menschen direkt betrifft ist es besonders wichtig hier möglichst viele Stimmen zu hören und Ideen und Vorschläge zu sammeln. Ein einzelner Termin ist da nicht sehr repräsentativ.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>OE 10.2</p>	<p>Des Weiteren möchte ich den Zwang zur Bebauung jeder möglichen Lücke hier kritisieren. Gerade innerhalb von Innenstädten ist es wichtig auch offene Flächen zu bewahren, wo der Blick „ins Weite“ schweifen kann und nicht überall an Häuserwänden hängen bleibt. Der Zuzug von möglicherweise bis zu 2000 Menschen steht auch im Widerspruch zur verwünschten Beruhigung des Hanserings. Das ist schon so schwer genug umsetzbar. Ganz zu schweigen von benötigten Parkplätzen. Diese sollten generell mit möglichst wenig Flächenversiegelung umgesetzt werden und mit einem gewissen Sichtschutz durch Hecken zum Beispiel.</p>	<p>Die Rahmenplanung zieht keinerlei Verpflichtungen zur Entwicklung einzelner Grundstücke durch die jeweiligen privaten EigentümerInnen nach sich. Die städtebauliche Struktur der Innen- als auch Fleischervorstadt entspricht hauptsächlich der einer klassischen Blockrandbauweise, welche bisher aus verschiedensten Gründen nicht gänzlich vervollständigt wurde oder abgängig war. Dem Charakter einer Blockrandbebauung im Sinne historischer und mitteleuropäischer Stadtanlagen folgend, ist es Zielstellung den teilweise mittelalterlich geprägten Stadtgrundriss zu vervollständigen bzw. zu reparieren.</p> <p>Das Wohnen in Zentrumsnähe soll durch die Maßnahmen des Rahmenplans gestärkt werden. Der Zuzug von Menschen in Zentrumsnähe kann zwar neue Anliegerverkehre bedingen, aber gleichzeitig gegenüber dem Wohnen am Stadtrand / im Umland zur Verkehrsvermeidung beitragen, da Menschen, die in Zentrumsnähe</p>

		<p>leben eher auf ein eigenes Auto verzichten können, wenn sie Arbeitsplatz und andere Angebote in fußläufiger Entfernung nutzen können.</p>
OE 10.3	<p>Ich möchte auch betonen, dass bei Neubauten der soziale Wohnungsbau stärker berücksichtigt werden sollte. Dazu sollte sich die Stadt geeignete Mittel überlegen, dies bei der Veräußerung von Flächen an private Investorinnen abzusichern durch entsprechende Verträge. Besser wäre hier eine direkte Linie vor allem den städtischen Wohnungsbau voranzubringen und private Veräußerungen nur in Ausnahmefällen vorzunehmen. Greifswald kann hier als eine Modelstadt in Erscheinung treten und ein gutes Beispiel dafür sein, wie sozialer Wohnungsbau auch in der Innenstadt praktisch umsetzbar ist. Dadurch könnte z.B. mehr Studierenden aus anderen Ländern das Wohnen in der Innenstadt erleichtert werden und würde dem derzeitigen Zustand entgegen wirken, dass sich die meisten einkommensschwachen Menschen in Schönwalde ein Wohnung suchen müssen mit allen dazugehörigen Problemen. Eine stärkere Durchmischung in der Innenstadt ist wichtig für ein lebendiges Stadtbild und einen stärkeren Austausch zwischen Menschen unterschiedlicher sozialer Lebenssituation.</p>	<p>Auf Ebene der Rahmenplanung ist der Neubau von Wohnungen und somit die Schaffung von mehr Wohnraum (in allen Segmenten) nahezu die einzige Möglichkeit, auf den Nachfragedruck zu reagieren. In der Rahmenplanung werden Vorschläge unterbreitet, welche Gebiete für eine Entwicklung von preiswertem Wohnraum infrage kämen und nicht im Sanierungsgebiet liegen. Das ist zum einen das Areal südlich des ehemaligen KAW-Geländes sowie Flächen entlang und östlich des Hanserings.</p> <p>Darüber hinaus gibt es Möglichkeiten der Steuerung - jedoch lediglich - bei kommunalen Vergabeprozessen und wie sie in Greifswald in Form eines Kriterien- und Bewertungskataloges bereits Anwendung finden.</p> <p>Seitens der Wohnungsbaugesellschaften besteht nicht der Anspruch, dass ausschließlich preiswerter Wohnraum unterhalb einer bestimmten Preisschwelle angeboten wird.</p> <p>Problematische Gentrifizierungsprozesse sind im Entwurfsgebiet bisher nicht zu beobachten.</p>
OE 10.4	<p>Bezüglich der KAW-Hallen möchte ich zu bedenken geben, dass vorrangig vorhandene Ladenstrukturen wie etwa die Dompassage belebt werden sollten durch attraktivere Einkaufsmöglichkeiten. Sonst liegen diese noch weiterhin jahrelang brach in einer sehr zentralen Lage. Hier wäre es gut zu beachten einen günstigen Lebensmittelmarkt zu etablieren, da mit dem DM-Markt am Rathaus hier ein hochpreisiges Segment schon abgedeckt ist.</p>	<p>Das Bebauungsplanverfahren zur Nachnutzung des ehemaligen KAW-Geländes erfolgte parallel zur Erarbeitung der Neufassung des Rahmenplans. Das Ergebnis der Abwägung findet sich im Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes Nr. 98 – KAW-Gelände – vom 16.06.2015 wieder und wird entsprechend in den Rahmenplan übernommen.</p> <p>Abgrenzung und Status einzelner Versorgungsbereiche sowie Leitlinien für die Entwicklung der Standorte sind ggf. im Rahmen einer Anpassung der Fachplanung zu den Versorgungsbereichen zu erörtern.</p>
OE 10.5	<p>Die Idee der AG Willkommenskultur in den KAW-Hallen u.a. ein Willkommenszentrum für Flüchtlinge zu etablieren finde ich sehr unterstützenswert. Bei einer möglichen Neubebauung wäre es wünschenswert gerade für diese Menschen dort Wohnraum zu schaffen innerhalb von kleineren erschwinglichen Wohneinheiten. Für eine echte Willkommenskultur brauchen wir die Flüchtlinge in der Mitte der Stadt, um eine Integration und eine Einleben in die Gesellschaft weitestgehend zu unterstützen. Hier wäre der Weg zu den Deutschkursen der VHS auch nicht weit.</p>	<p>Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 98 sind u.a. Beherbergungsbetriebe, nicht wesentlich störende Gewerbe- und Handwerksbetriebe sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, gesundheitliche und soziale Zwecke zulässig.</p> <p>In Abhängigkeit von den Intentionen der jeweiligen Eigentümerin und der inhaltlichen Ausgestaltung eines Willkommenszentrums für Flüchtlinge wäre die (ggf. auch temporäre) Einrichtung eines solchen Zentrums an dieser Stelle möglich.</p>
OE 10.6	<p>Generell finde ich die Struktur von neuen Wohnblocks um einen grünen Innenplatz herum mit Spiel- und Erholungsmöglichkeiten wichtig, wie ja auch teilweise vorge-</p>	<p>Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung (Bebauungsplan Nr. 3 – Stralsunder Straße –, Bebauungsplan Nr.105 – Steinbeckervorstadt –) sind neben arten-</p>

	<p>schlagen.</p> <p><i>Im Bereich der Steinbeckervorstadt möchte ich bei den angedachten Neubauten den sehr schlechten Baugrund zu Bedenken geben und die berechtigte Sorge der Hausbesitzenden in der Salinenstraße vor möglichen Pfahlrammungen wegen möglicher Häuserschäden. Hier sollte die Bebauungsform darauf abgestimmt werden, insofern auf eine Pfahlrammung überhaupt verzichtet werden kann.</i></p>	<p><i>schutz- und naturschutzrechtliche Belangen sämtliche Aspekte und Auswirkungen der Bebauung (z. B. Gründungen, Erschließungen, Hochwasserschutz, Klimaschutz, Immissionsschutz, Art und Maß der baulichen Nutzung etc.) zu ermitteln und gegeneinander abzuwägen und können nicht durch die städtebauliche Rahmenplanung ersetzt bzw. geleistet werden. Darüber hinaus existieren vertiefende Fachplanungen und –gutachten, die einzelne Aspekte der verbindlichen Bauleitplanung vertiefend betrachten und untersuchen.</i></p> <p><i>Bei der Bauausführung sind nachbarschaftsrechtliche Aspekte zu betrachten und Beschädigungen zu vermeiden bzw. zu entschädigen. Bei notwendigen Pfahlgründungen werden heutzutage ohnehin eher Bohr- statt Rammtechniken praktiziert, um Schäden zu vermeiden.</i></p>
<p>OE 10.7</p>	<p><i>Eine möglichst autofreie Innenstadt könnte meiner Meinung nach ein guter Ausgleich sein zu der vermutlich schwer umsetzbaren Verkehrsberuhigung des Hanserings. Park and Ride – Möglichkeiten alleine scheinen mir hier nicht ausreichend und auch Parkplatzmöglichkeiten nahe der Innenstadt nur, wenn sie umsonst wären.</i></p> <p><i>Hier wäre es gut das Augenmerk auf die Querungsmöglichkeiten des Hanserings und der Stralsunder Straße für Fußgängerinnen zu setzen, vielleicht auch in Form von Brücken oder mindestens Zebrastreifen. Da es davon in der Stadt leider generell so wenige gibt müssen die Autofahrer-innen darauf wohl erst mal konditioniert werden. Deshalb wäre es gut eigentlich möglichst viele Zebrastreifen zu etablieren ...(*)... das zeigt, dass die Straßenverkehrserziehung nicht nach der Fahrschule enden kann und auch durch eine politisch gewollte Rücksichtnahme auf Fußgänger_innen erreicht und gefördert werden kann.</i></p> <p><i>(*) Die Stellungnahme wird verkürzt dargestellt, da diese, nach Einschätzung der Verfasser des Abwägungsdokumentes, keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Rahmenplanung hat bzw. ein Sachbezug nur teilweise erkennbar war.</i></p>	<p><i>Eine Verkehrsreduzierung als auch die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten in der Innenstadt entsprechen den Zielen der Rahmenplanung. Entsprechend werden Maßnahmen zur Umsetzung vorgeschlagen.</i></p>
<p>OE 10.8</p>	<p><i>Damit Sie jetzt nicht noch mehr lesen müssen würde ich es an dieser Stelle erst mal so belassen und zusammenfassend die mir wichtigen Punkte nochmal betonen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>erhöhte Bürger_innenbeteiligung ermöglichen</i> ▪ <i>sozialen Wohnungsbau und eine stärkere Durchmischung in der Innenstadt fördern</i> ▪ <i>Grünflächen und Spielplätze an Wohnanlagen schaffen/mit einplanen</i> ▪ <i>möglichst viel städtischen Wohnungsbau/wenig private Investor_innen, wenn</i> 	<p><i>Siehe hierzu in den Ausführungen OE 10.1 – 7!</i></p>

	<p>dann nur mit Absicherung was gebaut wird und welche Mietkonditionen es danach geben kann und darf</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ autofreie Innenstadt, Straßenquerungen für Fußgänger_innen erleichtern ▪ Brachflächen/unbebaute Flächen erhalten...“ 	
OE 11	Dr. Wolfgang und Barbara Hübner, Stellungnahme vom 26.05.2015	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Forderung der Erhaltung der Anwohnerparkausweise ▪ keine Erhöhung der derzeitigen Kosten für diese (derzeit einmalig 30 Euro pro Jahr), ▪ Die Vorgabe dieser Ausweise sollte noch einmal überprüft werden. Diese Ausweise sollten nur an Anwohner/Mieter der Innenstadt vergeben werden. ▪ Die Inhaber von Geschäften (u. Mitarbeiter) sollten (ggf. bevorzugt) in die angrenzenden Parkhäuser / -plätze verwiesen werden und die Möglichkeit des preisgünstigen Parkhaus erhalten, da durch diese derzeit am Tag viele Parkplätze im Innenstadtbereich blockiert werden. ▪ In die Maßnahmentabelle sollte in der Zeile E22 (Seite 140): Straßensanierung auch die Brüggstraße aufgenommen werden. ▪ Begründung: Straße weist durch Schulneubau und häufiger Frequentierung Schäden auf. ▪ Die Zuordnung der Anwohnerparkausweise zu den einzelnen Gebieten sollte überprüft werden 	<p>Eine entsprechende Neuregelung der Parkraumbewirtschaftung ist keine Maßnahme der städtebaulichen Rahmenplanung sondern ein ergänzender Vorschlag der Rahmenplaner für den Fall, dass die übrigen Maßnahmen nicht ausreichen, um die Parkraumengpässe zu beheben. Die Stellungnahme wurde der Parkraumbewirtschaftung zur Kenntnis gegeben.</p> <p>Eine Straßensanierung der Brüggstraße ist mittelfristig nicht vorgesehen.</p>
OE 12	Heiko Klar, Stellungnahme vom 26.05.2015	
OE 12.1	<p>„...Entwicklung eines EKZ auf dem KAW Gelände</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ dieses Vorhaben wird vor allem damit begründet, "das Angebotsdefizit bei der Nahversorgung für die Innenstadt und Fleischervorstadt zu beseitigen" (siehe S. 66) . Meines Erachtens ist das Vorhaben zur Erfüllung dieses Zweckes insgesamt viel zu groß. Eine Fläche von ca. 800m² für den LEH in der Fleischervorstadt wäre vollkommen ausreichend. Gerade in Anbetracht der 7000m² (35%) Leerstand von Verkaufsflächen in der Innenstadt (insbesondere Dompassage) sind die geplanten ca. 4000m² Fläche für LEH im EKZ - KAW Hallen kontraproduktiv. Ein Weiterbetrieb meines NAH & FRISCH Lebensmittelmarkt erscheint mir nach Inbetriebnahme des EKZ KAW Hallen betriebswirtschaftlich nicht mehr möglich. ▪ Die Problematik eines fehlenden Investors für die Dompassage wird zwar kurz 	<p>Das Bebauungsplanverfahren zur Nachnutzung des ehemaligen KAW-Geländes erfolgte parallel zur Erarbeitung der Neufassung des Rahmenplans. Das Ergebnis der Abwägung findet sich im Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes Nr. 98 – KAW-Gelände –vom 16.06.2015 wieder und wird entsprechend in den Rahmenplan übernommen.</p> <p>Abgrenzung und Status einzelner Versorgungsbereiche sowie Leitlinien für die Entwicklung der Standorte sind ggf. im Rahmen einer Anpassung der Fachplanung zu den Versorgungsbereichen zu erörtern.</p>

	<p><i>beschrieben, allerdings gibt es keinerlei Lösungsvorschläge wie diese Immobilie wieder attraktiv für die Innenstadt werden kann...</i></p>	
<p>OE 12.2</p>	<p><i>...Verringerung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs – Netztrennung Friedrich Löfflerstraße</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>der im Rahmenplan beschriebene abkürzende Durchgangsverkehr von ca. 1500 KFZ pro Tag über Steinbrückerstraße - Löfflerstraße - Kapaunenstraße/Wollweberstraße - über die Lange Straße oder Rubenowstraße zur Bahnhofstraße, wird meines Erachtens stark überbewertet und zu hoch geschätzt. Vielmehr handelt es sich meines Erachtens um Verkehr der sowohl von Bahnhofstraße und Hansering in die Innenstadt und zurück fließt. Damit ist dieser Verkehr wichtig für die Belebung der Innenstadt, denn er bringt Menschen und Güter in die Innenstadt. Bei der geplanten Kappung der Löfflerstraße mittels absenkbarem Poller, wäre die Dompassage (schon wieder dieses Problem), nur noch über den Hansering erreichbar. Dies würde natürlich zusätzlichen Verkehr im Verlauf der Bahnhofstraße, Stephaniestraße, Lange Reihe, Goethestraße, Platz der Freiheit, Hansering Linksabbieger in die Löfflerstraße mit sich bringen. Der KFZ Verkehr würde sich in der Löfflerstraße vom Hansering bis Dompassage nicht beruhigen sondern belebt werden. Die Erreichbarkeit der Dompassage würde sich gleichzeitig verschlechtern und die Attraktivität weiter sinken. In der Dompassage sind neben der Tiefgarage trotz aller Widrigkeiten noch das Kaufhaus Jesske, der Cinestar mit Bedeutung über die Stadtgrenzen Greifswald hinaus sowie mein NAH & FRISCH Lebensmittelmarkt und einige kleinere Geschäfte angesiedelt. Manchmal glaube ich die Stadt verschließt inzwischen die Augen vor der Problematik Dompassage und plant nur noch drumherum...</i> 	<p><i>Die Bedenken und Unabwägbarkeiten werden geteilt, weshalb in der Rahmenplanung lediglich Prüfaufträge zu potenziellen Auswirkungen einer solchen Netztrennung als Maßnahmen enthalten sind.</i></p> <p><i>Die vertiefende Erhebung von Verkehrsstärken und ggf. veränderten Verkehrsströmen im Innenstadtbereich nach Etablierung des neuen Campus Friedrich-Loeffler-Straße ist Voraussetzung für diese und andere Maßnahmen im verkehrlichen Bereich.</i></p>





Universitäts- und Hansestadt

Greifswald

Städtebaulicher Rahmenplan
Innenstadt / Fleischervorstadt
~~Universitäts- und Hansestadt Greifswald~~

Neufassung 2015

Vergleich: **Entwurf** Marz August 2015

Auftraggeber

Universitäts- und Hansestadt Greifswald
Der Oberbürgermeister
Markt
17489 Greifswald

Auftragnehmer

StadtBüro Hunger
Stadtforschung und -entwicklung GmbH
Helmholtzstraße 2-9
10587 Berlin



Mitarbeit

[Sebastian Lopitz](#)

[Kai Reichelt](#)

[Dagmar Weidemüller](#)

[Pierre-Pascal Barman](#)

Chris Gradt

[Tom Mazo](#)

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung und Beteiligung	44
<u>Grundsätze</u>	5
<u>Beteiligung</u>	6
1. Rahmenbedingungen	9
1.1 Einordnung und Stadtentwicklungsziele	9
1.1.1 Regionale Einordnung und Lage in der Stadt	9
1.1.2 Ziele der Landesplanung und Raumordnung	11
1.1.43 Stadtentwicklungsziele für das Plangebiet	13
1.2 Ziele der Stadterneuerung	15
1.2.1 Vorbereitende Untersuchungen und Rahmenplan 1992	15
1.2.2 Fortschreibung Rahmenplan 2004	15
1.2.3 Erweiterung des Sanierungsgebiets 2005	17
1.2.4 Gegenüberstellung der Ziele 1992 und 2004	17
1.3 Bilanz 1990 - 2014	22
1.3.1 Bevölkerungsentwicklung	22
1.3.2 Gebäude und öffentlicher Raum	31
1.3.3 Stadterneuerung aus Bürgersicht	40
1.4 Handlungsbedarfe	49
1.4.1 Stärken und Schwächen im Überblick	49
1.4.2 Städtebauliche Missstände	55
2. Leitbild und Schwerpunkte	56
2.1 Städtebauliches Leitbild	56
2.1.1 Leitbild der Universitäts- und Hansestadt Greifswald	56
2.1.2 Städtebauliches Leitbild für den Stadtkern	57
2.2 Schwerpunkte der Stadterneuerung und -entwicklung	58
2.2.1 Handlungsschwerpunkte und Prioritäten aus Bürgersicht	58
2.2.2 Ziele und Schwerpunkträume im Überblick	61

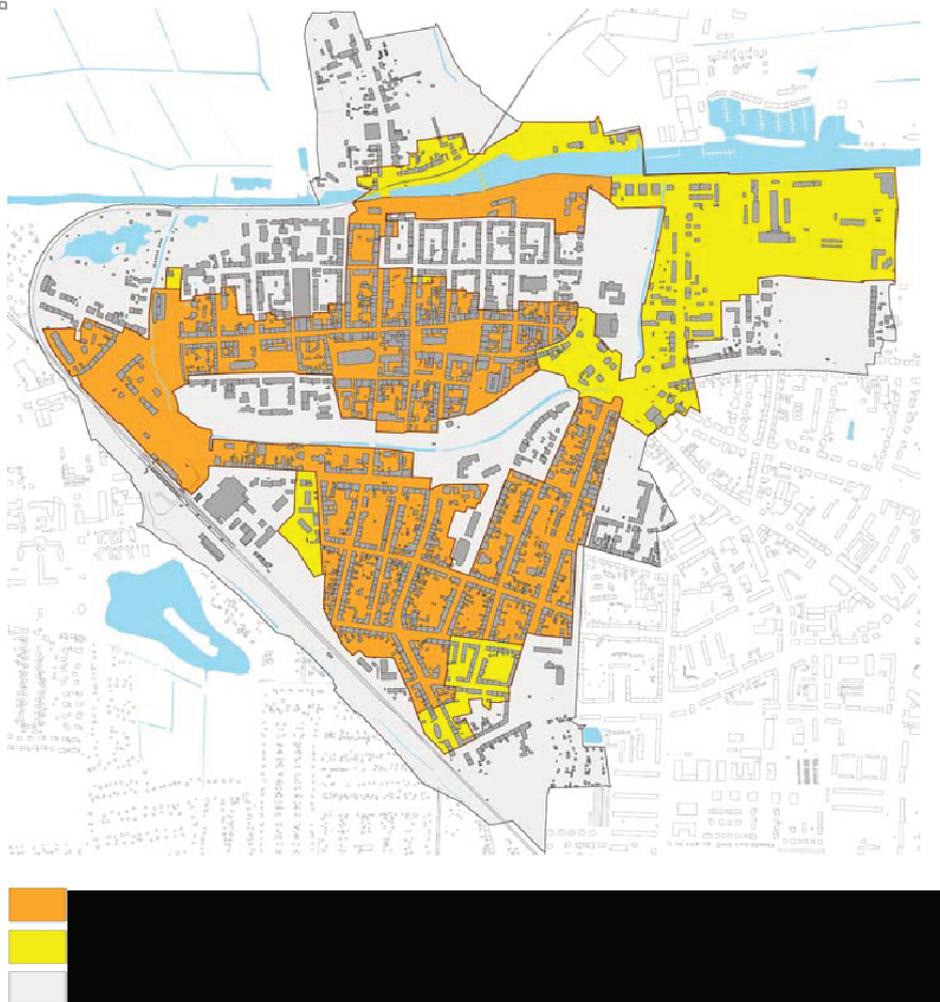
3. Konzepte	65
3.1 Stadtgestalt und -struktur	65
3.1.1 Ziele	65
3.1.2 Städtebaulicher Gesamtplan	66
3.1.3 Nutzungsplan	67
3.1.4 Erläuterungen und Maßnahmen	68
3.2 Wohnen	88
3.2.1 Ziele	88
3.2.2 Erläuterungen und Maßnahmen	89
3.3 Handel und Wirtschaft	103
3.3.1 Ziele	103
3.3.2 Erläuterungen und Maßnahmen	104
3.4 Bildung, Freizeit, Kultur und Bürgerdienste	115
3.4.1 Ziele	115
3.4.2 Erläuterungen und Maßnahmen	115
3.5 Grün- und Freiraum	127
3.5.1 Ziele	127
3.5.2 Grün- und Freiraumplan	128
3.5.3 Erläuterungen und Maßnahmen	129
3.6 Mobilität	136
3.6.1 Ziele	136
3.6.2 Mobilitätsplan	137
3.6.3 Erläuterungen und Maßnahmen	138
3.7 Umwelt- und Klimaschutz	154
3.7.1 Ziele	154
3.7.2 Erläuterungen und Maßnahmen	154
4. Umsetzungskonzept	164
4.1 Maßnahmenübersicht	164
4.1.1 Maßnahmentabelle	164
4.1.2 Maßnahmenplan	166
4.2 Fördergebietskulissen und Abgrenzungen der Sanierungsgebiete	167
4.3 Grundsätze	168
Abbildungsverzeichnis	169168

Vorbemerkung und Beteiligung

Ziel der Planung ist es, den im Jahr 1992 beschlossenen und im Jahr 2004 fortgeschriebenen Rahmenplan Innenstadt / Fleischervorstadt unter Einschluss des im Jahr 2005 förmlich festgelegten Sanierungsgebiets Erweiterung Innenstadt / Fleischervorstadt neu zu fassen. Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald setzt damit eine wichtige Kontinuität in der Erfolgskontrolle und zielgerichteten Ausrichtung der Schwerpunkte der Stadterneuerung und -entwicklung fort.

Das Plangebiet bezieht neben den Sanierungsgebieten weitere Teilgebiete der Innenstadt, der Fleischervorstadt, der Steinbeckervorstadt sowie der Nördlichen und Südlichen Mühlenvorstadt ein. Das Plangebiet hat eine Fläche von 210 ha, wovon 105 ha Sanierungsgebiet sind.

Abb. 0.1: Abgrenzung des Plangebiets



Quellen: Satzung zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes Innenstadt / Fleischervorstadt nach § 142 Abs. 1 und 3 BauGB (rechtskräftig: 14. Mai 1994); Satzung der Hansestadt Greifswald über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Erweiterung Innenstadt / Fleischervorstadt“ (rechtskräftig: 1. Juni 2005)

Mit der Neufassung des Städtebaulichen Rahmenplans und der beabsichtigten politischen Bestätigung durch die Bürgerschaft werden die Ziele und Zwecke der Sanierung - also die geplante bauliche, freiräumliche und nutzungsstrukturelle Entwicklung des Plangebiets - konkretisiert. An den Darstellungen orientieren sich folgend die Einzelentscheidungen bei der Beurteilung von Vorhaben nach § 144 BauGB in den Sanierungsgebieten, vertiefende Planungskonzepte, Bauleitpläne und die Maßnahmenplanung der Universitäts- und Hansestadt. Die in den letzten Jahren im BauGB präzisierten Normen zur Stärkung der Innenentwicklung und zur Förderung des Klimaschutzes sind in der Planung besonders berücksichtigt.¹

Im Mittelpunkt der Städtebaulichen Rahmenplanung steht die Darstellung der angestrebten gestalterischen und funktionalen Struktur des Greifswalder Stadtkerns. Vorangestellte Analysen zum realisierten Maßnahmenstand zeigen den Umfang des Geleisteten seit dem Jahr 1990 und die noch fortbestehenden Aufgaben auf. Abgeleitet aus dem Leitbild werden für 7 Themen Ziele und Maßnahmen bestimmt. Der städtebauliche Gesamtplan fasst die Planung zusammen und wird über weitere Konzeptpläne zur Nutzung, zum Grün- und Freiraum, zur Mobilität und den Maßnahmenplan ergänzt.

Grundsätze (verschoben von hinten)

Der Städtebauliche Rahmenplan stellt nach seiner kommunalpolitischen Bestätigung durch die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald eine zentrale Planungsgrundlage für die städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen dar. Er dient u.a. als:

- Grundlage für die sanierungsrechtliche Genehmigung nach § 144 / 145 BauGB;
- Grundlage für die Ausübung von Vorkaufsrechten gemäß § 24 BauGB;
- Entscheidungshilfe über die Vergabe von Fördermitteln für öffentliche und private Sanierungsmaßnahmen nach Abwägung der Prioritäten;
- Grundlage für die Erarbeitung weiterer Gutachten und Fachkonzepte;
- Vorlauf zur Aufstellung von Bebauungsplänen gemäß § 2 BauGB.

Eine Anwendung der städtebaulichen Gebote wie dem Baugebot, dem Modernisierungs- und Instandsetzungsgebot, dem Pflanzgebot sowie dem Rückbau- und Entsiegelungsgebot gemäß § 175 ff. BauGB kann zur Durchsetzung der Sanierungsziele grundsätzlich in Betracht gezogen werden, soll jedoch nur zur Anwendung kommen, wenn Eigentümer auch nach erfolgten Beratungen und Verhandlungen keinerlei Bereitschaft zeigen, die Ziele des Rahmenplans mitzutragen.

Als zeitliche und organisatorische Einstufung zur Umsetzung wichtiger baulicher, grünordnerischer und gestalterischer Maßnahmen sollen auch weiterhin im Zusammenhang mit der mittelfristigen Finanzplanung Prioritätsstufen definiert

¹ Änderungen des BauGB über: Art. 1 des Gesetzes zur Stärkung der Innenentwicklung in den Städten und Gemeinden und weiteren Fortentwicklung des Städtebaurechts (vollständig rechtskräftig: 20. Dezember 2013) sowie Art. 1 des Gesetzes zur Förderung des Klimaschutzes bei der Entwicklung in den Städten und Gemeinden (rechtskräftig: 30. Juli 2011)

werden. Höchste Priorität hat dabei die Sicherung und Sanierung vom endgültigen Verfall bedrohter, erhaltenswerter Gebäude.

Bezüglich des barrierefreien Bauens bleibt auch die Umsetzung der folgenden Beschlüsse der Greifswalder Bürgerschaft Grundsatz bei zukünftigen Baumaßnahmen:

- „Barrierefreies Bauen in Greifswald - Einhaltung der Landesbauordnung von Mecklenburg-Vorpommern“ (Beschlussnummer: B 371-24/01 vom 12.11.2001)
- „Beitritt der Hansestadt Greifswald zur Erklärung von Barcelona „Die Stadt und die Behinderten“ vom 23. und 24.03.1995“ (Beschlussnummer: B 505-34/02 vom 16.12.2002)
- „Wegweiser für Menschen mit Behinderung 2009“

Beteiligung

Die Erarbeitung des Entwurfs des Städtebaulichen Rahmenplans wurde von einem umfassenden Beteiligungsverfahren begleitet, das sich aus folgenden Bausteinen zusammensetzte.

Lenkungsrunde

Aufgabe der Lenkungsrunde war es, die vom beauftragten Planungsbüro erarbeiteten Analysen, Ziel- und Maßnahmenvorschläge in einem diskursiven Prozess hinsichtlich ihrer Plausibilität zu prüfen sowie frühzeitig Anregungen aus dem Kreis der Teilnehmenden für die Planung zu gewinnen.

An der Lenkungsrunde waren Vertretungen folgender Institutionen beteiligt:

- **Universitäts- und Hansestadt Greifswald:**
 - Bürgerschaftspräsidium; Ortsteilvertretung Innenstadt; Vorsitzender des Ausschusses für Bauwesen, Umwelt, Infrastruktur und öffentliche Ordnung
 - Dezernat für Bauwesen und Umwelt, Senator
 - Stabsstelle Stadtsanierung
 - Stadtbauamt
- Wohnungsbau- und Verwaltungsgesellschaft mbH Greifswald
- Projektgesellschaft Stadt Greifswald mbH
- Wohnungsbau-Genossenschaft Greifswald eG
- Greifswalder Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft mbH
- Ernst-Moritz-Arndt-Universität
- Architektenkammer Mecklenburg-Vorpommern
- Stadtmarketingverein Greifswald e.V.
- Verein Greifswalder Innenstadt e.V.

Die Lenkungsrunde tagte an 3 Terminen zu folgenden Themen:

- | | |
|------------------|--|
| 27. Februar 2014 | Vorstellung des Planungs- und Beteiligungsprozesses, Themen und Schwerpunkte aus Sicht aller Beteiligten |
| 5. Juni 2014 | Ergebnisse der Haushaltsbefragung und Analysen |
| 3. Dezember 2014 | Ergebnisse der Zukunftswerkstatt, Planentwurf: Leitbild, Ziele, bedeutsame Maßnahmen |

Haushaltsbefragung

Mit einem standardisierten Fragebogen wurden im April und Mai 2014 insgesamt 396 Haushalte in Greifswald interviewt. Die Fragenkomplexe bezogen sich auf folgende Themen:

- Bewertung und Beziehung zur Stadt
- Bewertung der Stadtteile und Ausstattungen
- Bewertung der bisherigen Stadterneuerung und zukünftigen Aufgaben
- Wohnen
- Mobilität
- Soziale Lage

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung sind repräsentativ. Durch die Stichprobenauswahl wurde gewährleistet, dass Personen der unterschiedlichen sozial-räumlichen Milieus in der Innenstadt und der Fleischervorstadt entsprechend ihrer Anteile an der Stadtteilbevölkerung beteiligt wurden. Die Teilgebiete außerhalb der Innenstadt und der Fleischervorstadt wurden so ausgewählt, dass sich ein repräsentativer Querschnitt durch die sozial-räumlichen Milieus auf gesamtstädtischer Ebene ergibt.

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung sind in einer Datensammlung detailliert dokumentiert und stehen damit auch für andere Planungen zur Verfügung. Die Datensammlung ist auf der Greifswalder Internetseite online gestellt.

Zukunftswerkstatt

Am 5. Juli 2014 wurde eine Zukunftswerkstatt unter dem Motto - Wie sollen Innenstadt und Fleischervorstadt im Jahr 2030 aussehen? - im Rathaus organisiert. Ziel der Werkstatt war es, aufbauend auf den Ergebnissen der Befragung sowie den Analysen und Bewertungen zum Entwicklungsstand aus Sicht der Experten, in den Austausch zu möglichen Visionen und Leitbildern, Handlungsschwerpunkten und konkreten Maßnahmen für die Innenstadt und Fleischervorstadt in einer öffentlichen Veranstaltung mit allen Interessierten zu treten.

Es nahmen 23 Personen teil, womit ein inhaltlich sehr intensive Beteiligung im Rahmen der Werkstatt möglich wurde. Im Wechsel aus Gesamtplenum und thematischen Arbeitsgruppen wurden Visionen für die zukünftige Stadtentwicklung erarbeitet und diese dann in einer zweiten Phase in Projekte, Ideen und Planungsvorschläge konkretisiert und abschließend bewertet.

Die Arbeitsgruppen widmeten sich folgenden Themen:

- Frei- und Spielräume, Stadtgestalt, Wohnen
- Handel, Versorgung, Tourismus
- Bildung, Kultur, Tourismus
- Mobilität

Abb. 0.2: Zukunftswerkstatt am 5. Juli 2014 im Rathaus



Die Ergebnisse der Zukunftswerkstatt sind in einer Dokumentation zusammengefasst und auf der Greifswalder Internetseite online gestellt.

Expertengespräche, Arbeits- und Abstimmungsrunden

In mehreren Expertengesprächen mit Vertretungen der Ernst-Moritz-Arndt-Universität und der Studentenschaft, des Quartiermanagements, von örtlich aktiven Planungsbüros, der Stadtwerke Greifswald und der Greifswalder Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft wurden einzelne Themen der Stadtteilentwicklungen intensiv diskutiert. Der Planungsprozess wurde zudem begleitet von Arbeits- und Abstimmungsrunden, an denen das beauftragte Planungsbüro und Vertretungen der Abteilung Stadtentwicklung / Untere Denkmalschutzbehörde des Stadtbauamts der Universitäts- und Hansestadt teilnahmen.

Die Einschätzungen, Meinungen und Vorschläge aus allen Beteiligungen bilden eine wesentliche Grundlage des [Rahmenplanentwurfs](#) [Rahmenplans](#).

1. Rahmenbedingungen

1.1 Einordnung und Stadtentwicklungsziele

1.1.1 Regionale Einordnung und Lage in der Stadt

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald liegt zwischen den Inseln Rügen und Usedom am Greifswalder Bodden. Greifswald ist seit Gründung des Landkreises Vorpommern-Greifswald im September 2011 dessen Kreisstadt, nachdem es zuvor rund 40 Jahre lang kreisfreie Stadt war. Zum 31. Dezember 2014 lag der Bevölkerungsstand bei 55.137 Personen mit Hauptwohnsitz sowie 3.886 Personen mit Nebenwohnsitz. Das Stadtgebiet umfasst eine Fläche von 50,8 km².²

Bevölkerungsstand der Stadt Ende 2014: 55.137 Personen

Greifswald bildet zusammen mit der Hansestadt Stralsund eines von vier Oberzentren des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Zu den bedeutenden Nachbarstädten zählen die Mittelzentren Grimmen (24 km), Demmin (30 km), Anklam (32 km) und Wolgast (25 km). Die nächsten Oberzentren sind Neubrandenburg (60 km), Rostock (85 km) und das polnische Stettin (100 km).

gemeinsames Oberzentrum Greifswald - Stralsund

In Greifswald treffen die Bundesstraßen B 105 (Greifswald - Lübeck) und B 109 (Greifswald - Berlin) zusammen. Seit dem Jahr 2004 wird der Stadtkern durch eine süd-westliche Ortsumgehung in 3 bis 5 km Entfernung halbkreisförmig umfahren. Durch die Fertigstellung der Autobahn A 20 (Lübeck - Kreuz Uckermark), die ca. 10 bis 15 km südwestlich der Stadt Greifswald verläuft, hat sich im Jahr 2005 zum einen die Fernstraßenanbindung Greifswalds deutlich verbessert, zum anderen wurde der Stadtkern weiter vom überörtlichen Durchgangsverkehr entlastet.

verbesserte großräumige Verkehrsanbindung seit 2005

Greifswald liegt an der Bahnstrecke Berlin - Stralsund und ist darüber an das Fern- und Regionalbahnnetz angebunden. Der Fernverkehr ist stark saisonal und auf die Wochenenden ausgerichtet. Es bestehen vor allem Verbindungen über Stralsund nach Rügen sowie über Prenzlau nach Berlin. Im Regionalverkehr gibt es Verbindungen mit der Linie RE 3 (Stralsund - Prenzlau - Berlin - Elsterwerda) sowie der Hauptlinie der Usedomer Bäderbahn (Stralsund - Züssow - Wolgast - Swinemünde), die sich zwischen Stralsund und Züssow zu einem annähernd stündlichen Angebot ergänzen.

direkte Fernbahnverbindung: Berlin - Stralsund

Während einige dörflich geprägte Stadtteile unmittelbar am Bodden liegen, befindet sich das Plangebiet rund 5 km flussaufwärts des Ryck im Landesinneren. Aufgrund der topographischen Gegebenheiten und dem Verlauf der Bahnstrecke Berlin - Stralsund hat sich die Stadt vom mittelalterlichen Stadtkern ausgehend vor allem in südöstlicher Richtung entwickelt, so dass die heutige Innenstadt nahezu am nordwestlichen Stadtrand liegt. Hieraus ergibt sich die für eine Stadt dieser Größenordnung sehr ungewöhnliche Situation, dass es direkte Blickbezüge aus der Fußgängerzone in den umliegenden Landschaftsraum gibt. In umgekehrter Richtung sind die durch die Gemälde von Caspar David Friedrich berühmt gewordenen Stadtansichten auch heute noch weitgehend unbeeinträchtigt erlebbar.

Besonderheit: direkte Lage des Stadtkerns am Landschaftsraum

² Quelle: Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Statistikstelle, Einwohnermelderegister

Im Plangebiet lebt knapp jede fünfte in Greifswald gemeldete Person. Die Fläche des Plangebiets macht dagegen nur 4,1 Prozent der Gesamtfläche der Stadt aus.

Abb. 1.1: Bevölkerungsstand, Wohnungszahl und Fläche des Plangebiets im Vergleich zur Gesamtstadt zum 31. Dezember 2013

	Personen	Wohnungen	Fläche
Stadtteile Innenstadt / Fleischervorstadt	10.420	6.163	144 ha
Plangebiet (hochgerechnet)	ca. 11.500	6.800	210 ha
Gesamtstadt	59.483	33.681	5.082 ha
Anteil Plangebiet an der Gesamtstadt	19,3 %	20,2 %	4,1 %

Quellen: Bevölkerungsstand mit Haupt- und Nebenwohnsitz sowie Flächen Stadtteile und Gesamtstadt zum 31. Dezember 2013: Universitäts- und Hansestadt Greifswald - Statistikstelle; Wohnungen Gesamtstadt zum 31. Dezember 2013: Statistisches Amt M-V; Bevölkerungsstand Plangebiet: eigene Ermittlung auf der Basis der Durchschnittsbelegung in den Stadtteilen zum 31. Dezember 2013; Wohnungszahl Stadtteile und Plangebiet: eigene Ermittlung April 2014, Fläche Plangebiet: eigene Ermittlung aus automatisierter Liegenschaftskarte (ALK)

Flächenverfügbarkeit

Der mit Abstand größte Flächeneigentümer im Plangebiet ist die Universitäts- und Hansestadt Greifswald, der Flächen in einer Größenordnung von rund 9291 ha gehören. Weitere Grundstücke mit einer Fläche von rund 8 ha befinden sich im Eigentum von städtischen Gesellschaften wie der Wohnungsbau- und Verwaltungsgesellschaft mbH Greifswald und der Greifswalder Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft mbH und den Unternehmen der Stadtwerkegruppe. Somit befindet sich knapp die Hälfte der Fläche des Plangebiets im unmittelbaren oder mittelbaren städtischen Eigentum. Gut die Hälfte dieser Flächen sind Verkehrsflächen (inkl. Randbegrünung). Etwa ein Viertel entfällt auf Grünflächen. Weiteren öffentlichen Eigentümern (Bund, Land, Kreis, Universität, DB AG) gehören Grundstücke mit einer Gesamtfläche von rund 33 ha. Dies entspricht knapp einem Sechstel des Plangebiets. Ein gutes Drittel der Plangebietsflächen befindet sich im Besitz anderer Eigentümer.

Knapp die Hälfte des Plangebiets ist im unmittelbaren und mittelbaren Eigentum der Stadt

Abb. 1.2: Verteilung der Flächen im Plangebiet nach Eigentümer

		Fläche	Anteil
Universitäts- und Hansestadt Greifswald		91,72 ha	43,74 %
davon	Verkehrsflächen	48,2 ha	23,0 %
	Grünflächen	23,7 ha	11,3 %
	Baugebiete	19,8 ha	9,4 %
Städtische Gesellschaften (GPG, WVG, Stadtwerke)		7,98,4 ha	3,84,0 %
andere öffentliche Eigentümer (Uni, Uni-Medizin, Bund, Land, Kreis, DB AG)		33,1 ha	15,7 %
andere Eigentümer		77,3 ha	36,8 %
Gesamt		210,0 ha	100,0 %

abgeschätzte Grundstücksanzahl im Plangebiet (eigene Ermittlung)

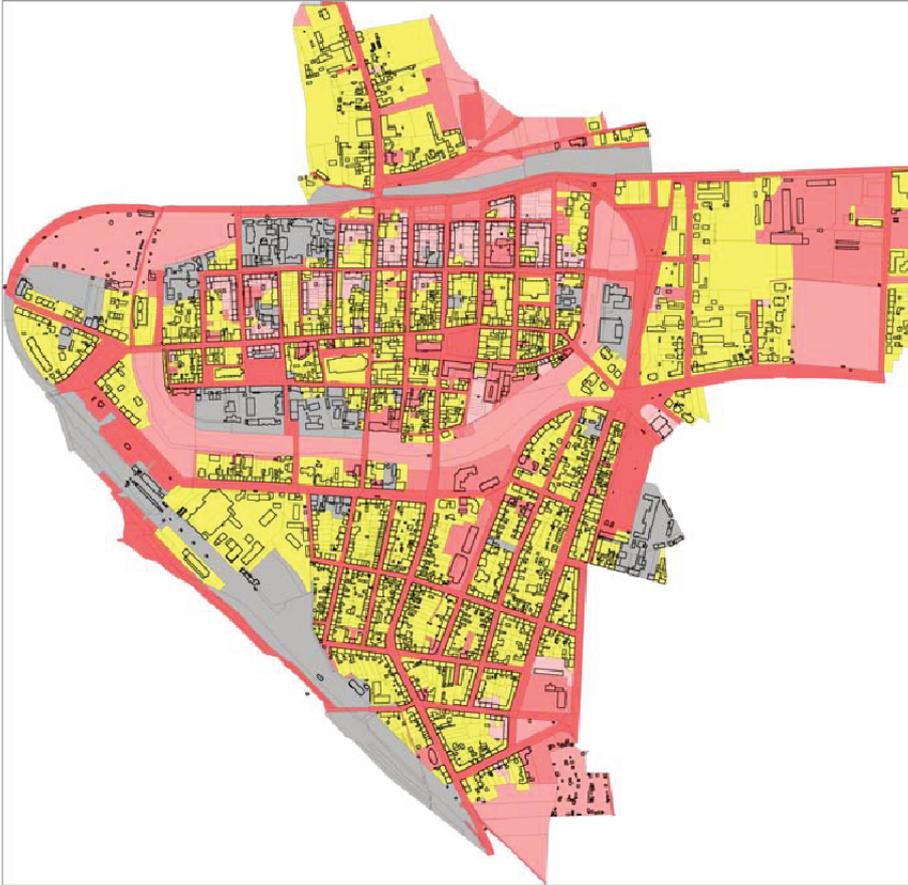
*Innenstadt: 660
Fleischervorstadt: 620
Randbereiche: 150*

Quelle: eigene Ermittlung aus automatisierter Liegenschaftskarte (ALK), Stand Februar 2014

Werden die potenziellen Baugebiete für das Plangebiet nach Eigentum bilanziert, zeigt sich auch hier ein hoher kommunaler Flächenanteil:

Im Plangebiet befinden sich rund 25,1 ha in potenziellen Baugebieten (eigene Ermittlung: Baulücken, B-Pläne, Darstellungen Flächennutzungsplan). Davon befinden sich rund 7,1 ha bzw. 28 Prozent im kommunalen Eigentum.

Abb. 1.3: Plangebietsfläche nach Eigentum, Stand Februar 2014-**(geringfügig korrigiert im A11-Quartier: alt Stadt, neu städt. Gesellschaft)**



Quelle: eigene Ermittlung aus automatisierter Liegenschaftskarte (ALK), Stand Februar 2014, ohne Berücksichtigung von Nutzungsrechten wie z.B. Pachtverhältnisse

	Universitäts- und Hansestadt Greifswald - Baugebiete
	Universitäts- und Hansestadt Greifswald - Verkehrsflächen
	Universitäts- und Hansestadt Greifswald - Grünflächen
	Universitäts- und Hansestadt Greifswald – städtische Gesellschaften
	andere öffentliche Eigentümer (Bund, Land, Kreis, Uni-Medizin, Bahn)
	andere Eigentümer

1.1.2 Ziele der Landesplanung und Raumordnung

Die Ziele (Z) und Grundsätze (G) der Entwicklungsprogramme der Landesplanung und Raumordnung mit besonderer Relevanz für das Plangebiet sind folgend zusammengefasst dargestellt.³

³ Quellen: Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (August 2005), Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (August 2010)

- Greifswald und Stralsund sind das gemeinsame Oberzentrum der Region Vorpommern. (Z) *zentrale Funktion:
Oberzentrum*
- Schwerpunkte der Wohnbauflächenentwicklung sind die Zentralen Orte. Sie sollen sich funktionsgerecht entwickeln. Die Ausweisung neuer Wohnbauflächen hat in Anbindung an bebaute Ortslagen zu erfolgen. (Z) *Schwerpunktstandort
Wohnbauflächen-
entwicklung*
- Einzelhandelsgroßprojekte mit zentrenrelevanten Sortimenten sind nur an städtebaulich integrierten Standorten zulässig. Bei Standortentwicklungen außerhalb der Innenstadt ist nachzuweisen, dass diese deren Funktionsentwicklung und Attraktivität nicht gefährden. (Z) *Einzelhandelsgroß-
projekte an integrier-
ten Standorten*
- Das Stadtgebiet ist Bestandteil eines Tourismusentwicklungsraums. Diese sollen unter Nutzung ihres spezifischen Potenzials als Ergänzungsräume für die Tourismusschwerpunkträume (u.a. Ostseebäder Usedom) entwickelt werden. Der Ausbau von weiteren Beherbergungseinrichtungen soll möglichst an die Schaffung bzw. das Vorhandensein touristischer Infrastrukturangebote oder vermarktungsfähiger Attraktionen und Sehenswürdigkeiten gebunden werden. Greifswald ist dabei einer der Schwerpunkte des Kultur- und Städtetourismus. Das kulturelle und kulturhistorische Potenzial der Region ist gezielt für die Entwicklung des Kultur- und Städtetourismus und die Gestaltung der Kulturlandschaft zu nutzen. Ein besonderer Fokus in der regionalen Tourismusentwicklung soll auf attraktiven Angeboten für Senioren, Gesundheits- und Wellness-tourismus und maritimem Tourismus liegen. (G) *Ergänzungsraum
für Tourismus-
schwerpunkträume*
- Der Bereich nördlich des Ryck - mit Ausnahme des Bebauungszusammenhangs der Steinbecker Vorstadt - ist Vorbehaltsgebiet Naturschutz und Landschaftspflege. Hier soll den Funktionen von Natur und Landschaft ein besonderes Gewicht beigemessen werden. Dies ist bei der Abwägung mit raumbedeutsamen Planungen, Maßnahmen und Vorhaben entsprechend zu berücksichtigen. (G) *Vorbehaltsgebiet
Natur- und Land-
schaftspflege*
- Nahezu das gesamte Plangebiet mit Ausnahme der Innenstadt sind Vorbehaltsgebiet Küstenschutz. Hier sollen alle Planungen und Maßnahmen die Belange des Küstenschutzes berücksichtigen. Dies bezieht sich vor allem auf die Hochwassergefahr am Ryck bis zur Inbetriebnahme des Sperrwerks in Wieck. (G) *Vorbehaltsgebiet
Küstenschutz*
- Die Hauptverkehrsstraßen im Plangebiet sind als bedeutsames flächerschließendes Straßennetz dargestellt, wobei die Verkehrsführung noch dem Verlauf vor Eröffnung der Bahnparallele entspricht. Durch diese funktionale Einstufung erhalten Maßnahmen für Erhalt und bedarfsgerechten Ausbau eine höhere Dringlichkeit als Maßnahmen, die nicht zum raumbedeutsamen Straßennetz zählen. (G) *bedeutsames Haupt-
verkehrsstraßennetz*
- Die zentralen Orte sind Vorrangstandorte für Bildung und Einrichtungen des Gesundheitswesens. Das gemeinsame Oberzentrum Stralsund-Greifswald ist darüber hinaus u.a. Standort von Berufsschulen und Einrichtungen der Weiter- und Erwachsenenbildung. (G) *Vorrang für Standorte
des Gemeinbedarfs*

1.1.43 Stadtentwicklungsziele für das Plangebiet

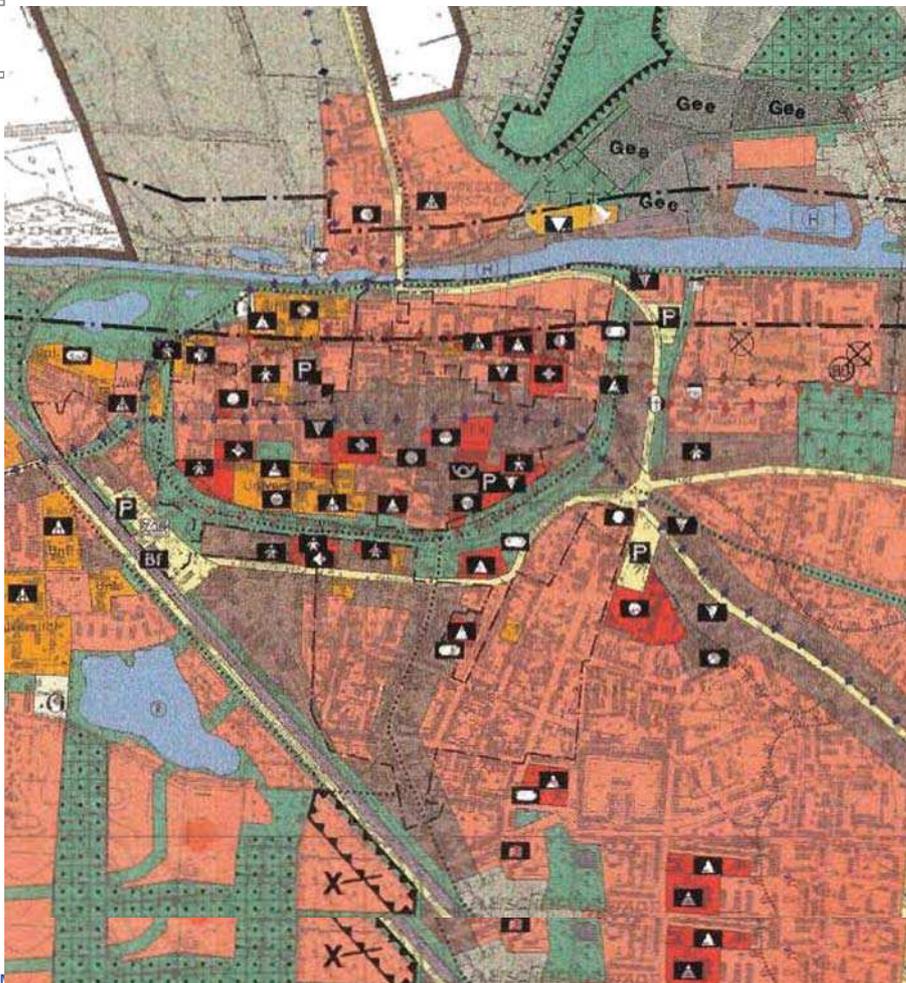
Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan der Universitäts- und Hansestadt Greifswald ist seit dem Jahr 1999 teilweise wirksam. Die damaligen Prognosen gingen von einem Anstieg des Bevölkerungsstandes bis zum Jahr 2010 auf 70.000 Personen aus, der sich allerdings verhaltener entwickelte als angenommen.

Für weite Teile der Innenstadt und der Fleischervorstadt sind die Darstellungen des Flächennutzungsplans bestandsorientiert angelegt. Die Darstellungen der Gemeinbedarfsflächen und -standorte entsprechen der Ausgangslage zum Aufstellungszeitpunkt. Das Hauptstraßennetz verläuft um die mittelalterliche Stadtanlage, wobei sich im Westen kein geschlossener Ring bildet. Am Platz der Freiheit, dem größten Verkehrsknoten der Stadt, sind die Wolgaster und Anklamer Straße in das Netz eingebunden. Die gemischten Bauflächen orientieren sich größtenteils an den gewachsenen Gemengelagen. Zugleich sind neue Nutzungen für größere Konversionsbereiche dargestellt:

- Wohnbauflächen östlich und westlich der Stralsunder Straße
- Wohnbauflächen A-Quartiere
- Wohnbauflächen im Bereich Hafenstraße
- Mischnutzungsflächen auf dem ehemaligen KAW- und Bahngelände

Abb. 1.4: Ausschnitt Flächennutzungsplan der Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Plandarstellung 1999, ohne spätere Änderungen)



Integriertes Stadtentwicklungskonzept

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept für die Universitäts- und Hansestadt Greifswald (ISEK) wurde im Jahr 2002 im Rahmen des Bundeswettbewerbs Stadtbau Ost erarbeitet und im Jahr 2005 (ISEK 2005) fortgeschrieben. Im Ergebnis der sozio-ökonomischen, wohnungswirtschaftlichen und städtebaulichen Gesamtbetrachtung wurden für Teilräume des Plangebiets folgende Stadtumbauempfehlungen gegeben (Datengrundlagen des Jahres 2004):

- Die Innenstadt hat sich stabilisiert. Sie ist beliebtes Zuzugsgebiet für Einwohner mit Zweitwohnsitz, insbesondere für junge Leute. Demzufolge ist der Bevölkerungsumschlag hoch, aber der Wanderungssaldo ist relativ ausgeglichen. Ein Drittel des Wohnungsbestandes ist noch sanierungsbedürftig. Die Leerstandsquote beträgt 4,1 Prozent, davon ein Drittel im sanierten Bestand.
- Die Fleischervorstadt ist Programmgebiet Soziale Stadt und verweist auf positive Entwicklungstendenzen. Sie ist beliebtes Zuzugsgebiet für Einwohner mit Zweitwohnsitz, insbesondere für junge Leute. Demzufolge ist auch der Bevölkerungsumschlag hoch, aber mit einem deutlich positiven Wanderungssaldo. 60 Prozent des Wohnungsbestands sind saniert. Die Leerstandsquote beträgt 10,1 Prozent, davon befindet sich jede fünfte freie Wohnung im sanierten Bestand.
- Die Steinbeckervorstadt verweist auf gute Werte im Bereich der Sozioökonomie. Brachen, Baulücken und eine desolade Stadteingangssituation sowie eine hohe Leerstandsquote (8,5 Prozent) sind Gründe für eine negative Bewertung. Daraus ergibt sich Handlungs- und Maßnahmenbedarf.
- Die Nördliche Mühlenvorstadt verweist wie die Steinbeckervorstadt auf gute Werte im Bereich der Sozio-Ökonomie. Große Brachen und Baulücken sowie eine relativ hohe Leerstandsquote (6,3 Prozent) sind Gründe für eine negative Bewertung. Daraus ergibt sich Handlungs- und Maßnahmenbedarf für Teilgebiete.

Sanierungsgebiet

*Teilgebiete mit
Maßnahmenbedarf*

Im Jahr 2008 wurde das Konzept der Wohnbauflächenentwicklung als ISEK-Teilfortschreibung beschlossen. Den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen 83 (A-Quartiere), 55 (Hafenstraße) und 62 (An den Wurthen) wurde die 1. Entwicklungspriorität und den Bebauungsplänen 3 (Steinbeckervorstadt westlich der Stralsunder Straße) und 105 (Steinbeckervorstadt östlich der Stralsunder Straße) die 2. Entwicklungspriorität eingeräumt. Für umfangreiche Flächen vor allem am Stadtrand wurde bestimmt, diese zunächst nicht als Wohnbaustandorte weiterzuverfolgen.

*ISEK Teilfortschreibung
2008:
Konzept Wohnbau-
flächenentwicklung*

Die Festlegung der Prioritäten zugunsten der Wohnbauflächenentwicklung in den Stadtkernlagen basierte auf aktualisierten Bevölkerungs-, Haushalts- und Wohnraumnachfrageprognosen. Abgeschätzt wurde für das Jahr 2020 ein Bevölkerungsstand mit Hauptwohnsitz von rund 57.900 (Szenario 1: optimistische Annahmen) bis 47.200 Personen (Szenario 3: pessimistische Annahmen).

1.2 Ziele der Stadterneuerung

1.2.1 Vorbereitende Untersuchungen und Rahmenplan 1992

Bereits im Sommer 1990 beschloss die Greifswalder Bürgerschaft die Durchführung Vorbereitender Untersuchungen zur Festlegung eines Sanierungsgebiets für die Innenstadt und die Fleischervorstadt. Das Untersuchungsgebiet umfasste auch Teile der Mühlenvorstadt, die Steinbeckervorstadt und die Fettenvorstadt. Der Abschlussbericht der Vorbereitenden Untersuchungen wurde im November 1991 fertig gestellt. In der Bestandsanalyse wurden 650 Gebäude mit erheblichen oder sehr starken Substanzmängeln ermittelt, die vielfach vom Verfall bedroht waren. Hinzu kamen umfangreiche Fehlnutzungen, Funktions- und Gestaltungsmängel sowie ein dringender Handlungsbedarf aufgrund des stark gestiegenen Verkehrsaufkommens.

*Vorbereitende
Untersuchungen 1991*

Das städtebauliche Neuordnungskonzept der Vorbereitenden Untersuchungen formulierte als Leitziel: Die vorhandenen und noch weitgehend intakten Strukturen sind als verbindlicher Maßstab im Zuge der städtebaulichen Erneuerung aufzugreifen und ohne Verlust an Erkennbarkeit sorgfältig weiter zu entwickeln.

Aufbauend auf den Vorbereitenden Untersuchungen wurde im Jahr 1992 der Städtebauliche Rahmenplan für die Innenstadt und Fleischervorstadt erarbeitet. Am 10. Dezember 1992 erfolgte der Satzungsbeschluss zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebiets Innenstadt / Fleischervorstadt, der am 14. Mai 1994 rechtskräftig wurde. Die Ziele des städtebaulichen Rahmenplans für die Innenstadt und die Fleischervorstadt sind unter Punkt 1.2.4 zusammenfassend dargestellt.

*Städtebaulicher
Rahmenplan 1992*

1.2.2 Fortschreibung Rahmenplan 2004

Die Fortschreibung des Rahmenplans für die Innenstadt und die Fleischervorstadt wurde im Jahr 2002 abgeschlossen und im Februar 2004 von der Bürgerschaft beschlossen. Zum Zeitpunkt der Bestandsanalyse im Jahr 2001 waren etwa zwei Drittel der Gebäude saniert oder neu gebaut. Bei rund 15 Prozent der Gebäude waren noch mittlere bis schwere Schäden vorhanden. Dieser Anteil lag im Jahr 1991 noch bei fast 60 Prozent. Neben der Förderung von Sanierungsmaßnahmen lag dies auch in der Klärung von Restitutionsansprüchen begründet, die rund 300 Objekte betrafen und bis auf 19 Objekte bis zum Jahr 2001 geklärt wurden. Der Wohnungsleerstand lag im Jahr 2001 bei gut 10 Prozent und konzentrierte sich auf die unsanierten Gebäude. In sanierten bzw. neu gebauten Gebäuden lag er lediglich bei rund 1 Prozent.

In der Fortschreibung wurde folgendes Leitziel der Stadterneuerung formuliert: Die Stadt soll weiter als qualitätvoller Lebens- und Arbeitsraum vieler Menschen entwickelt werden, als Zentrum von Bildung, Handel und Kultur - sie soll Besuchern und Bewohnern eine Anschauung von alter und neuer hanseatischer Tradition und Baukultur vermitteln.

Als Handlungsempfehlungen wurden benannt:

- Neufestlegung der Sanierungsgebietsgrenzen (mit Blick auf die anstehenden Erweiterungen Nördliche Mühlenvorstadt und Steinbeckervorstadt sowie notwendiger kleinerer Arrondierungen);
- Überprüfung der Bedarfszahlen für einen größeren Wohnungsneubau, um strukturschwächende Konkurrenz z.B. der Großwohnsiedlungen zu vermeiden;
- Konzentration der Fördermittel auf Erhalt und Entwicklung historisch gewachsener Strukturen insbesondere in verschiedenen Schwerpunktgebieten mit besonders ausgeprägten städtebaulichen Mängeln;
- Priorität der Schaffung von Wohnraum im Gebäudebestand durch Sanierung und Erhaltung sanierungsbedürftiger Gebäude vor Neubau und Baulückenschließung.

*Städtebaulicher
Rahmenplan 2004*

*Handlungs-
empfehlungen*

Bei den Erschließungsmaßnahmen wurden als Schwerpunkte benannt:

- Erweiterung der Fußgängerzone in die Steinbecker Straße und Knopfstraße, Umgestaltung des Karl-Marx-Platzes;
- Präzisierung und Modifizierung des Verkehrskonzepts mit Prioritätensetzung für die Fleischervorstadt, wo in den nächsten Jahren der Schwerpunkt der Umgestaltung der Straßenräume liegen sollte, wo notwendig, in Kombination mit der unterirdischen Leitungsinfrastruktur;
- Optimierung der Stellplatzanzahl in den Straßenräumen der Fleischervorstadt durch gliedernde Neupflanzungen gestalterisch eingepasst und durch Anwohnerparkplätze und Garagen ergänzt.

*Schwerpunkte
Erschließung*

Als Schwerpunkte für den Bereich Freiraum wurden benannt:

- Ausweisung von Sanierungsschwerpunkten zum Erhalt der Grünstruktur in den Blockinnenbereichen, insbesondere in der Fleischervorstadt;
- Das KAW-Gelände soll als Gewerbegebiet und Gemeinbedarfsfläche ausgewiesen werden. Dabei sollten Teilbereiche als Stadteilpark und als Versickerungsfläche für Regenwasser für das gesamte Gebiet dienen;
- Baulücken z.B. in der Gützkower Straße / Neunmorgenstraße oder zwischen Langer Reihe und Steinstraße sollten als unverbaute begrünte Freiflächen erhalten oder als Parkierungsflächen genutzt werden;
- Stärkung der Attraktivität der öffentlichen Grünanlagen als Spiel- und Aufenthaltszone (Credner-Anlagen, Wallanlagen, Karl-Marx-Platz, Eingangszonen in das Zentrum) durch weitere hochwertige Spiel- und Aufenthaltsangebote.

*Schwerpunkte
Freiraum*

Die Ziele des fortgeschriebenen Städtebaulichen Rahmenplans sind im Punkt 1.2.4 zusammenfassend dargestellt.

1.2.3 Erweiterung des Sanierungsgebiets 2005

Ab dem Jahr 2003 wurden in der Steinbeckervorstadt und in der Nördlichen Mühlenvorstadt sowie in unmittelbar an das bestehende Sanierungsgebiet Innenstadt / Fleischervorstadt angrenzenden Bereichen Vorbereitende Untersuchungen zur Erweiterung des Sanierungsgebiets durchgeführt.

Handlungsbedarfe:

Für die Steinbeckervorstadt ergaben die Untersuchungen städtebauliche Missstände unter anderem in Form eines hohen Sanierungsbedarfs für die Gebäudesubstanz sowie funktionale Defizite durch zum Teil großflächige Leerstände und Unternutzungen.

Steinbeckervorstadt

Für große Teile des Untersuchungsgebiets in der Nördlichen Mühlenvorstadt wurden als städtebauliche Missstände erhebliche Leerstände und Unternutzungen - auch von stadtbildprägenden Baudenkmalen - sowie für eine Nachnutzung problematische Eigentumsituationen ermittelt. Insgesamt fehlt eine entwickelte städtebauliche Struktur.

*Nördliche
Mühlenvorstadt*

Für 4 Bereiche am Rand des bestehenden Sanierungsgebiets Innenstadt / Fleischervorstadt wurde ermittelt, dass es aus Nutzungszusammenhängen, gestalterischen und baulichen Mängeln sowie Handlungsbedarfen in der Bodenordnung geboten war, diese in das Sanierungsgebiet zu integrieren.

*Arrondierungsflächen
in der Innenstadt und
der Fleischervorstadt*

Die im Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen beschlossene Satzung der Hansestadt Greifswald über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebiets „Erweiterung Innenstadt / Fleischervorstadt“ wurde am 1. Juni 2005 rechtskräftig.

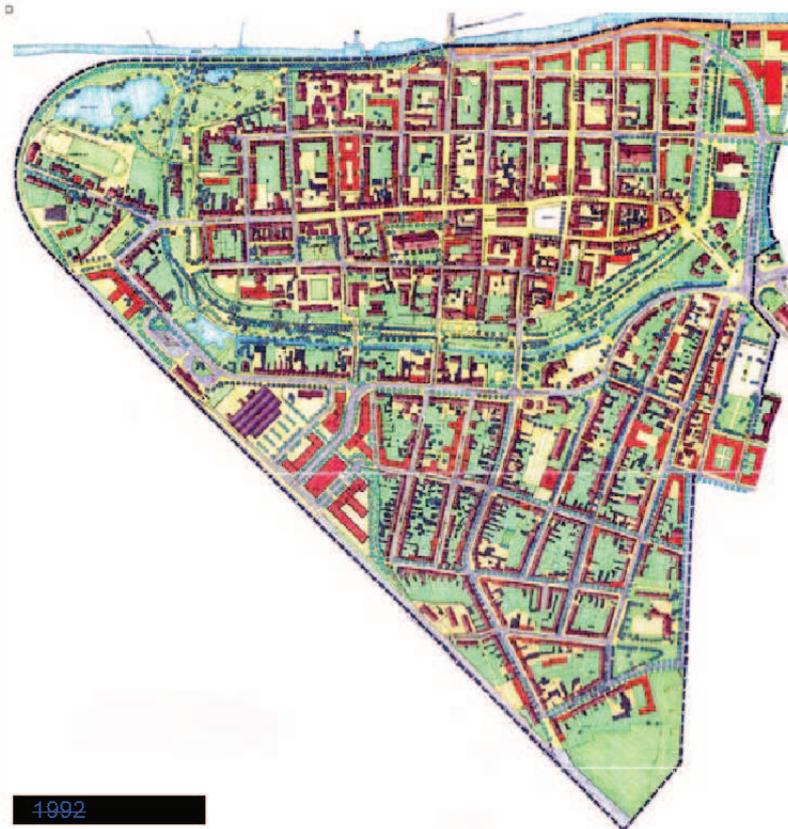
1.2.4 Gegenüberstellung der Ziele 1992 und 2004

In den folgenden Plänen und tabellarischen Übersichten sind die Ziele der Rahmenplanungen 1992 und 2004 zusammenfassend gegenübergestellt. Deutlich wird eine hohe Kontinuität bei den zentralen Zielen und Strategien der Stadterneuerung für die Innenstadt und Fleischervorstadt:

- Wahrung der Stadtstruktur und des historischen baukulturellen Erbes, behutsamer Umgang mit den gewachsenen Strukturen, Erhalt vor Abriss;
- Erhalt der Nutzungsvielfalt und typischen Nutzungsschichtungen in den zentralen Geschäftsbereichen, Sicherung des nicht störenden Gewerbes;
- Erhalt und Steigerung der Freiraumqualitäten, Ausbau der Vernetzungen der Grünräume, Sicherung durchgrünter Blockinnenbereiche;
- stadtverträgliche Organisation des Verkehrs, verbesserte Lenkung des Durchgangsverkehrs, Schaffung von Parkraum, Förderung des Umweltverbundes;
- Ausbau der Handelsfunktion Innenstadt;
- Zusammenführung kommunaler Verwaltungsstandorte in der Innenstadt.

*hohe Kontinuität bei
zentralen Zielen und
Strategien der Stadt-
erneuerung*

Abb. 1.5: Gesamtpläne der Städtebaulichen Rahmenplanungen 1992 und 2004



1992

Quelle:
Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt und
Fleischervorstadt, 1992; Gestaltungsplan



2004

Quelle:
Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt /
Fleischervorstadt, 2004; Gestaltungsplan

Abb. 1.6: Ziele der Städtebaulichen Rahmenplanungen 1992 und 2004

Rahmenplan 1992	Rahmenplan 2004
Generelles Leitziel	
Die vorhandenen und noch weitgehend intakten Strukturen sind als verbindlicher Maßstab im Zuge der städtebaulichen Erneuerung aufzugreifen und ohne Verlust an Erkennbarkeit sorgfältig weiter zu entwickeln.	Die Stadt soll weiter als qualitativvoller Lebens- und Arbeitsraum vieler Menschen entwickelt werden, als Zentrum von Bildung, Handel und Kultur – sie soll Besuchern und Bewohnern eine Anschauung von alter und neuer hansischer Tradition und Baukultur vermitteln.
Themenfeld Stadtstruktur	
<p>Erhalt der jeweiligen Quartiersraster und der Straßengrundrisse einschließlich der Blockrandbebauung</p> <p>Erhalt der traditionell kleinteiligen Nutzungsvielfalt - bei hohem Wohnanteil und möglichst auch Beibehalten der vertikalen Nutzungsschichtung in den Geschäftsbereichen</p> <p>Sicherung und Wiederherstellung der kleinteiligen Nutzungs- und Gebäudestruktur auch durch Vermeiden gebäudeübergreifender Nutzungen</p> <p>Behutsamer Umgang mit der kleinteiligen Hofbebauung und insofern Zurückhaltung bei der Entkernung</p> <p>Sicherung und Erhalt des quartiersbezogenen, nicht störenden Handwerks und Gewerbes in den Wohnbereichen</p> <p>Lediglich Auslagerung langfristig erheblich beeinträchtigender bzw. emittierender Betriebe</p> <p>Zur Sicherung des Wohnungsneubaus vorrangig Überplanung disponibler Flächen im Untersuchungsgebiet; somit zugleich Reduzierung des Landschaftsverbrauchs durch Neubau auf der „grünen Wiese“</p> <p>Sicherung und umfassende Instandsetzung von Gebäuden und Wohnungen; grundsätzlich gilt „Erhalt vor Abbruch“</p> <p>Bewahren der städtebaulichen Strukturen auch durch schnellstmögliches Verabschieden einer Erhaltungssatzung nach § 172 BauGB</p>	<p>Erhalt der jeweiligen Quartiersraster und der Straßengrundrisse einschließlich der Blockrandbebauung, grundstücksübergreifende Bebauung von Baulücken und Abbruchflächen nur bei besonderen funktionalen Anforderungen</p> <p>Erhalt und umgehende Sanierung der vom Verfall bedrohten Altbausubstanz innerhalb des gesamten Rahmenplangebietes, besonders der Gebäude in exponierten städtebaulichen Lagen; weiterhin gilt Erhalt vor Abbruch</p> <p>Behutsamer Umgang mit der kleinteiligen Hofbebauung und Zurückhaltung bei der Entkernung in Abwägung bauhistorischer und wohnumfeldverbessernder Argumente</p> <p>Erhalt der kleinteiligen Nutzungsvielfalt bei hohem Wohnanteil und Beibehalten der vertikalen Nutzungsschichtung in den Geschäftsbereichen</p> <p>Sicherung und Erhalt des quartiersbezogenen, nicht störenden Handels, Handwerks und Gewerbes in den Wohngebieten</p> <p>Beim Wohnungsbau Konzentration auf nutzerspezifische Wohnangebote wie Stadthäuser im Eigentum und Mietwohnungen für spezielle Zielgruppen</p> <p>Aufkauf und Bodenreueordnung der östlichen Teilfläche des KAW-Geländes, um dieses Erweiterungsgebiet in alle anderen gestalterischen und baulichen Maßnahmen innerhalb der Fleischervorstadt einbeziehen zu können</p>
	Baldige Entscheidung für den Standort des Technischen Rathauses zur Bebauung der A-Quartiere
Themenfeld Stadtgestaltung	
<p>Keine grundstücksübergreifende Bebauung von Baulücken und Abbruchflächen</p> <p>Zur Pflege der örtlichen Identität Verwendung traditioneller Baustoffe und -materialien und Revitalisierung einer regionalen Baukultur</p> <p>Sensible Aufmerksamkeit für Details wie zurückhaltende Farbgebung der Gebäude oder Erhalt der überkommenen Schaufensterfronten</p> <p>Unterlassen aufdringlicher Werbung im öffentlichen Raum</p> <p>Gestaltungs- und proportionsgerechte Anpassung von Neubauten</p> <p>Erhalt und Wahrung des Fassaden- und Straßenbildcharakters einschließlich der überkommenen Pflasterung für Straßen und Bürgersteige</p> <p>Zugleich individuell und naturnah ausgerichtete Gestaltung der Straßenräume und zur Bewahrung der lokalen Identität Verzicht auf eine „konfektionierte Straßenmöblierung“</p> <p>Erhalt, naturnahe Ausformung und vernetzende Ergänzung der vorhandenen Grünanlagen einschließlich der Wasserläufe</p> <p>Aufwertung der Quartiersinnenbereiche bzw. der Innenhöfe mit umliegender Wohnnutzung durch eine ansprechende Grüngestaltung</p>	<p>Gestaltungs- und proportionsgerechte Anpassung von Neubauten ohne historisierende Bemühungen an die vorherrschenden Proportionen, Baumassen und Materialien</p> <p>Zur Pflege der örtlichen Identität Verwendung traditioneller Baustoffe und -materialien und Revitalisierung einer regionalen Baukultur</p> <p>Weiterhin sensible Aufmerksamkeit für Details wie zurückhaltende Farbgebung der Gebäude oder Erhalt der überkommenen Schaufensterfronte</p> <p>Unterlassen aufdringlicher Werbung im öffentlichen Raum</p> <p>Gestaltungs- und proportionsgerechte Anpassung von Neubauten</p> <p>Erhalt und Wahrung des Fassaden- und Straßenbildcharakters einschließlich der überkommenen Pflasterung für Straßen und Bürgersteige</p> <p>Auf Erhöhung des Grünanteils ausgerichtete Gestaltung der Straßenräume</p> <p>Erhöhung des öffentlich nutzbaren Grünflächenanteils (Stadtteilpark, Spielplätze etc.) im öffentlichen Raum und temporäre Gestaltung von Langzeitbrachen (Vorhalteflächen für eine künftige Bauentwicklung)</p> <p>Erhalt, naturnahe Ausformung und vernetzende Ergänzung vorhandener Grünanlagen einschließlich der Wasserläufe</p> <p>Programm zur Sicherung des Grünbestandes der Blockinnenbereiche und Innenhöfe mit Förderungsoption privater Freiraumvorhaben</p>
Festschreiben der Gestaltungsanforderungen innerhalb und ggf. auch außerhalb des Untersuchungsgebietes durch Aufstellen einer Gestaltungssatzung auf der Grundlage des § 9 (4) BauGB	Beschränkung der Bodenversiegelung auf max. 70 % im Sanierungsgebiet durch geeignete rechtliche Maßnahmen

Rahmenplan 1992	Rahmenplan 2004
Themenfeld Stadtverkehr	
<p>Generelles Leitziel für die Innenstadt und auch die Fleischervorstadt ist es, im Zuge umfassender Verkehrsberuhigung künftig eine eindeutige Priorität für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen.</p> <p>Weitgehendes Vermeiden von Kfz-Ziel- und Fernverkehr im Untersuchungsgebiet mit präzisen Ausnahmeregelungen für Bewohner, Rettungsdienste, Anlieferer sowie Ver- und Entsorgung</p> <p>Vorschlag für Möglichkeiten einer Nord-Süd-Durchquerung der Innenstadt für den öffentlichen Busverkehr</p> <p>Planung öffentlicher Stellplatzangebote für den ruhenden Verkehr am Rande der Innenstadt</p> <p>Zur Vermeidung unnötigen Zielverkehrs zugleich Minimierung der öffentlich zugänglichen Parkplätze auf privatem Grund wie z.B. Besucherparkplätze</p> <p>Außerhalb der Hauptverkehrsstraßen generelle Einbindung des Untersuchungsgebiets in Zonen mit reduzierter Geschwindigkeit und Vorfahrtsregelung „rechts vor links“</p> <p>Stadtverträgliche Gestaltung eines zusammenhängenden, engmaschigen sowie sicheren Radwegenetzes</p>	<p>Umsetzung der Ziele zur Neuordnung des Verkehrs gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan für Greifswald</p> <p>Umsetzung der Planungen zur Bahnparallele zur Entlastung insbesondere der Straßen in der Fleischervorstadt sowie der Umgestaltungs- und Umlegungsmaßnahmen von Bahnhof und ZOB</p> <p>Fertigstellung des Bauvorhabens Tiefgarage und angrenzender Verkehrs- und Grünflächen in der Rakower Straße</p> <p>Stadtverträglicher Ausbau eines zusammenhängenden, engmaschigen sowie sicheren Radwegenetzes</p> <p>Vordringliche Verbesserung der Erschließung in der Fleischervorstadt</p> <p>Organisation des ruhenden Verkehrs im Straßenraum durch gliedernde Neupflanzungen von Straßenbäumen</p> <p>Planung weiterer Stellplatzangebote für den ruhenden Verkehr am Bahnhof und nördlich des Rycks</p> <p>Freihalten der Blockinnenbereiche von störendem Kfz-Verkehr; Bau von Anwohnerparkplätzen in der Fleischervorstadt möglichst vor der Sanierung der Straßenräume</p> <p>Einrichtung weiterer Anwohnerparkzonen in der Fleischervorstadt in durch Dauerparker aus der Innenstadt besonders belasteten Bereichen</p>
<p>Freihalten der Blockinnenbereiche von störendem Kfz-Verkehr - speziell bei angrenzender Wohnbebauung</p>	
	<p>Verbesserung der fußläufigen Erschließung durch Gestaltung neuer Fußwegeachsen durch Blockinnenbereiche und in die Innenstadt</p>
sonstige Zielsetzungen	
<p>Umstellung der mit Braunkohle befeuerten Gebäudeheizungen auf umwelt- und ressourcenschonende Heizungstechniken und Brennstoffe</p> <p>Bei Bedarf Standortsuche und Ansiedlung von Kauf- und Warenhäusern mit großflächigem Angebot direkt am Rande der Innenstadt</p> <p>Zusammenführung kommunaler Verwaltungseinrichtungen möglicherweise am Rande der Innenstadt</p>	<p>Erhöhung der Sortimentsqualität und Verknüpfung der 1A-Lagen im Einzelhandel mit den 1B-Lagen in den angrenzenden Straßenzügen der Innenstadt z.B. durch Erschließungs- und Gestaltungsmaßnahmen</p> <p>Entwicklung der Gützkower Straße im Bereich zwischen Bahnhofstraße und Wiesenstraße zum Einzelhandels-Unterzentrum, einen Bereich mit Marktfunktion</p> <p>Schaffung eines Stadtteilbüros in der Fleischervorstadt für das Quartiersmanagement und die Maßnahmenvorbereitung und -betreuung im Rahmen des Förderprogramms „Soziale Stadt“, um erfolgreich Möglichkeiten auszuschöpfen und bürgernah für die entsprechenden Entwicklungsziele wirksam werden zu können</p> <p>In den heute noch von der Deutschen Bahn AG genutzten Gebäuden auf dem KAW-Gelände sollte mit verhältnismäßig geringem Aufwand ein Stadtteil- und Kulturzentrum Fleischervorstadt (Jugend-Veranstaltungszentrum, Kino, Musikfabrik, Tonstudio, Atelierräume, Vereinsräume, Ladenlokal etc.) mit vielseitig nutzbaren Veranstaltungsräumen entstehen.</p>
	<p>Zusammenführung kommunaler Verwaltungseinrichtungen am Rande der Innenstadt in einem technischen Rathaus</p>

Quellen: Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt und Fleischervorstadt, 1992
Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt / Fleischervorstadt, 2004

1.3 Bilanz 1990 - 2014

1.3.1 Bevölkerungsentwicklung

In Folge des Sanierungsprozesses haben die Innenstadt und die Fleischervorstadt in den vergangenen Jahren erhebliche Bevölkerungszuwächse zu verzeichnen gehabt. Durch die Schließung von Baulücken entstanden neue Wohnungen, weitere wurden durch die Sanierung erst wieder bewohnbar oder zumindest gewannen sie an Attraktivität auf dem Wohnungsmarkt. Insgesamt hat sich der Bevölkerungsstand in der Innenstadt und Fleischervorstadt in den Jahren 2001 bis 2014 um 2.222 Personen erhöht. Dies ist mehr als der gesamtstädtische Bevölkerungszuwachs (+457 Personen) und entspricht einem Anstieg um mehr als einem Viertel (+28 Prozent). Der Bevölkerungsstand des übrigen Stadtgebietes ging im selben Zeitraum um 1.765 Personen zurück (-3 Prozent). Der Zuwachs fiel in der Fleischervorstadt mit +40 Prozent deutlicher aus als in der Innenstadt mit +18 Prozent.

Anstieg des Bevölkerungsstandes in den Jahren 2001 bis 2014 um mehr als Viertel

Abb. 1.7: Entwicklung des Bevölkerungsstandes 2001 bis 2014

Personen mit Haupt- und Nebenwohnsitz	Personenzahl		Veränderung	
	2001	2014	absolut	relativ
Stadtteil Innenstadt (I)	4.547	5.363	+816	+18 %
Stadtteil Fleischervorstadt (FV)	3.521	4.927	+1.406	+40 %
zusammen (I + FV)	8.068	10.290	+2.222	+28 %
übriges Stadtgebiet	50.498	48.733	-1.765	-3 %
Gesamtstadt	58.566	59.023	+457	+1 %
Anteil I + FV an Gesamtstadt	13,8 %	17,4 %		

Quelle: Universitäts- und Hansestadt Greifswald - Statistikstelle, Stand jeweils zum 31.12.

Betrachtet man die Altersstrukturentwicklung (nur Hauptwohnsitz), fällt auf, dass es überproportionale Zuwächse vor allem bei kleinen Kindern (+63 Prozent) und jungen Erwachsenen (+40 Prozent) gab. Dies deutet auf einen deutlich gestiegenen Anteil junger Familien hin. Dieser ist jedoch auch auf sehr niedrige Anteile zur Jahrtausendwende zurückzuführen. Verglichen mit anderen Stadtteilen ist der Familienanteil nach wie vor eher gering. Bei Kindern im Grundschulalter (+9 Prozent) und Senioren (+2 Prozent) stiegen die Personenzahlen zwischen den Jahren 2001 und 2014 nur sehr leicht an.

Deutliche Erhöhung des Familienanteils - Im Vergleich mit den anderen Stadtteilen jedoch weiterhin geringer ausgeprägt.

Abb. 1.8: Altersstruktur 2001 und 2014 im Vergleich

Stadtteile Innenstadt + Fleischervorstadt Personen mit Hauptwohnsitz	Personenzahl		Veränderung	
	2001	2014	abs.	relativ
0 bis unter 6 Jahre	338	550	+212	+63 %
6 bis unter 15 Jahre	492	536	+44	+9 %
15 bis unter 25 Jahre	1.344	1.792	+448	+33 %
25 bis unter 65 Jahre	3.871	5.411	+1.540	+40 %
65 Jahre und älter	815	829	+14	+2 %
Gesamt	6.860	9.118	+2.258	+33 %

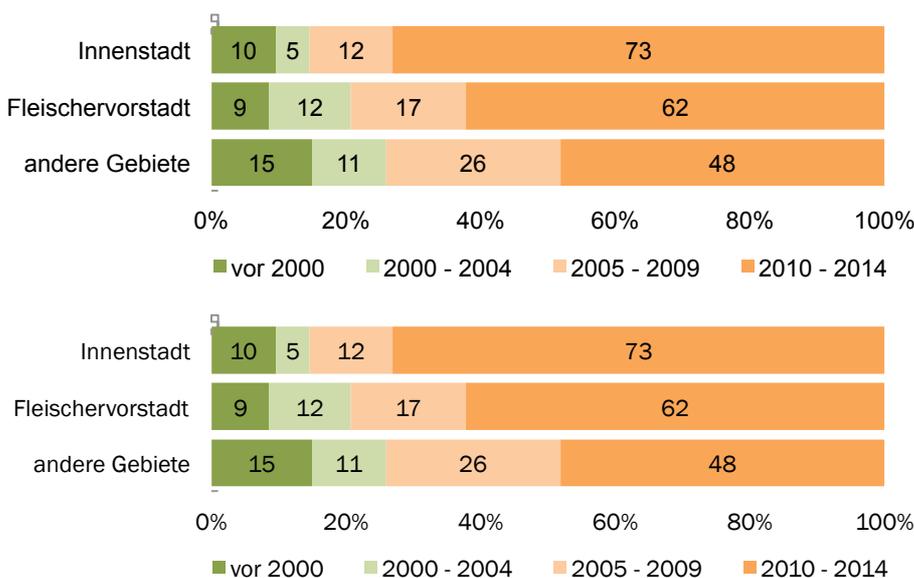
Quelle: Universitäts- und Hansestadt Greifswald - Statistikstelle - Stand jeweils 31.12.

Wie für Universitätsstädte üblich wird die Greifswalder Bevölkerungsentwicklung von einer recht hohen Fluktuation geprägt. Die Zahl der Zu- und Fortzüge pro 1.000 Personen liegt um etwa ein Drittel höher als in der benachbarten Hansestadt Stralsund. Als bevorzugte Wohnorte von Studierenden betrifft dies die Innenstadt und die Fleischervorstadt besonders deutlich und zeigt sich auch in einem hohen Anteil von Personen, die in den letzten 5 Jahren zugezogen sind. Die Befragung im Jahr 2014 ergab, dass in der Fleischervorstadt 62 Prozent der Befragten erst seit dem Jahr 2010 oder später in ihrer heutigen Wohnung leben. In der Innenstadt liegt dieser Anteil sogar bei 73 Prozent, in den anderen Gebieten dagegen nur bei 48 Prozent.

Ergebnisse der Befragung 2014:

hohe Fluktuation aufgrund des hohen Studierendenanteils

Abb. 1.9: Frage: „Seit wann leben Sie und die anderen Haushaltsmitglieder in der Wohnung?“

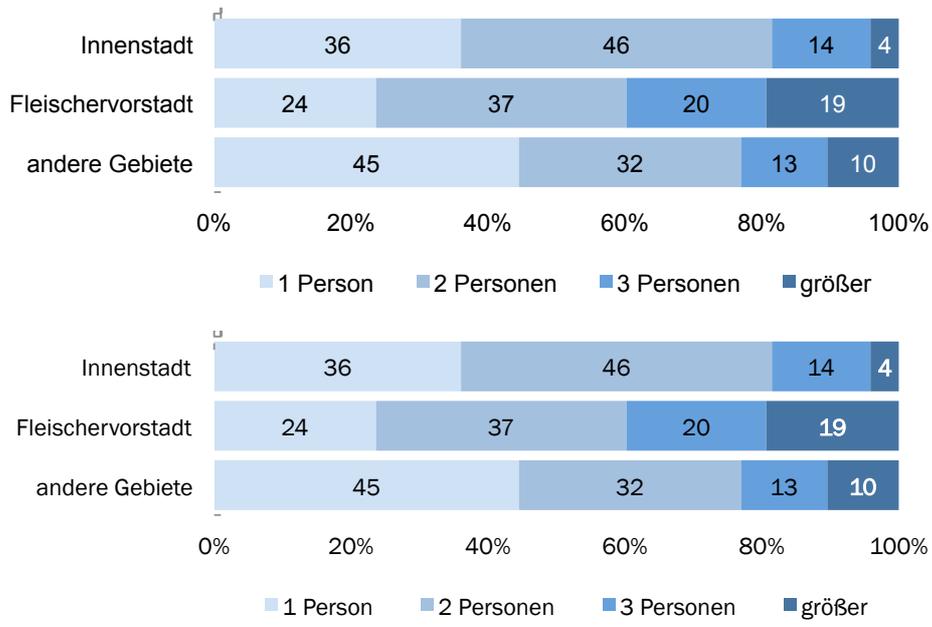


Ergebnis der Befragung 2014, Angaben in % der Mitglieder der befragten Haushalte, Informationen über 755 Personen in 357 Haushalten

Die Haushaltsgröße unterscheidet sich in den Stadtteilen zum Teil deutlich: In der Innenstadt ist gut jeder dritte Haushalt (36 Prozent) ein Single-Haushalt. Knapp die Hälfte besteht aus 2 Personen (46 Prozent). Nur rund jeder sechste Haushalt ist größer (14 Prozent 3-Personen-Haushalte, 4 Prozent größer). In der Fleischervorstadt leben - auch bedingt durch größere Wohnungen - vor allem größere Haushalte: Nur knapp jeder vierte Haushalt (24 Prozent) ist ein Single-Haushalt. Gut jeder dritte Haushalt besteht aus 2 Personen (37 Prozent). Ähnlich viele Haushalte sind noch größer (20 Prozent 3-Personen-Haushalte, 19 Prozent größer). Dies sind zu etwa gleichen Teilen studentische Wohngemeinschaften und Familien. In den anderen Gebieten dominieren die Single-Haushalte, die fast die Hälfte (46 Prozent) aller Haushalte ausmachen. Knapp jeder dritte Haushalt besteht aus 2 Personen (32 Prozent), knapp jeder vierte Haushalt ist größer (13 Prozent 3-Personen-Haushalte, 10 Prozent größer).

Größere Haushalte sind in der Fleischervorstadt deutlich stärker vertreten.

Abb. 1.10: Haushaltsgröße nach Stadtteilen



Ergebnis der Befragung 2014, Angaben in % der Mitglieder der befragten Haushalte, Informationen über 774 Personen in 381 Haushalten

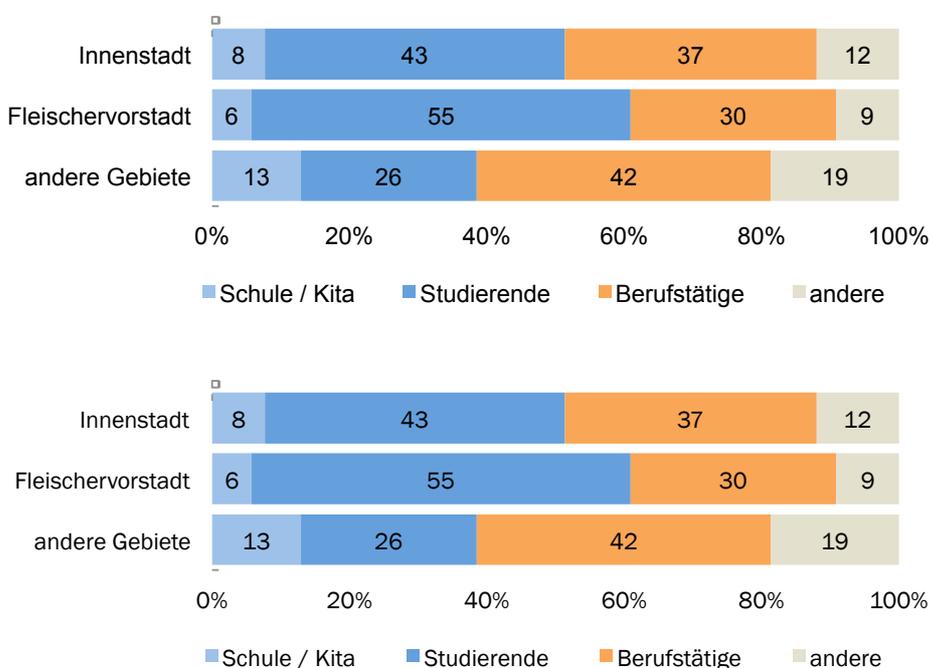
Bezüglich der Berufstätigkeit werden sowohl die Innenstadt als auch die Fleischervorstadt deutlich von Studierenden geprägt. In der Innenstadt machen diese 43 Prozent aller Haushaltsmitglieder aus, in der Fleischervorstadt sogar 55 Prozent. In den anderen Gebieten liegt der Anteil bei 26 Prozent. Rund jede dritte befragte Person in der Fleischervorstadt (30 Prozent) und der Innenstadt (37 Prozent) ist berufstätig, größtenteils als Angestellte. In den anderen Gebieten liegt dieser Anteil entsprechend des geringeren Studierendenanteils mit 42 Prozent deutlich höher.

sehr hohe Anteile von Studierenden in der Innenstadt und Fleischervorstadt

Der Anteil der Personen an der Gebietsbevölkerung, die Schulen bzw. Kitas besuchen, liegt in der Fleischervorstadt mit 6 Prozent und in der Innenstadt mit 8 Prozent unter dem Wert der anderen Gebiete mit 13 Prozent. Weder im Erwerbsleben noch in Ausbildung sind in der Fleischervorstadt 9 Prozent, in der Innenstadt 12 Prozent, in den anderen Gebieten 19 Prozent der Personen. Jeweils rund zwei Drittel davon sind Ruheständler.

Anteil von Kindern und Jugendlichen trotz gewachsener Anzahl vergleichsweise gering

Abb. 1.11: Tätigkeit der Bevölkerung nach Stadtteilen



Ergebnis der Befragung 2014, Angaben in % der Mitglieder der befragten Haushalte, zusammengefasst aus 16 Kategorien, Informationen über 798 Personen in 376 Haushalten

Beim Bildungsstand werden die Unterschiede zwischen den Stadtteilen am deutlichsten, wenn die Studierenden und die nicht-studentischen Haushalte separat betrachtet werden.

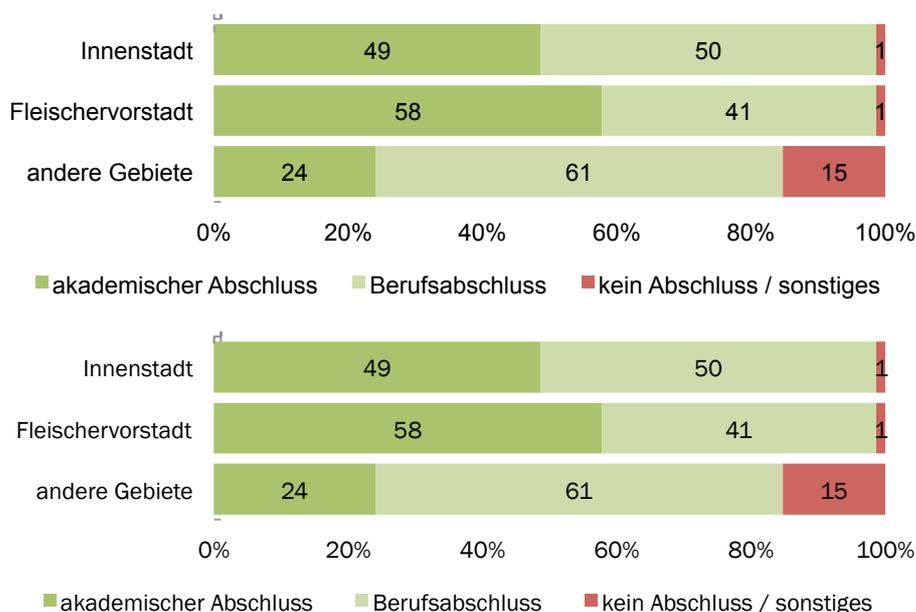
Nicht-Studierende: sehr hoher Anteil von akademischen Abschlüssen in der Innenstadt und Fleischervorstadt

Durch die Untergliederung vieler Universitätsabschlüsse in Bachelor und Master verfügt ein Teil der Studierenden (in allen Stadtteilen rund um 30 Prozent) bereits über einen akademischen Abschluss, den Bachelor. Rund jeder sechste Studierende (16 Prozent) hat bereits vor dem Studium eine Berufsausbildung absolviert. Gut die Mehrheit der Studierenden (54 Prozent) verfügt noch nicht über einen berufsqualifizierenden Abschluss. Auch diese Werte unterscheiden sich zwischen den Stadtteilen kaum.

Unter den nicht-studentischen Haushalten unterscheiden sich die Anteile der akademischen und nicht-akademischen Abschlüsse zwischen den Stadtteilen

erheblich: In der Innenstadt hat jeweils etwa die Hälfte der volljährigen Nicht-Studierenden einen akademischen Abschluss (49 Prozent) bzw. eine Berufsausbildung absolviert (50 Prozent). In der Fleischervorstadt überwiegen die Akademiker mit 58 Prozent zu 41 Prozent. In anderen Gebieten haben fast zwei Drittel der volljährigen Nicht-Studierenden (61 Prozent) eine Berufsausbildung absolviert. Der Anteil der Akademiker liegt bei 24 Prozent. 15 Prozent haben hier keinen Berufsabschluss.

Abb. 1.12: Anteile berufsqualifizierender Abschlüsse nach Stadtteilen (nur nicht-studentische Haushalte)



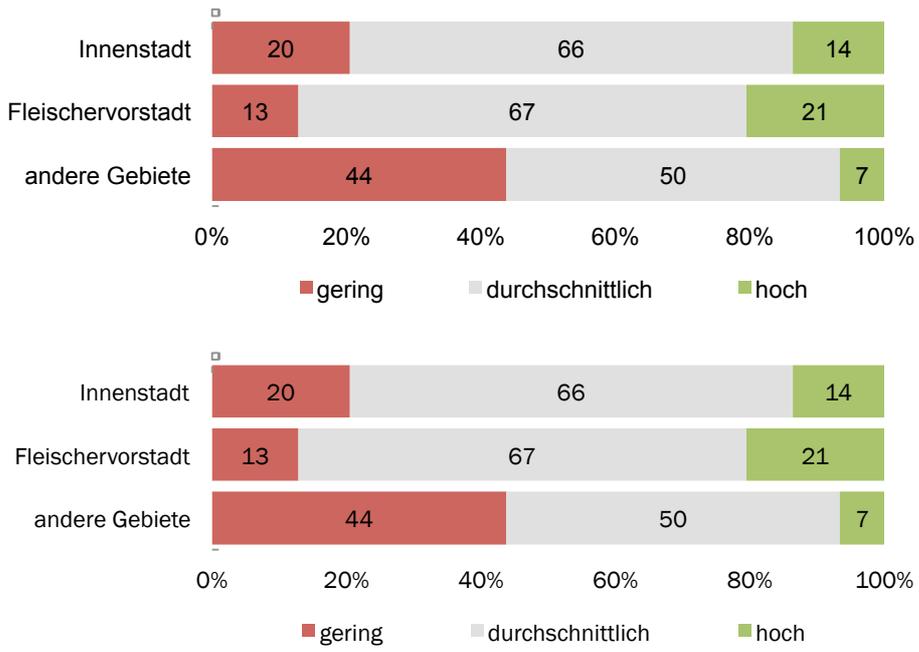
Ergebnis der Befragung 2014, Angaben in % volljährigen Mitglieder der Befragten nicht-studentischen Haushalte, Informationen über 374 Personen in 225 Haushalten

Um die Einkommen unterschiedlicher Haushaltstypen unter Berücksichtigung der Skaleneffekte (u.a. gemeinsame Nutzung von Haushaltsgeräten, Küchen und Bädern durch mehrere Personen) vergleichbar zu machen, sind in der Sozialstatistik das Äquivalenzeinkommen und Einkommensgruppen definiert.⁴ Nach diese Definitionen ist das Einkommen bei mehr als drei Viertel (82 Prozent) der studentischen Haushalten in Greifswald gering. Dieser Wert unterscheidet sich zwischen den Stadtteilen kaum. Von den nicht-studentischen Haushalten haben stadtwert 33 Prozent ein geringes Einkommen. Hier gibt es zugleich deutliche Unterschiede zwischen den Stadtteilen: In der Fleischervorstadt liegt der Anteil der geringen Einkommen bei 13 Prozent und in der Innenstadt bei 21 Prozent. In den anderen Gebieten hat dagegen fast jeder zweite Haushalt (44 Prozent) ein geringes Einkommen. Der Anteil der hohen Einkommen liegt in der Fleischervorstadt mit 21 Prozent dreimal und in der Innenstadt mit 14 Prozent doppelt so hoch wie in den anderen Gebieten mit 7 Prozent.

hohe Einkommensunterschiede zwischen den Stadtteilen

Abb. 1.13: Anteile relativer Einkommen nach Stadtteilen (nur nicht-studentische Haushalte)

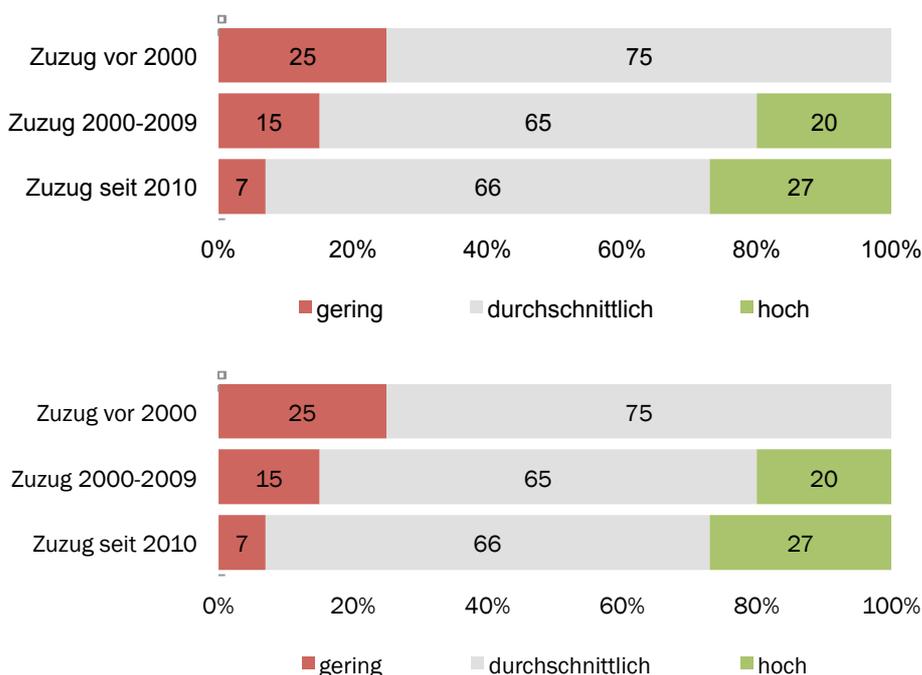
⁴ Zur Ermittlung des Äquivalenzeinkommens werden z.B. Alleinstehende mit einem monatlichen Nettoeinkommen von rund 1.600 Euro und Familien (2 Erwachsene + 2 Kinder) mit einem monatlichen Nettoeinkommen von 3.400 Euro gleichgestellt. Diese Summe entspricht dem bundesdeutschen Mittelwert (bzw. Median). Haushalte, die weniger als 60 Prozent dieses Werts zur Verfügung haben, gelten als gering verdienend. Die entsprechenden Einkommensschwelle für die Beispiele liegen bei rund 950 Euro (Alleinstehend) bzw. rund 2.050 Euro (2 Erwachsene + 2 Kinder). Haushalte mit hohem Einkommen liegen ab dem 1,5-fachen des Mittelwertes des Äquivalenzeinkommens. Bei Alleinstehenden sind das Einkommen ab 2.400 Euro, bei Familien (2 Erwachsene + 2 Kinder) Einkommen ab 5.100 Euro.



Ergebnis der Befragung 2014, Angaben in % der nicht-studentischen Haushalte, Informationen über 204 Haushalte

Betrachtet man das Haushaltseinkommen der nicht-studentischen Haushalte nach der Wohndauer, zeigt sich vor allem in der Fleischervorstadt ein deutlicher Trend zu höheren Einkommen: Unter den Haushalten, die schon vor dem Jahr 2000 in den Stadtteil gezogen sind, gibt es keine Haushalte mit einem hohen Einkommen. Unter den zwischen den Jahren 2000 und 2009 zugezogenen Haushalten liegt dieser Anteil bei 20 Prozent und unter den seit dem Jahr 2010 Zugezogenen bei 27 Prozent. Der Anteil der Haushalte mit geringem Einkommen nimmt dagegen deutlich ab: Er liegt unter denjenigen, die schon vor dem Jahr 2000 zugezogen sind, bei 25 Prozent. Bei den Zugezogenen aus dem Zeitraum 2000 bis 2009 liegt er bei 15 Prozent und unter den später Zugezogenen bei 7 Prozent.

Abb. 1.14: Anteile relativer Einkommen in der Fleischervorstadt nach Zuzugszeitpunkt (nur nicht-studentische Haushalte)



Ergebnis der Befragung 2014, Angaben in % der nicht-studentischen Haushalte, Informationen über 204 Haushalte

Der Anteil der Transferleistungsempfänger (ohne BAFöG und Renten) liegt in der Innenstadt sowie in der Fleischervorstadt mit 15 Prozent deutlich unter dem Durchschnitt der anderen Gebiete von 40 Prozent.

Heute leben deutlich mehr Menschen in der Innenstadt und vor allem in der Fleischervorstadt als vor 13 Jahren. Die Gebietsbevölkerung der Innenstadt und Fleischervorstadt wird heute stark von Studierenden und Akademikern geprägt. In beiden Stadtteilen liegen die Anteile von Gutverdienern über durchschnittlich hoch, die von Geringverdienern unterdurchschnittlich niedrig. Diese Polarisierung ist in der Fleischervorstadt stärker ausgeprägt als in der Innenstadt, was auch auf die unterschiedliche Wohngebäude- und Eigentumsstrukturen in den Stadtteilen zurückgeführt werden kann.

Mit Blick auf die Ausgangslage Anfang der 1990er-Jahre, als Leerstand und Sanierungsstau das Bild der Fleischervorstadt prägten und vor allem einkommensschwächere Haushalte hier lebten, hat sich die Sozialstruktur nach 25 Jahren Stadterneuerung komplett gewandelt.

Fazit

Der bisherigen Stadterneuerung ging es darum, den Zuzug einkommensstärkerer Haushalte durch den Attraktivitätsgewinn des Stadtkerns zu stimulieren. Dieses Ziel ist erreicht. Heute steht als neue Herausforderung, die soziale Mischung zu erhalten und zu verhindern, dass sich Ältere, Alleinerziehende und Familien mit geringem Einkommen das Wohnen in den zentral gelegenen Stadtteilen nicht mehr leisten können.

1.3.2 Gebäude und öffentlicher Raum

Förderprogramme und Mitteleinsatz

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald erhält seit dem Jahr 1992 Zuwendungen für das Sanierungsgebiet Innenstadt / Fleischervorstadt. Die Förderung erfolgt aus nachfolgenden Programmen der Städtebauförderung:

- Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen
- Städtebaulicher Denkmalschutz
- Soziale Stadt - Investitionen im Quartier (Fleischervorstadt, seit 1999)
- Stadtumbau Ost (seit 2002)
- Aktive Stadt- und Ortsteilzentren (seit 2008)

Zudem unterstützen Förderprogramme des Landes und die EFRE-Förderung die Stadterneuerung und nachhaltige Stadtentwicklung im Plangebiet.

Die Fördergebietskulissen entsprechen derzeit für die meisten Programme der Abgrenzung der Sanierungsgebiete. Für das Programm Soziale Stadt - Investitionen im Quartier (Programm Soziale Stadt) wurde ein eigenes Fördergebiet festgelegt, das im wesentlichen dem Stadtteil Fleischervorstadt entspricht, jedoch zusätzlich auch Teilbereiche des Stadtteils Innenstadt (südliche Wallanlagen) umfasst. Für die aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) geförderten Maßnahmen wurden maßnahmenbezogene Fördergebiete abgegrenzt.

Bindung der Städtebauförderung an die Kulisse der Sanierungsgebiete

Ohne die EFRE-Förderung wurden bis zum Jahr ~~2013~~2014 Fördermittel in Höhe von rund ~~413~~110,0 Mio. Euro bewilligt. Der Komplementäranteil der Stadt betrug rund 29,96 Mio. Euro. Für den Zeitraum 2014 bis 2018 wurden bislang weitere Mittel in Höhe von rund 4,2 Mio. Euro (inkl. einem Komplementäranteil von 1,1 Mio. Euro) bewilligt. Für das Programm Soziale Stadt wurden keine neuen Mittel beantragt. Die Grundstückseigentümer im Sanierungsgebiet beteiligten sich bis zum Jahr 2014 unter anderem über die vorzeitige Ablöse der Ausgleichsbeträge mit rund 1,1 Mio. Euro an der Sanierungsfinanzierung.⁵

Zusätzlich zu den Städtebaufördermitteln wird die Sanierung von Gebäuden durch erhöhte Absetzungsmöglichkeiten nach dem Einkommenssteuerrecht für die Eigentümer gefördert.

Über EFRE wurden seit dem Jahr 1995 zahlreiche Maßnahmen im Plangebiet gefördert. Die Förderung reichte dabei von Kostenzuschüssen für größere Investitionsmaßnahmen - insbesondere im Bereich des Museumshafens und der Wallanlagen - bis hin zur Öffentlichkeitsarbeit. Allein über die EFRE-Förderung im Rahmen der Euroregion Pomerania wurden im Plangebiet mit 12,8 Mio. Euro Zuschüssen größere bauliche Maßnahmen mit einem Kostenvolumen von 18,1 Mio. Euro unterstützt. Darüber hinaus wurden 65 interkulturelle Veranstaltungen in Greifswald mit rund 0,3 Mio. Euro Zuschüssen gefördert.⁶ ~~Insgesamt umfasst die EFRE-Förderung im Plangebiet rund 16,0 Mio. Euro.~~⁷

EFRE-Förderung

⁵ Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Haushalt 2015/2016 für die Städtebaulichen Sondervermögen 161 und 162 – ~~Entwurf~~

⁶ ~~Projektdatenbank auf www.pomerania.net, Auswertung im Dezember 2014~~

⁷ ~~Projektdatenbank auf www.pomerania.net, Auswertung im Dezember 2014~~

Die folgende Abbildung zeigt einen Überblick über die geförderten investiven Maßnahmen der Städtebauförderung sowie der EFRE-Förderung, die im Oktober 2013 umgesetzt, in Durchführung und in Vorbereitung waren.

Abb. 1.15: Stand der geförderten Maßnahmenumsetzung im ~~Oktober 2013~~ Juli 2015



Quelle: Universitäts- und Hansestadt Greifswald; Programmanmeldung 2014 Sanierungsgebiet Innenstadt / Fleischervorstadt sowie Soziale Stadt Fleischervorstadt, [aktualisiert durch Stadtbauamt im Juli 2015](#)

Baumaßnahmen - Gebäude

Bis Oktober 2013 wurden unterstützt durch die Programme der Städtebauförderung Maßnahmen an 359 privaten Gebäuden abgeschlossen und an weiteren 12 privaten Gebäuden begonnen. Darüberhinaus wurden an 9 Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen Maßnahmen realisiert - von der Sanierung des soziokulturellen Zentrums St. Spiritus über den Neubau der Kita „Kleine Entdecker“ bis zur Sanierung des historischen Rathauses. Der Umbau des ehemaligen Postamts zum Technischen Rathaus sowie die Baumaßnahmen an der Käthe-Kollwitz-Schule befanden sich in der Realisierung.

Maßnahmenförderung für rund 380 Gebäude

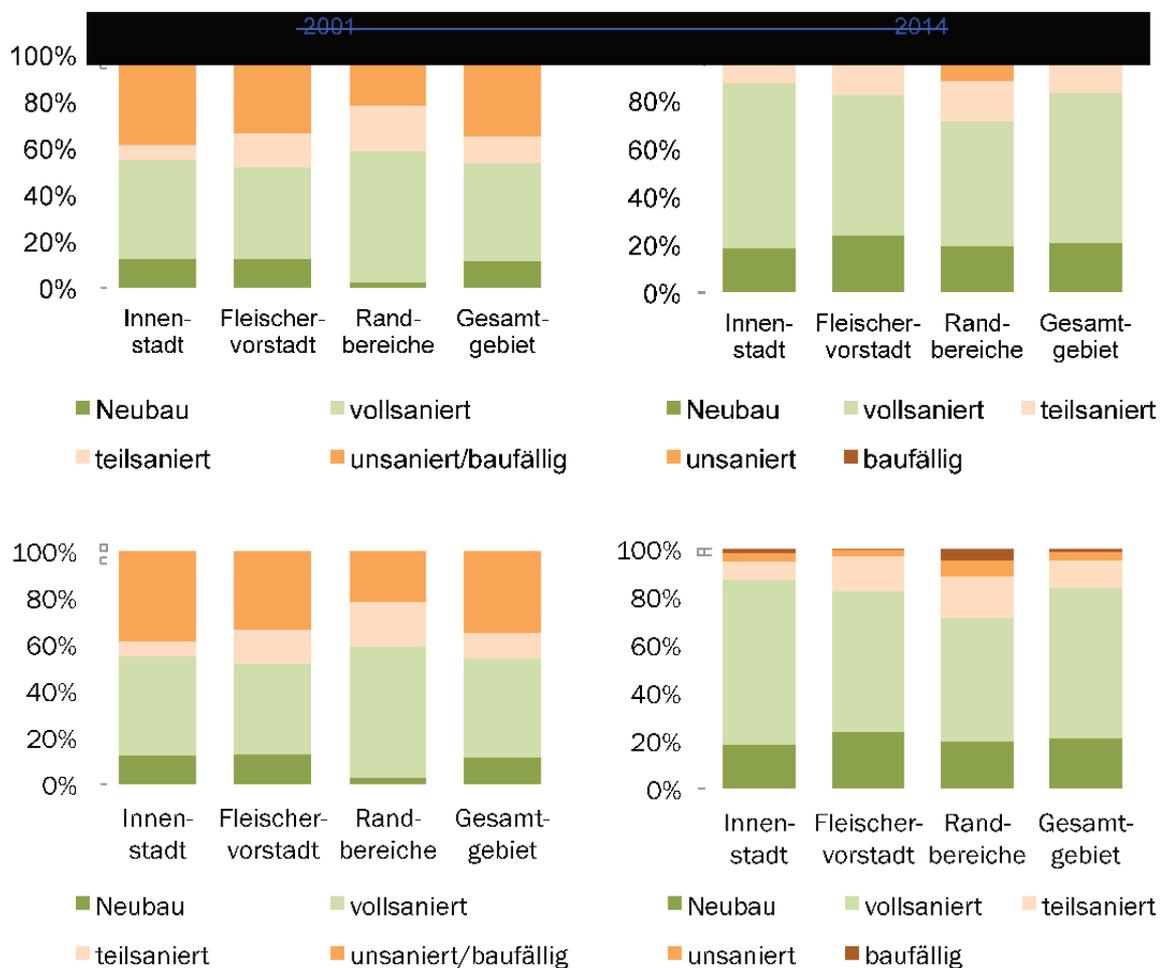
Neben den aus Förderprogrammen mit finanzierten Maßnahmen wurden zudem zahlreiche weitere Maßnahmen im Gebäudebereich umgesetzt. Damit zeigt sich die hohe Hebelwirkung der Städtebauförderung für Investitionen.

Seit der Rahmenplanung 2004 (Analyse im Jahr 2001) ist die Gebäudesanierung nochmals erheblich vorangeschritten. Im Jahr 2001 waren noch gut ein Drittel der Gebäude unsaniert oder baufällig. Heute sind unsanierte oder baufällige Gebäude eher einzelne Ausnahmefälle, die allerdings zum Teil erheblichen Sanierungsbedarfe haben. Ihr Anteil beträgt 1 bzw. 3 Prozent aller Gebäude.

intensive Fortsetzung des Sanierungs- und Neubaugeschehens zwischen 2001 und 2014

Gleichzeitig entstanden zahlreiche Neubauten: Insgesamt wurden im Jahr 2014 rund 280 Gebäude ermittelt, die seit dem Jahr 1990 entstanden sind. Dies entspricht etwa einem Fünftel aller Gebäude. Damit hat sich die Anzahl neu gebauter Gebäude in beiden Stadtteilen gegenüber den rund 150 Neubauten im Jahr 2001 fast verdoppelt.

Abb. 1.16: Sanierungsstand der Gebäude 2001 und 2014



Quellen: eigene Ermittlung April 2014 / Gebäudezustandskartierung Rahmenplan 2004

Betrachtet man den Sanierungsfortschritt kleinräumig, zeigt sich, dass im Jahr 2001 weitgehend durchsanierte Quartiere mit einem Anteil von mehr als 80 Prozent vollsanierter oder neugebauter Gebäude noch die Ausnahme waren und vor allem im zentralen Innenstadtbereich lagen. In den Randbereichen der In-

nenstadt und der gesamten Fleischervorstadt waren damals meist nur rund ein Drittel der Gebäude neugebaut oder vollsaniert.

Heute sind dagegen Quartiere mit einem Anteil von 80 und mehr Prozent vollsanierter oder neugebauter Gebäude in beiden Stadtteilen die Regel. Es gibt allerdings weiterhin Quartiere, in denen erst rund die Hälfte der Gebäude diesen Standard erreicht haben. Bei den Quartieren handelt es sich zum Teil um aktuelle Maßnahmenswerpunkte wie der im Umbau befindliche neue Unicampus in der Friedrich-Loeffler-Straße und die Planungen für das ehemalige KAW-Gelände.

Abb. 1.17: Anteil neugebaute und vollsanierte Gebäude 2001 und 2014

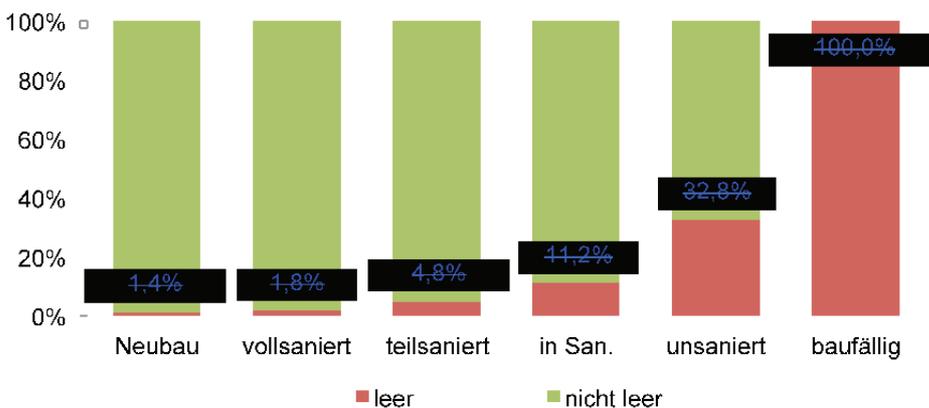


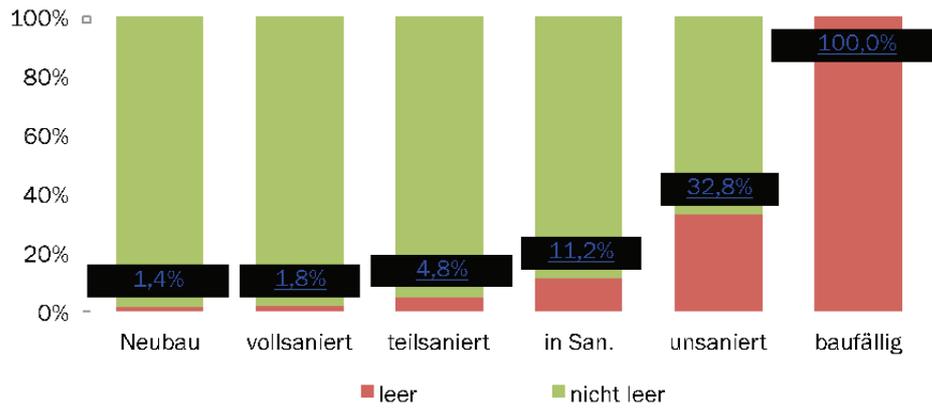
Quellen: eigene Ermittlung April 2014 / Gebäudezustandskartierung im Rahmenplan 2004

Der Erfolg der Sanierung für die Eigentümer wie für die Nutzer zeigt sich auch bei der Gegenüberstellung des Wohnungsleerstands mit dem Sanierungsstand:

- In den neugebauten und vollsanierten Gebäuden stehen nur rund 1,5 Prozent aller Wohnungen leer. Dies entspricht einer Vollvermietung, da einzelne Leerstände z.B. umzugsbedingt, nie vollständig zu vermeiden sind. Auch bei den teilsanierten Gebäuden liegt der Leerstand mit 5 Prozent aller Wohnungen recht niedrig.
- Je nach Sanierungsaufwand ist naturgemäß der Leerstand von Gebäuden, die aktuell saniert werden, erhöht, da einzelne Sanierungen so aufwändig sind, dass die Wohnungen zuvor leergezogen werden. Somit ist auch ein Leerstand von 11 Prozent bei laufenden Sanierungsmaßnahmen nicht auffällig.
- Bei den unsanierten Gebäuden liegt der Leerstand mit fast einem Drittel der Wohnungen deutlich höher. Die Wohnungen in den baufälligen Gebäuden stehen vollständig leer.

Abb. 1.18: Wohnungsleerstand nach Sanierungsstand im Plangebiet 2004/2014





Quelle: eigene Ermittlung April 2014

Baumaßnahmen - Erschließung

Im verkehrlichen Bereich lag der Fokus gesamtstädtisch zunächst auf der großräumigen Umgehung des Plangebiets. Maßnahmen wie der Bau der Umgehungsstraße und der Bahnparallele lagen zwar überwiegend nicht direkt im Plangebiet, ermöglichten jedoch erhebliche verkehrliche Entlastungen für dieses. Damit wurde erst die Grundlage dafür geschaffen, die Straßen innerhalb des Plangebiets neu zu gestalten. Inzwischen wurden zahlreiche Straßenabschnitte in der Fleischervorstadt erneuert. Für gut die Hälfte der Straßen steht eine Erneuerung noch aus. In der Innenstadt lag der Fokus der Straßensanierung vor allem auf der Fußgängerzone und den umliegenden Straßen.

*Schwerpunkte
Straßensanierung:
zentraler Innenstadtbereich sowie
Fleischervorstadt*

Mit der in der Umsetzung befindlichen Umgestaltung des Bahnhofsumfelds wird dieser Bereich zu einem multimodalen Verkehrsknoten umgestaltet. Der ZOB wurde bereits neu errichtet, die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes wird im Jahr 2015 abgeschlossen.

Baumaßnahmen: Grün- und Freiräume

Der Sanierungsschwerpunkt von Grün- und Freiräumen lag zunächst bei der Umgestaltung der Plätze und der Umfelder der Kirchen im zentralen Innenstadtbereich sowie beistattungsverbesserungen mit Spielplätzen und Sportanlagen in der Fleischervorstadt. Mittels der EFRE-Förderung wird die Aufwertung der Aufenthaltsbereiche im Bereich des Museumshafens ~~sowie der Wallanlagen~~ im Jahr 2015 nahezu [abgeschlossen, im Bereich der Wallanlagen wurde sie bereits 2014 abgeschlossen](#).

*Schwerpunkte Grün- und Freiräume:
Plätze, Museumshafen, Spiel- und Sportanlagen in der
Fleischervorstadt,
Wallanlagen*

Maßnahmen der Sozialen Stadt

Die Fleischervorstadt gehörte zu den bundesweit ersten Gebieten, die im Jahr 1999 in das damals neue Programm Soziale Stadt aufgenommen wurden. Grundlage der Programmumsetzung bildet das Integrierte Handlungskonzept aus dem Jahr 2002, das 2007 fortgeschrieben bzw. im Jahr 2009 teilfortgeschrieben wurde. Für das Programmgebiet wurden 4 Handlungsfelder definiert:⁸

1. Städtebauliche Stabilisierung durch Verbesserung der Wohn- und Verkehrsinfrastruktur
2. Stärkung des kulturellen und sozialen Lebens im Stadtteil
3. Stärkung der lokalen Ökonomie sowie Schaffung von Qualifizierungsmöglichkeiten
4. Quartiermanagement und Einwohneraktivierung, Stärkung der Potenziale der Bewohner und Verbesserung der Mitwirkung der Bewohner

Die investiven Möglichkeiten des Programms wurden vorrangig zur Aufwertung und zum Ausbau sozio-kultureller Angebote sowie von Spiel- und Sportangeboten im Stadtteil genutzt.

⁸ Vgl. dazu: Abschlussbericht Quartiermanagement 2002-2014, Caritasverband für das Erzbistum Berlin e.V., Region Vorpommern

Zugleich konnten Trägern intensive Unterstützungen zur Etablierung von Angeboten, bei der Vernetzung sowie bei der Entwicklung und Umsetzung von Kleinprojekten gegeben werden. Im Rahmen der Sozialen Stadt etablierten sich neue Höhepunkte für die Fleischervorstadt wie das Stadtteilstadtteilfest oder der Fleischervorstadt-Flohmarkt. In Verbindung mit dem Bundesprogramm LOS, das Mittel des Europäischen Sozialfonds (ESF) einsetzte, konnten zudem Existenzgründer und Beschäftigungsinitiativen gefördert werden.

*Etablierung Marke:
Kulturstandort
Fleischervorstadt*

Eingesetzt wurden zudem ein Verfügungs- sowie ein Bürgerfonds. Zwischen den Jahren 2003 bis 2014 wurden über den Verfügungsfonds 338 kleinere Maßnahmen und Projekte von Bürgern und örtlichen Trägern in einem Umfang von über 200.000 Euro bezuschusst. Über den Bürgerfonds konnten größere Projekte wie z.B. die Herrichtung von Spiel- und Sportplätzen realisiert werden.

*338 Mikroprojekte für
die Fleischervorstadt*

Ab dem Jahr 2002 bis Mitte 2014 war der Caritasverband für das Erzbistum Berlin e.V., Region Vorpommern (Stadtcaritas Greifswald) mit dem Quartiermanagement für die Fleischervorstadt beauftragt und unterhielt in der Bahnhofstraße 15 ein Quartierbüro. Im Zuge des Verstetigungsprozesses bildete sich die Initiative Fleischervorstadt Gestalten, die sich für den Fortbestand einzelner Angebote (z.B. Fleischervorstadt-Flohmarkt) engagiert.

*Verstetigung des
Engagements für den
Stadtteil:
Initiative Fleischervorstadt Gestalten*

Aufgabenerfüllung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Gemäß § 157 BauGB hatte die Universitäts- und Hansestadt Greifswald von November 1991 bis September 2012 die BauBeCon Sanierungsträger GmbH (zu Beginn unter dem Namen „Neue Heimat Niedersachsen“) als Treuhänderischen Sanierungsträger beauftragt. Seit dem 1. Oktober 2012 werden die Aufgaben von der Universitäts- und Hansestadt Greifswald durch die Stabsstelle Stadtplanung koordiniert.

Die Umsetzung der Sanierungsmaßnahme wurde zudem von einer intensiven Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit flankiert. Als besondere Veröffentlichungen sind zu nennen: Ausstellung und Broschüre „10 Jahre Stadtplanung Greifswald“ (2001) sowie die Broschüre „Soziale Stadt in Greifswald - Fleischervorstadt und Schönwalde II“ (2011).

intensive Öffentlichkeitsarbeit zur Stadt-erneuerung und zur Sozialen Stadt

Abb. 1.19: Ausstellung „10 Jahre Stadtplanung Greifswald“ und Stadtteilwegweiser „Fleischervorstadt – Ein Stadtteil mit Zukunft“



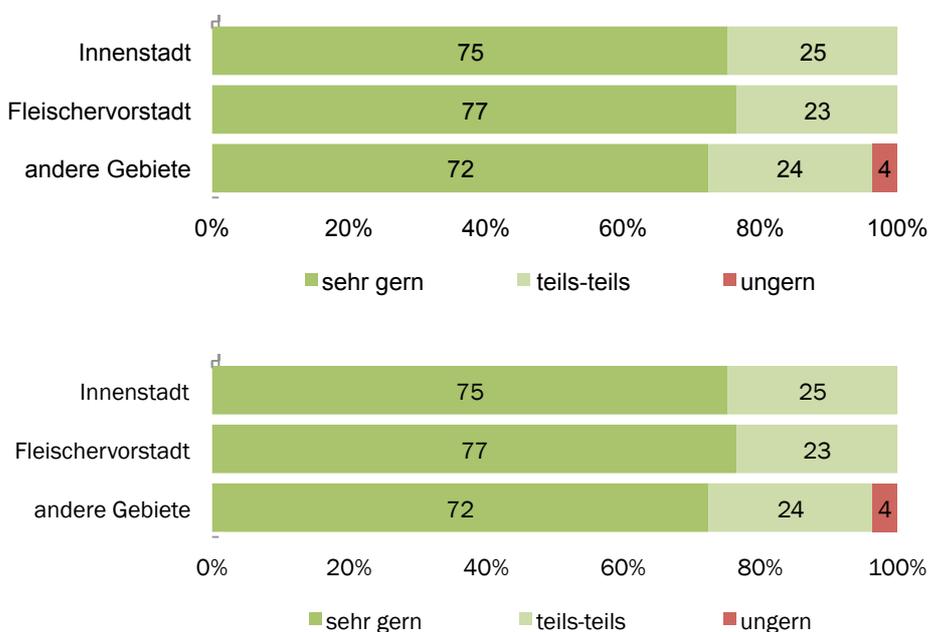
1.3.3 Stadterneuerung aus Bürgersicht

Die Befragung im Jahr 2014 erlaubt Rückschlüsse zu den Beziehungen und den Bindungen der Befragten zur Gesamtstadt und zu den Wirkungen des Stadterneuerungsprozesses.

Die Befragten sind mit der Stadt Greifswald als Wohnort insgesamt sehr zufrieden: Rund drei Viertel der Befragten in allen Gebieten (Innenstadt: 75 Prozent, Fleischervorstadt: 77 Prozent, andere Gebiete 72 Prozent) gaben an, sehr gern in Greifswald zu wohnen. Rund ein Viertel (Innenstadt: 25 Prozent, Fleischervorstadt: 23 Prozent, andere Gebiete 24 Prozent) waren unentschieden. Ungern leben nur einzelne Befragte in Greifswald (Innenstadt und Fleischervorstadt: kein Befragter, andere Gebiete 4 Prozent). Auch unter den Studierenden zeigt sich eine sehr hohe Zufriedenheit: 70 Prozent der Befragten wohnen sehr gern in Greifswald, ungern kein Befragter.

Drei Viertel der Befragten wohnen sehr gern in Greifswald.

Abb. 1.20: Frage: „Wohnen Sie insgesamt gesehen gern in Greifswald?“



Ergebnis der Befragung 2014, Angaben in % der Befragten, n = 391

Die hohe Zufriedenheit zeigt sich auch im Vergleich mit Innenstadtbefragungen in anderen Städten: Sehr gern wohnen in Wernigerode 79 Prozent und in Senftenberg 69 Prozent der Befragten.⁹

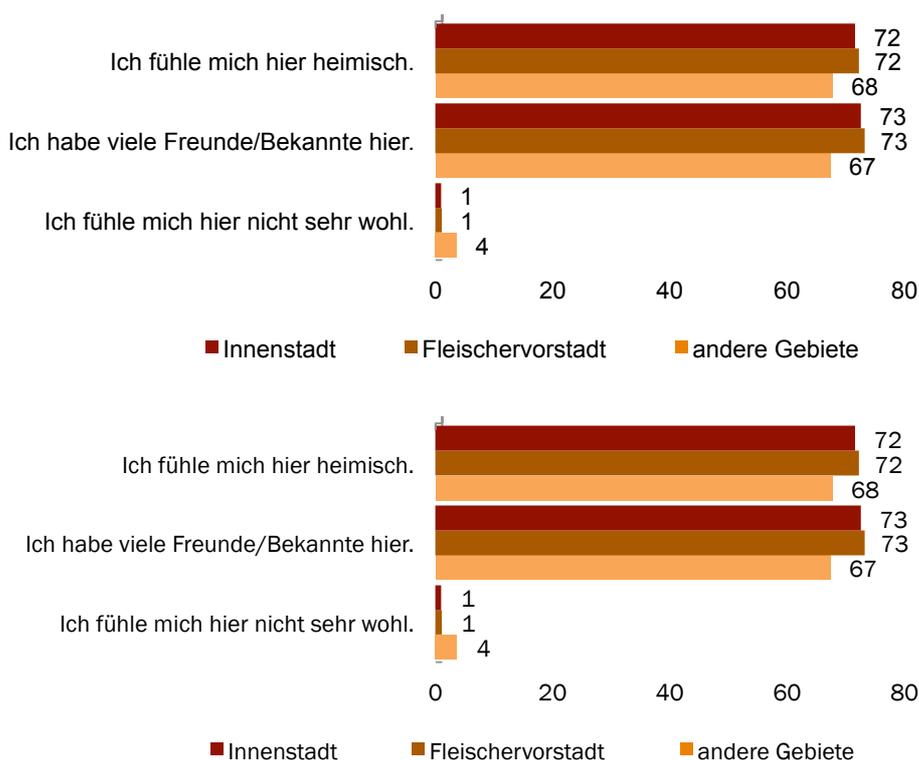
Mehr als drei Viertel aller im Jahr 2014 Befragten antworteten auf die Frage: „Würden Sie auswärtigen Freunden raten, nach Greifswald zu ziehen?“, mit einer positiven Empfehlung (Innenstadt: 89 Prozent, Fleischervorstadt: 83 Prozent, andere Gebiete 76 Prozent), was ein weiterer Beleg für die hohe Lebensqualität der Stadt aus Sicht der Befragten ist.

⁹ Wernigerode Innenstadtbefragung im Jahr 2009, n = 290; Senftenberg Innenstadtbefragung im Jahr 2010, n = 250

Trotz des hohen Anteils von Studierenden, die zeitlich nur für einen sehr begrenzten Zeitraum in der Stadt leben, gaben in allen Gebieten rund zwei Drittel bis drei Viertel der Befragten an, sich in Greifswald heimisch zu fühlen (Innenstadt und Fleischervorstadt: 72 Prozent, andere Gebiete 68 Prozent) sowie viele Freunde bzw. Bekannte in der Stadt zu haben (Innenstadt und Fleischervorstadt: 73 Prozent, andere Gebiete 67 Prozent).

Drei Viertel fühlen sich in Greifswald heimisch und haben hier viele Freunde.

Abb. 1.21: Frage: „Wie sind Ihre persönlichen Beziehungen in der Stadt?“

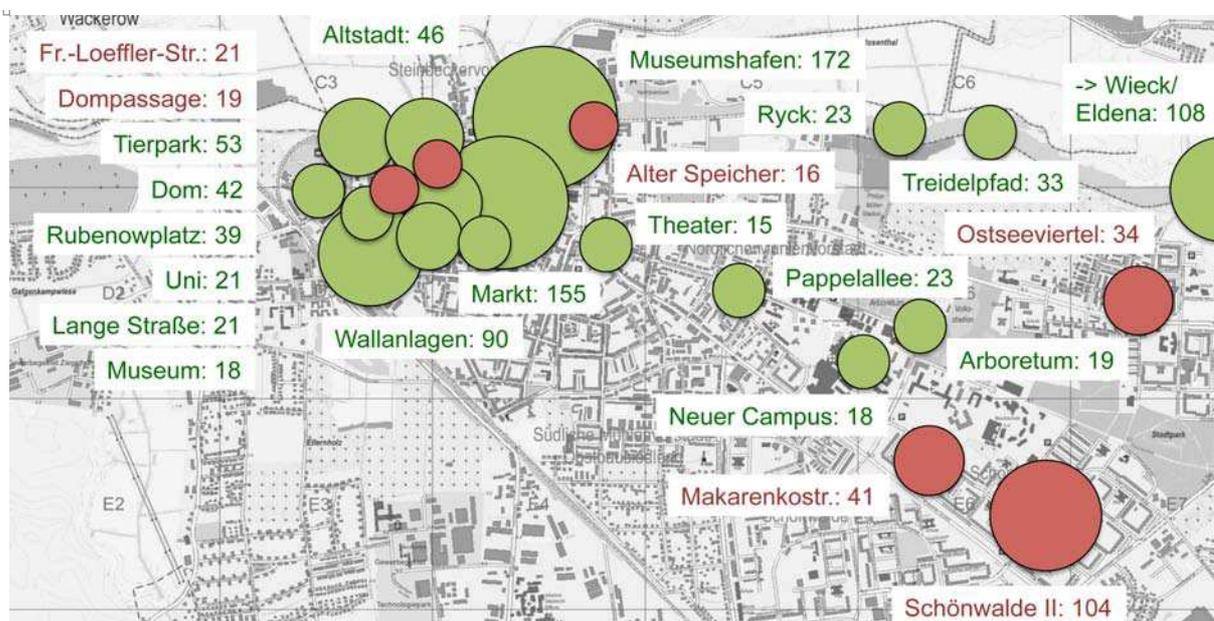


Ergebnis der Befragung 2014, ausgewählte Unterfragen, Angaben in % der Befragten, Mehrfachnennungen möglich, n = 391

Ein wichtiges Gesamtbild für den Erfolg der bisherigen Stadterneuerung zeigt sich bei der Frage, welche Straßen, Gebäude und Plätze im gesamten Stadtgebiet die Befragten besonders gern haben und welche sie als besonders unangenehm oder veränderungswürdig empfinden.

Liebings- und Problemorte

Abb. 1.22: Frage: „Welche Straßen, Gebäude oder Plätze in Greifswald haben Sie besonders gern, welche empfinden Sie als besonders unangenehm oder veränderungswürdig?“



Ergebnis der Befragung 2014, Angaben in Zahl der Nennungen, Mehrfachnennungen möglich, 1.102 (grün = positive) / 600 (rot = negative) Antworten von 362 (mit positiven Nennungen) / 316 (mit negativen Nennungen) Befragten

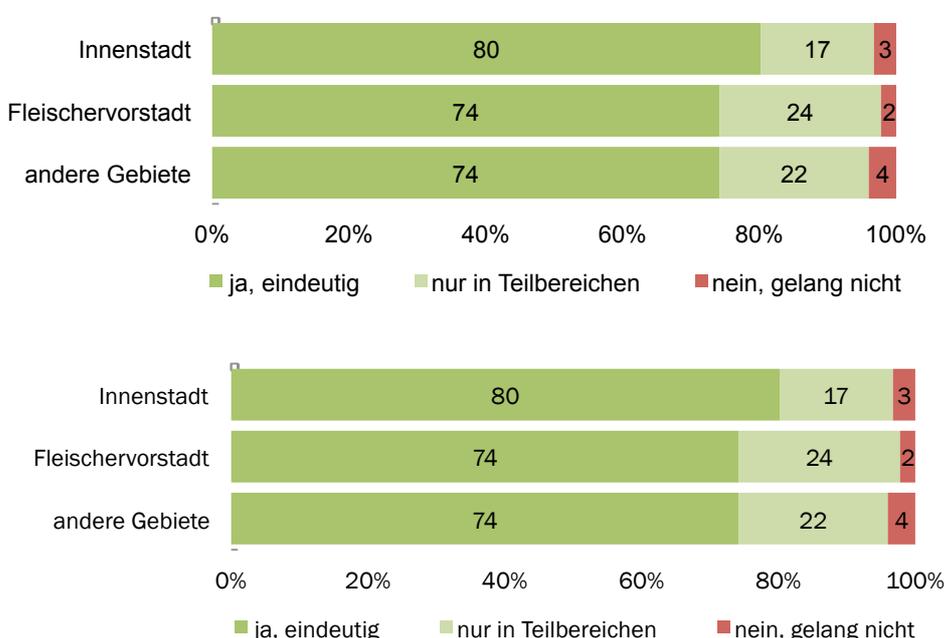
Der Großteil der positiven Nennungen bezieht sich auf das Plangebiet und dort vor allem auf Bereiche, die im Rahmen der Stadterneuerung aufgewertet wurden: Museumshafen, Markt, Wallanlagen, historische Altstadt als Ganzes, weitere Einzelstandorte. Die wichtigste positive Nennung außerhalb der Innenstadt betrifft den Bereich Wieck / Eldena. Dies bestätigt die bisherige Strategie und Schwerpunktsetzung bei der Stadterneuerung.

Unangenehme und veränderungswürdige Orte wurden vor allem außerhalb des Plangebiets benannt. Im Gebiet selbst sind es der ehemalige Getreidespeicher in der Hafestraße 37, die Dompassage und die Friedrich-Loeffler-Straße. Diese Orte bilden auch für die Sanierungsplanung Schwerpunkte.

Die Stadterneuerung der vergangenen 25 Jahre wurde von den Befragten sehr positiv bewertet: Gut drei Viertel der Befragten gaben an, dass es gelang, das Flair in der Innenstadt wirksam aufzuwerten. Rund jeder fünfte Befragte gab an, dass dies zumindest in Teilbereichen gelang. Bezogen auf die Fleischervorstadt ist der Anteil derjenigen, die dies eher auf Teilbereiche als den gesamten Stadtteil beziehen, mit gut einem Drittel deutlich höher. Dies spiegelt auch den realen Sanierungsstand in beiden Stadtteilen wider.

Gesamtbewertung der Stadterneuerung seit dem Jahr 1990

Abb. 1.23: Frage: „Gelang es, das Flair der Innenstadt durch die Sanierung in den vergangenen 25 Jahren wirksam aufzuwerten?“

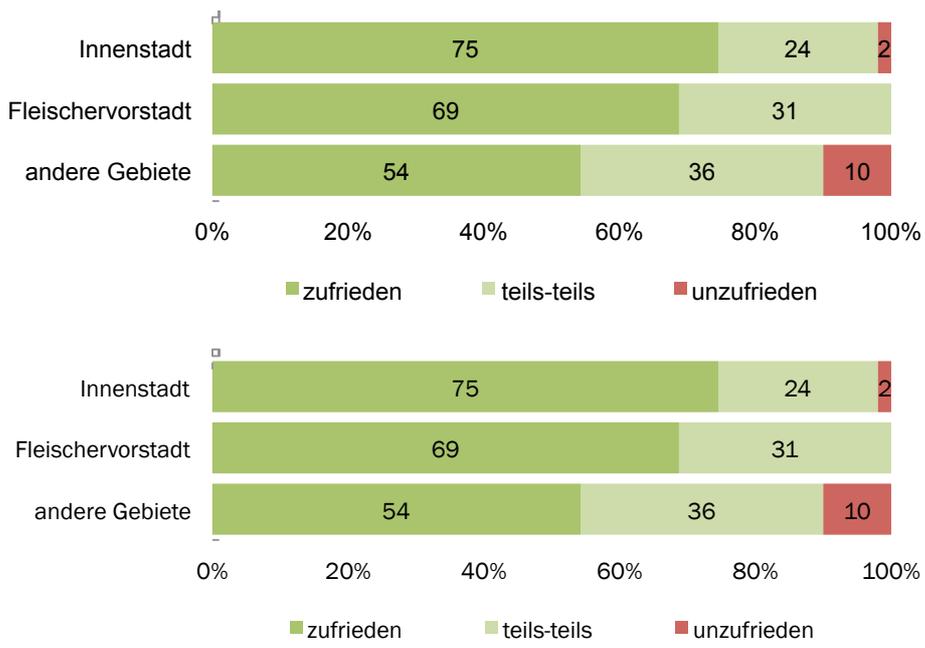


Ergebnis der Befragung 2014, Angaben in % der Antworten, n = 354

Befragt nach der Zufriedenheit mit der Wohnumgebung zeigt sich gleichfalls ein sehr positives Gesamtbild, das auf die Wirkung der Stadterneuerung zurückzuführen ist: Rund drei Viertel der Befragten in der Innenstadt (74 Prozent) und über zwei Drittel der Befragten in der Fleischervorstadt (60 Prozent) gaben an, mit ihrer Wohnumgebung zufrieden zu sein. Die übrigen Befragten in den beiden Stadtteilen sind immerhin teilweise zufrieden (Innenstadt: 23 Prozent, Fleischervorstadt: 31 Prozent). Explizit unzufrieden äußerten sich nur einzelne Befragte (Innenstadt: 2 Prozent, Fleischervorstadt: kein Befragter). In den anderen Gebieten fiel die Bewertung der eigenen Wohnumgebung deutlich schlechter aus: Nur gut die Hälfte (54 Prozent) war zufrieden, gut jeder dritte nur in Teilen (36 Prozent) und immerhin jeder zehnte Befragte unzufrieden (10 Prozent).

hohe Zufriedenheit mit der Wohnumgebung

Abb. 1.24: Frage: „Sind Sie mit Ihrer Wohnumgebung zufrieden?“



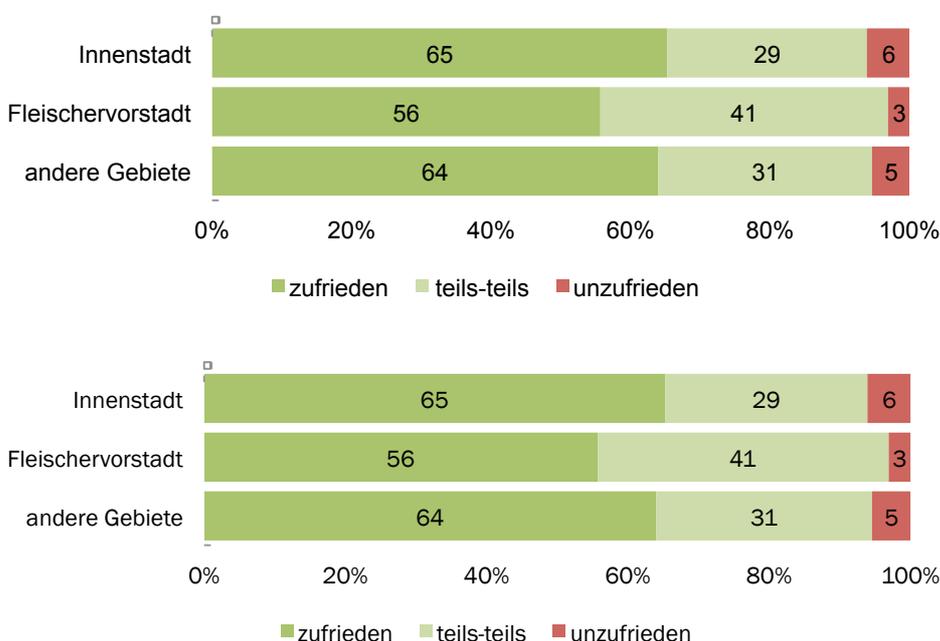
Ergebnis der Befragung 2014, Angaben in % der Antworten, n = 384

Der Vergleich mit Befragungen in anderen Innenstädten belegt den sehr hohen Zufriedenheitsgrad in der Greifswalder Innenstadt und Fleischervorstadt: Zufrieden sind mit ihrer Wohnumgebung in Wernigerode 64 Prozent, in Senftenberg 59 Prozent, in Sömmerda 53 Prozent und in Eberswalde 66 Prozent.¹⁰

Die Zufriedenheit mit der Wohnung an sich fällt etwas weniger positiv aus als die mit der Wohnumgebung: 65 Prozent der Befragten in der Innenstadt und 56 Prozent in der Fleischervorstadt sind zufrieden mit ihrer Wohnung. Dies sind rund 10 Prozentpunkte weniger als bei der Zufriedenheit mit der Wohnumgebung. In den anderen Gebieten ist die Zufriedenheit mit der Wohnung dagegen um rund 10 Prozentpunkte höher als die mit der Umgebung und liegt bei 64 Prozent. In allen Gebieten äußerten sich nur einzelne Befragte explizit unzufrieden (Innenstadt: 6 Prozent, Fleischervorstadt: 3 Prozent, andere Gebiete: 5 Prozent).

etwas niedrigere Zufriedenheit mit der Wohnung

Abb. 1.25: Frage: „Sind Sie mit ihrer jetzigen Wohnung insgesamt gesehen zufrieden?“



Ergebnis der Befragung 2014, Angaben in % der Antworten, n = 381

Befragt nach den größten Erfolgen und Misserfolgen der Sanierung überwiegen bei der offen gestellten Frage die positiven Nennungen sehr deutlich (422 Nennungen zu Erfolgen, 282 Nennungen zu Misserfolgen).

größte Erfolge und Misserfolge der Sanierung

Als größte Erfolge der Sanierung wurden von den Befragten vor allem die Neugestaltung des Marktplatzes und des Museumshafens sowie der Langen Straßen benannt. Auch die Sanierung der historischen Gebäude wie der übrigen Bausubstanz wird von den Befragten als sehr wirksam eingeschätzt. Als Misserfolge wurden dagegen die Dompassage (derzeit hoher Leerstand) und der Umbau der ehemaligen Post zum Technischen Rathaus (finanzielle Rahmenbedingungen) bewertet.

¹⁰ Wernigerode Innenstadtbefragung im Jahr 2009, n=290; Senftenberg Innenstadtbefragung im Jahr 2010, n = 250; Sömmerda Auswertung Gesamtstadtbefragung für Innenstadt im Jahr 2009, n = 90; Eberswalde Auswertung Gesamtstadtbefragung für Innenstadt im Jahr 2011, n = 100

Abb. 1.26: Frage: „Welches waren aus Ihrer Sicht die größten Erfolge bzw. Misserfolge der Sanierung in der Innenstadt und der Fleischervorstadt in den vergangenen 25 Jahren?“

Erfolge	Anzahl	Misserfolge	Anzahl
Marktplatz	69	Dompassage	37
Sanierung historischer Gebäude	38	Sanierung Alte Post	10
Sanierung der Bausubstanz	37	Abrisse	14
Museumshafen	29	Wallanlagen	12
Lange Straße	24	Neubauten	12
Theater	23	unsanierte Gebäude	10
Landesmuseum	20	Abschaffung Parkplätze	10
Wallanlagen	19	Universität	7
Verbesserung Straßen/Radwege	16	Speicher Museumshafen	7
Bahnhof	14	Zustand Straßen/Wege	7
Flair	11	hohe Mieten	6
Sanierung der Uni-Gebäude	10	Marktplatz	6
Stadtteile insgesamt	10	zu wenig Grün	5
Tierpark	9	Brachen/Leerstand	5
Neubau/Sanierung Wohnungen	8	Baustellen	5
Rubenowplatz	7		
Fischmarkt	7		
Klinikum	5		
Gesamt	422	Gesamt	282

Ergebnis der Befragung 2014, offene Frage, Mehrfachnennungen möglich, Angaben in Zahl ab 5 Nennungen, Erfolge: Angaben aus 233 Haushalten, Misserfolge: Angaben aus 189 Haushalten

Abb. 1.27: Besondere Sanierungserfolge: Marktplatz und Museumshafen



1.4 Handlungsbedarfe

1.4.1 Stärken und Schwächen im Überblick

In der folgenden Abbildungsfolge sind die wesentlichen städtebaulichen Stärken und Schwächen zusammengefasst nach Themen dargestellt.

Abb. 1.28: Städtebauliche Stärken und Schwächen im Überblick

Erhaltung und Wiedergewinnung der historischen Stadt- und Baustruktur ...



Die prägnanteste städtebauliche Stärke beider Stadtteile liegt in der bewahrten historischen Stadtstruktur, den überwiegend erhaltenen Straßen- und Platzräumen und den historischen baulichen Merkzeichen. Die beeindruckende Stadtsilhouette, geprägt durch die drei Kirchenbauten, ist eine Besonderheit der Stadt.

Im Zuge der Stadterneuerung konnten über Sanierung, umfanglichen Neubau und Ersatzneubau die historischen Blockstrukturen und Straßenräume gestärkt werden.

... aber immer noch Lücken in stadtbildprägenden Räumen

Trotz 25 Jahren intensiver Stadterneuerung sind nicht alle Lücken geschlossen: Innenstadt ca. 39 Parzellen, Fleischervorstadt ca. 42 Parzellen. Einzelne Lücken kamen durch ausbleibende Instandhaltung und Abriss insbesondere in der Fleischervorstadt dazu.

Die Entwicklung der A-Quartiere und der neuen Stadtkante zum Hafen, erfolgt zeitlich eher lang gestreckt.



Landschaftsnähe, Ryck, Wallanlagen bieten für die Innenstadt besondere Freiraumqualitäten...



Die Innenstadt verfügt über schnell erreichbare und attraktive Erholungs- und Freizeiträume, die zugleich auch günstige Wirkungen auf das Stadtklima haben. Die Fernwirkung der Landschaft in die zentrale Fußgängerzone ist eine Besonderheit.

Die Blockgrößen sowohl in der Innenstadt und in der Fleischervorstadt bieten in der Regel günstige Grünanteile für private und gemeinschaftliche Nutzungen.

... aber die Bedarfe an Freiräumen für Spiel und Kommunikation in der Fleischervorstadt steigen

In der Fleischervorstadt sind öffentliche Grünanlagen kaum vorhanden. Aufgrund der Bevölkerungszunahme sind die Bedarfe an Freiräumen für Spiel und Kommunikation kontinuierlich gewachsen, wobei mit einzelnen Maßnahmen vorhandene Defizite gedämpft wurden: Anlage und Sanierung Spielplätze, Aufwertung und Öffnung Schulhöfe und Schulsportanlagen. Die fortschreitende bauliche Verdichtung wird die Bedarfe weiter steigen lassen.



Die Qualität des Wohnens hat sich erheblich verbessert ...



87 Prozent der Wohnungen in der Innenstadt und der Fleischervorstadt sind heute vollständig saniert oder neu gebaut. Wohnen ist die bedeutsamste Funktion in beiden Stadtteilen und trägt entscheidend zum Erhalt der historischen Bausubstanz sowie zur Rekonstruktion des historischen Stadtgrundrisses bei.

Zugleich sind enorme Wohnbaupotenziale nutzbar, die auf kurzen Wegen zentrale Angebote der Innenstadt und die Stadt insgesamt stärken.

... aber weiterhin ist der Sanierungsbedarf für einzelne Wohngebäude sehr hoch.

Die in der Anzahl wenigen unsanierten historischen Wohngebäude sind häufig in desolatem Zustand oder gar vom Verfall bedroht mit hohen Sanierungsbedarfen. Die Objekte sind dispers verteilt, so dass der hohe Aufwertungsstand des Umfeldes die potenzielle Sanierung begünstigt.



alte Fassung:

Gute Voraussetzungen für eine sozial ausgewogene Wohnraumentwicklung, ...



Der relativ große Bestand an kommunalen Wohnungen in der Innenstadt eröffnet Spielräume für die kommunale Wohnungspolitik.

Ein Großteil der für neuen Wohnungsbau geplanten Flächen befindet sich im kommunalen Eigentum. Zudem bieten die Instrumente des besonderen Städtebaurechts weitere Optionen zur Förderung bezahlbaren Wohnungsbaus.

... doch das hohe Mietenniveau und die Nachfrage finanzstarker Haushalte bergen Gefahren.

Die Mieten in Greifswald sind auf einem großstädtischem Niveau. In beiden Stadtteilen liegen sie zudem über den städtischen Durchschnittswerten. Die wenigen vorhandenen Nischen für sehr preisgünstiges Wohnen werden mit fortschreitender Sanierung weiter verknappt.

Es besteht die Gefahr, dass sich einzelne Bevölkerungsgruppen das Wohnen in den zentral gelegenen Stadtteilen nicht mehr leisten können und sich die soziale Entmischung verstärkt.



neue Fassung:

Gute Voraussetzungen für die Gestaltung der Wohnverhältnisse



Der relativ hohe Bestand an kommunalen Wohnungen in der Innenstadt eröffnet Spielräume für die kommunale Wohnungspolitik.

Ein großer Teil der für Wohnungsbau entwickelbaren Flächen befindet sich in kommunalem Eigentum. Zusammen mit den im Sanierungsgebiet ausübaren Vorkaufsrechten können dadurch die Spielräume für die kommunale Wohnungspolitik erweitert werden.

... aber knapper werdendes Angebot an preiswertem Wohnraum v.a. im Rahmenplangebiet.

Die Mieten in Greifswald sind eher auf großstädtischem Niveau als auf dem Niveau der Region Vorpommern.

Die großen Fortschritte bei der Stadtsanierung bedingen – ohne Förderung – eine Verknappung preiswerten Wohnraums.

Gleichzeitig ist der Anteil an barrierefreien Wohnungen recht niedrig, was vor dem Hintergrund des demographischen Wandels mittelfristig ein Standortnachteil werden kann.



Attraktives Einkaufserlebnis aufgrund städtebaulicher Qualitäten und kleinteiliger Handelsstrukturen in der Innenstadt ...



Der konzentrierte Einkaufsbereich in der zentralen Fußgängerzone (Lange Straße / Schuhhagen) ist trotz der integrierten Innenstadtlage mit allen Verkehrsmitteln vergleichsweise gut erreichbar. Das Sanierungsgeschehen hat den Einkaufsbereich erheblich aufgewertet. Momentane Schwierigkeiten bei der Dompassage erscheinen aufgrund der guten Lage (1A) nicht städtebaulich bedingt.

... aber mangelnde Nahversorgungsangebote in beiden Stadtteilen

Aus Sicht der perspektivischen Nachfrage erscheinen die Wachstumspotenziale für den Einzelhandel gering, so dass es in den nächsten Jahren eher um eine Qualifizierung der bestehenden Angebote sowie der damit verbundenen Beseitigung von Defiziten in einzelnen Marktsegmenten gehen wird, als um deutliche Flächenausweitungen. Zugleich bestehen Defizite sowohl in der Innenstadt und in der Fleischervorstadt mit Nahversorgungsangeboten, deren Abbau, auch mit Blick auf das mögliche weitere Bevölkerungswachstum, geboten ist.



Hohe Konzentration von Bildungs- und Kulturangeboten ...



Beide Stadtteile weisen eine sehr hohe Konzentration von bildungsbezogenen und kulturellen Einrichtungen auf. Die Universität hat dabei eine herausgehobene Stellung und verhilft der Stadt zu einer Lebendigkeit, die auch im Vergleich mit anderen Universitätsstädten ein Alleinstellungsmerkmal ist. Die hohe Dichte an Bildung und Kultur hält zugleich wertvolle historische Gebäude und Ensembles in der Nutzung.

... aber Folgenutzungen für sehr bedeutsame Standorte erscheinen über Bildung und Kultur immer schwerer organisierbar.

Im Zuge der Optimierung von Standorten der Universität werden in den kommenden Jahren mehrere, zum Teil auch bauhistorisch bedeutsame Gebäude, für neue Nutzungen frei. Zugleich haben mehrere soziokulturell genutzte Gebäude erheblichen Sanierungsbedarf (z.B. ehem. Gesellschaftshaus, Jugendzentrum klex). Im Zuge des Auslaufens von Förderungen der Soziale Stadt in der Fleischervorstadt brechen für soziokulturelle Angebote bzw. Projekte einzelne Finanzierungsbausteine weg.



Die Innenstadt ist ein wichtiger touristischer Anziehungspunkt ...



Mit den beeindruckenden Bauwerken der Backsteingotik, dem Pommerschen Landesmuseum, dem kulturellen und studentischen Leben, dem Museumshafen und maritimen Flair verfügt die Innenstadt über beachtliche touristische Anziehungspunkte.

... mit ausbaufähigen Potenzialen.

Auch wenn wichtige Erlebnisräume und touristische Infrastrukturen saniert und entwickelt wurden, bedarf vor allem die eingeleitete Hinwendung der Stadt zum Wasser noch zahlreicher weiterer Maßnahmen, um diesen besonderen Erlebnisraum für Touristen besser zu erschließen. Zugleich ist ein Ausbau der touristischen Beherbergungsangebote auch für die Innenstadt eine bedeutsame Entwicklungsoption.



alte Fassung:

Die Maßnahmen im Bereich Verkehr brachten für die Stadtteile deutliche Entlastungen ...



Das Straßennetz in der und um die Universitäts- und Hansestadt wurde in den vergangenen Jahren ausgebaut. Die konzentrierte Lenkung der straßengebunden Hauptverkehre führte vor allem für die Fleischervorstadt zu verminderten Verkehrsbelastungen.

Die Nutzung des Fahrrads und die offensiven Maßnahmen der Stadt für die Gestaltung eines stadtverträglichen Verkehrs einschließlich der Förderung neuer Angebote (z.B. Leihsysteme) sind beispielgebend.

... aber bei der Sanierung von Straßen und Wegen in den Stadtteilen gibt es noch weiteren Sanierungsrückstand

Auch nach Abschluss der laufenden Straßenraumsanierungen stehen wichtige Aufgaben für die nächsten Jahre an. Die noch nicht konzentrierte Führung des Hauptverkehrs über die Goethestraße (Verlagerung von der Langen Reihe) führt zu vermeidbaren Belastungen in der Fleischervorstadt. Der Hansering weist eine sehr hohe Trennwirkung auf. Zudem gibt es Konfliktpunkte in der Innenstadt (Mühlenstr., Rubenowstr.) für die sich ggf. weitere Verkehrsberuhigungen anbieten. Für das Bewohnerparken ist die Situation in der Innenstadt angespannt.



neue Fassung:

Die Maßnahmen im Bereich Verkehr brachten für die Stadtteile deutliche Entlastungen ...



Das Straßennetz in der und um die Universitäts- und Hansestadt wurde in den vergangenen Jahren ausgebaut. Die konzentrierte Lenkung der straßengebunden Hauptverkehre führte vor allem für die Fleischervorstadt zu verminderten Verkehrsbelastungen.

Die Nutzung des Fahrrads und die offensiven Maßnahmen der Stadt für die Gestaltung eines stadtverträglichen Verkehrs einschließlich der Förderung neuer Angebote (z.B. Leihsysteme) sind beispielgebend.

... aber bei der Sanierung und barrierefreien Gestaltung von Straßen und Wegen in den Stadtteilen gibt es noch weiteren Sanierungsrückstand

Auch nach Abschluss der laufenden Straßenraumsanierungen stehen wichtige Aufgaben für die nächsten Jahre an. Die noch nicht konzentrierte Führung des Hauptverkehrs über die Goethestraße (Verlagerung von der Langen Reihe) führt zu vermeidbaren Belastungen in dichter bebauten Bereichen der Fleischervorstadt. Der Hansering weist eine sehr hohe Trennwirkung auf. Zudem gibt es Konfliktpunkte in der Innenstadt (Mühlenstr., Rubenowstr.) für die sich ggf. weitere Verkehrsberuhigungen anbieten. Für das Anwohnerparken ist die Situation in der Innenstadt angespannt. Eine Barrierefreiheit der öffentlichen Wege ist bisher nur abschnittsweise realisiert.



1.4.2 Städtebauliche Missstände

In der folgenden Abbildung sind die wesentlichen städtebaulichen Missstände für das Plangebiet dargestellt. Deutlich werden die Schwerpunktaufgaben der weiteren Stadterneuerung und -entwicklung: Fortführung der Rekonstruktion des historischen Stadtgrundrisses, Anpassung und Sanierung der Verkehrserschließung, Entwicklung der Konversionsstandorte.

Abb. 1.29: Städtebauliche Missstände

(A3-Querformat)

2. Leitbild und Schwerpunkte

2.1 Städtebauliches Leitbild

2.1.1 Leitbild der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Die Universitäts- und Hansestadt verfügt seit dem Jahr 1999 über ein Leitbild, dessen Umsetzung und Weiterentwicklung über Arbeitskreise begleitet wurde. Im Jahr 2010 erfolgte eine Fortschreibung. Das gesamtstädtische Leitbild bildet den Rahmen des städtebaulichen Leitbilds für den Stadtkern.

Leitbild für Greifswald

Greifswald: Regional verankert – international vernetzt

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald ist das Zentrum der Region Vorpommern. Als traditionsreiche Hansestadt ist sie eine zukunftsfähige und moderne Universitätsstadt im Ostseeraum. Die besondere geografische Lage wird für vielfältige und enge Kooperationen mit Skandinavien, dem Baltikum und dem Nachbarland Polen genutzt.

Stadt und Ernst-Moritz-Arndt-Universität sind über Jahrhunderte fest miteinander verbunden. Gemeinsam werden sie den Universitätsstandort Greifswald ausbauen und stärken.

Greifswald ist ein Bildungs- und Ausbildungszentrum mit überregionaler Bedeutung. Jungen Menschen eine berufliche Perspektive zu bieten und Fachkräfte zu sichern, wird vorrangig sein.

In Verbindung mit dem Umland ist Greifswald ein wettbewerbsfähiger Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort mit besonderen Kompetenzen in den Branchen Gesundheitswirtschaft, Energie, Elektronik, Maritime Wirtschaft und Tourismus. Zukunftsorientierte Spitzenforschung und Technologie, hauptsächlich auf den Gebieten Plasmatechnologie, Life-Science und Biotechnologie sowie der Tiergesundheit, machen Greifswald einzigartig.

Greifswald ist als Geburtsort des großen Malers der Romantik Caspar David Friedrich weltweit bekannt. Die Anziehungskraft seiner Werke wird als verpflichtendes historisches Erbe noch offensiver für den internationalen Tourismus ausgestaltet.

Das außergewöhnliche Kultur- und Sportangebot, das maritime Flair, die Nähe zu den Inseln Rügen und Usedom sichern eine hohe Lebensqualität. Mit dem Engagement auf dem Gebiet des lokalen Klimaschutzes nimmt die Stadt eine bundesweite Vorreiterrolle ein.

Greifswald ist eine weltoffene Stadt, in der Vielfalt gelebt wird.

Folgende Strategiebereiche sind für die Entwicklung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald wesentlich: Universität, Wissenschaft und Wirtschaft, Bildung und Fachkräfte, Gesundheit, Kultur und historisches Erbe, Lebensqualität, Umwelt und Klimaschutz, Regionales Zentrum und Vernetzung.

Das Leitbild ist nur auf der Grundlage einer nachhaltigen und soliden kommunalen Finanzwirtschaft gemeinsam mit den Bürgern umsetzbar.

2.1.2 Städtebauliches Leitbild für den Stadtkern

Das Plangebiet umfasst den Stadtkern mit seinen engeren Verflechtungsbereichen. Mit Bezug zum gesamtstädtischen Leitbild wird folgendes städtebauliches Leitbild vorgeschlagen:

Der Stadtkern Greifswalds ist mit seinem bauhistorischen Erbe das politische, wirtschaftliche, kulturelle und soziale Zentrum der Stadt und Region. Als Wohnort kommt ihm eine besondere Bedeutung zu.

Seine städtebauliche Erneuerung und Weiterentwicklung bleibt wichtigstes Projekt der Stadtentwicklung.

Das städtebauliche Leitbild ist mit Leitbild-Bausteinen untersetzt, aus denen sich jeweils konkrete städtebauliche Erneuerungs- und Entwicklungsstrategien für den Stadtkern ableiten.

Abb. 2.1: Leitbild-Bausteine und städtebauliche Strategien

Leitbild-Bausteine	städtebauliche Strategien für den Stadtkern
Zentrum der Stadt und Region	<ul style="list-style-type: none"> - Konzentration zentraler Einrichtungen - Qualifizierung der Innenstadt als Einkaufszentrum - Verbesserung der Verkehrsorganisation
Universitätsstadt	<ul style="list-style-type: none"> - Nutzung der Impulse des neuen Campus Friedrich-Loeffler-Straße für die Innenstadtentwicklung - Schaffung von Räumen zur stärkeren Bindung kreativer Potenziale an die Stadt - Anpassung der Verkehrsräume an die neuen studentischen Zielorte
Hansestadt	<ul style="list-style-type: none"> - Fortführung der gestalterischen Aufwertung - Einbindung neuer Projekte und Baugebiete auf hohem gestalterischen Niveau - Ausbau der maritimen touristischen Erlebnisse
Stadt am Fluss	<ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung der Erreichbarkeiten und der Erlebnisbereiche am Ryck - Einbindung des nördlichen Landschaftsraums - Erschließung der Flusslagen für attraktives Wohnen
Stadt mit besonderer Wohn- und Lebensqualität	<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau des Wohnens bei Wahrung der sozialen Mischung - Wahrung der Wohnumfeldqualitäten und Abbau von Defiziten (Spielplätze, Bewohnerparken) - Stärkung der barrierefreien Mobilität für alle - Stärkung verschiedener Milieus und Quartiersprofile
Klimagerechte Stadt	<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung kompakter und Nutzungsgemischter Quartiere - Ausbau des Umweltverbundes
	<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung eines stadtklimatisch wirksamen

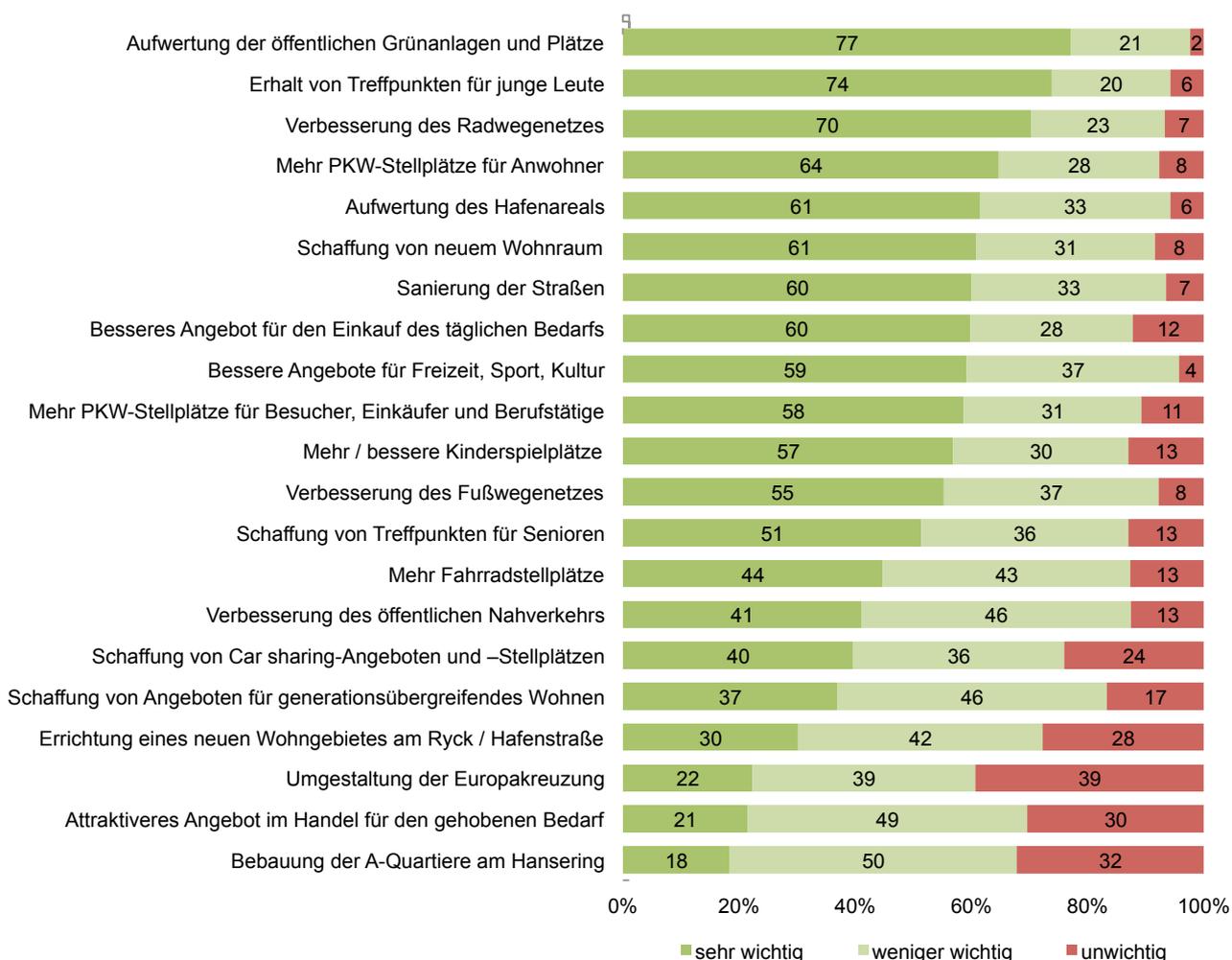
	Freiraumsystems
--	-----------------

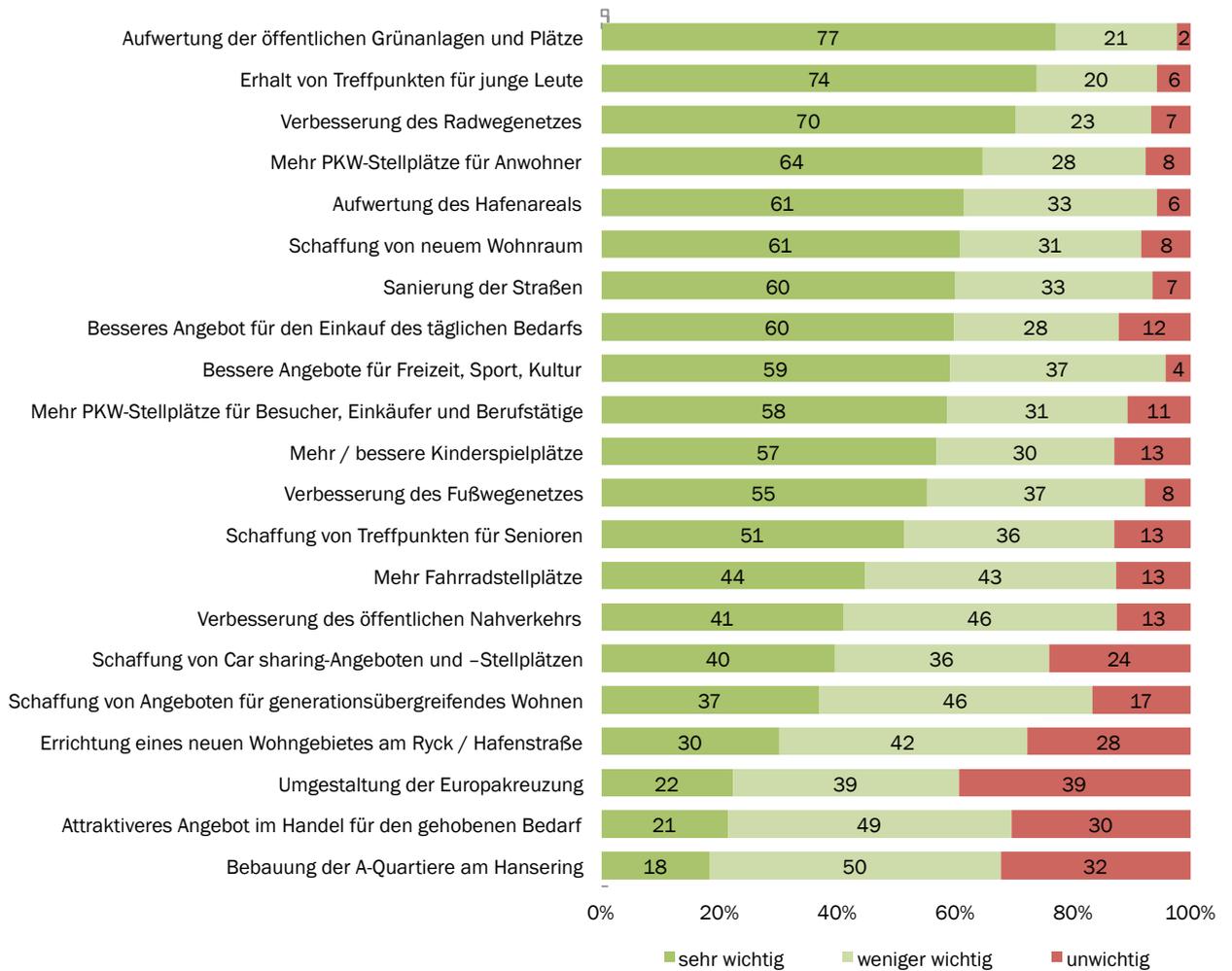
2.2 Schwerpunkte der Stadterneuerung und -entwicklung

2.2.1 Handlungsschwerpunkte und Prioritäten aus Bürger-sicht

Aus Sicht der Befragten im Jahr 2014 sind für die kommenden Jahre die weitere Aufwertung der öffentlichen Grünanlagen und Plätze, der Erhalt von Treffpunkten für junge Leute sowie eine Verbesserung des Radwegenetzes von großer Bedeutung und wurde von mehr als zwei Drittel der Befragten als sehr wichtig bewertet. Auch die Schaffung von mehr PKW-Parkplätzen für Bewohner, die weitere Aufwertung des Hafensareals und die Schaffung von neuem Wohnraum wurde von mehr als 60 Prozent der Befragten als sehr wichtig eingeschätzt, wobei hier zum Teil auch Zielkonflikte deutlich werden (Neubau vs. Parkplätze vs. Grünflächen), die für die jeweiligen Teilbereiche zu lösen sind.

Abb. 2.2: Frage: „Zur künftigen Entwicklung von Innenstadt und Fleischervorstadt: Was wäre Ihnen bei anstehenden Entscheidungen wichtig, was nicht?“



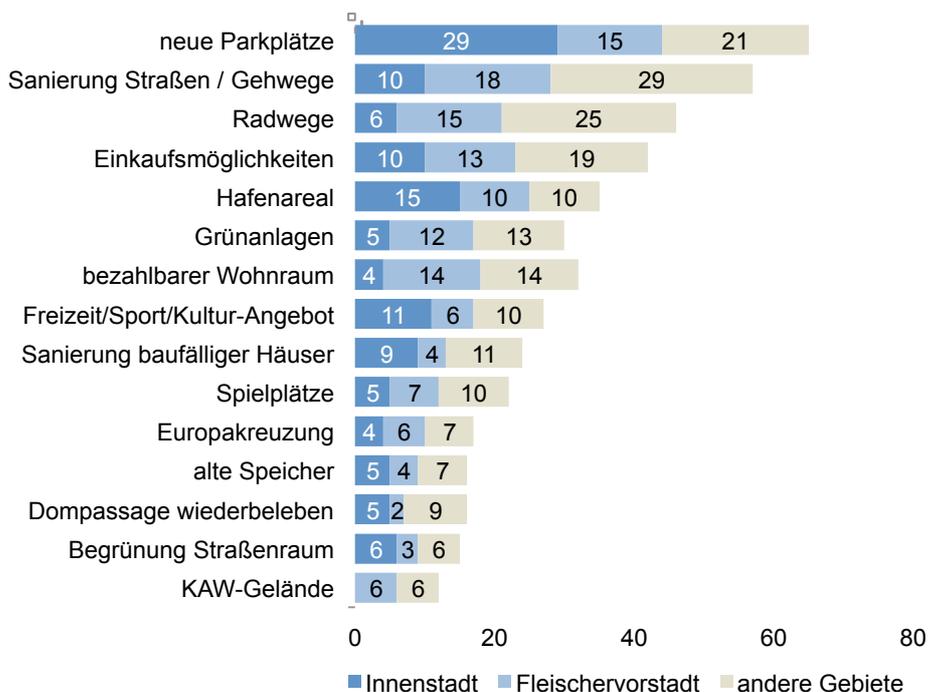


Ergebnis der Befragung 2014, Antwortvorgaben, Angaben in % der Nennungen, Anzahl der Nennungen von 354 bis 384, Rangfolge geordnet nach Anteil sehr wichtig

Die Angaben der Befragten auf die offen gestellte Frage nach den drei wichtigsten Sanierungsmaßnahmen bzw. Projekten in den kommenden Jahren stellen die aktuellen Handlungserfordernisse aus Bürgersicht deutlich heraus.

Die mit Abstand häufigste Nennung bezieht sich auf die Schaffung von mehr Parkplätzen mit 65 Nennungen bzw. 10 Prozent aller 665 Nennungen. Vor allem die Befragten in der Innenstadt formulierten diesen Bedarf und doppelt so häufig wie die Befragten in der Fleischervorstadt. Die Fortführung der Sanierung von Straßen und Gehwegen steht als Maßnahme mit 57 Nennungen auf dem 2. Rang. Vergleichbar diesem Bedarf wurden auch Verbesserungen bei den Radwegen mit insgesamt 46 Nennungen sehr häufig benannt und liegen auf dem 3. Rang. Die Verbesserung der Einkaufsmöglichkeiten rangiert mit 42 Nennungen auf dem 4. Rang. Für diesen Komplex ist die Anzahl der Nennungen aus den Befragungsgebieten nahezu gleich verteilt, wobei bei den Befragten aus der Innenstadt und Fleischervorstadt die Angebote für den täglichen Bedarf im Vordergrund stehen dürften (vgl. Abb. 2.2).

Abb. 2.3: Frage: „Was wären aus Ihrer Sicht die drei wichtigsten Sanierungsmaßnahmen bzw. Projekte in der Innenstadt und der Fleischervorstadt in den kommenden Jahren?“



Ergebnis der Befragung 2014, offene Frage, Mehrfachnennungen möglich, Angaben in Zahl ab 12 Nennungen, 665 Antworten von 272 Befragten

Im Rahmen der Zukunftswerkstatt am 5. Juli 2014 wurden in den einzelnen Arbeitsgruppen zahlreiche Ideen und Maßnahmenvorschläge erarbeitet. Diese wurden durch die Teilnehmenden durch Punktevergabe positiv bzw. negativ bewertet. Die folgende Liste gibt diese Bewertungen wieder, soweit mindestens 10 Bewertungen erfolgten:

- positive Bewertungen = grüne Zahl der Nennungen und +
- negative Bewertungen = rote Zahl der Nennungen und -

Abb. 2.4: Maßnahmenvorschläge der Zukunftswerkstatt mit Bewertung, gebildete Rangfolge nach der Anzahl der positiven Bewertungen

Rang	Maßnahme	Bewertung
1.	Hansering und Bahnhofstraße verkehrsberuhigen	20 +
2.	Hansering als Promenade und unattraktiver für den Durchgangsverkehr umgestalten	13 +
3.	Einkaufszentrum auf dem ehemaligen KAW-Gelände bei Verkehrsanbindung über die Bahnhofstraße nur als Nahversorgungszentrum entwickeln	13 + / 1 -
4.	Entwicklung eines Ortsteilzentrums für die Fleischervorstadt auf dem südlichen ehemaligen KAW-Gelände	12 +
5.	Schaffung von Aufenthaltsbereichen und Spielflächen im Bereich des Speichers / Hafenstraße	12 +
6.	Anlage eines durchgängigen Fußweges am Stadtgraben um die Innenstadt bis zum Ryck	12 + / 1 -
7.	Lieferverkehr für Innenstadt mit kleinen Fahrzeugen und Logistikzentren am Stadtrand umorganisieren	10 +
8.	Carsharing ausbauen (mit Fahrradboxen an den Stationen)	10 +
9.	pro Stadtteil ein Stadtteilbüro und finanzielles Budget für Quartiermanagement mit hauptberuflichen Beschäftigten	10 +
10.	Schaffung eines Fußwegs am Ryck / in die Landschaft zur Gemeinde Wackerow	10 + / 1 -
11.	Bebauungsplan Nr. 55 - Entwicklungsbereich Hafenstraße als autofreies Wohngebiet planen	10 + / 6 -
12.	Anlage eines Straßentunnels am Hansering / Abschnitt am Museumshafen	1 + / 15 -

Werden die Ergebnisse zusammengefasst, können folgende Komplexe als sehr bedeutsam aus Sicht der beteiligten Bürger angesehen werden:

Fazit

- Aufwertung des öffentlichen Raums mit seinen Grünanlagen, Plätzen und Promenaden, insbesondere am Ryck;
- Verbesserung beim Bewohnerparken, insbesondere in der Innenstadt;
- Sanierung der Straßen und Wege für Fußgänger und Radfahrer;
- Verbesserung der Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf und Entwicklung der Potenziale des ehemaligen KAW-Geländes.

Mit Blick auf die bereits laufenden und zeitnah zur Umsetzung kommenden Maßnahmen der Stadterneuerung in der Innenstadt und Fleischervorstadt werden diese hinsichtlich ihrer Dringlichkeit durch die Bürgersicht bestätigt.

2.2.2 Ziele und Schwerpunkträume im Überblick

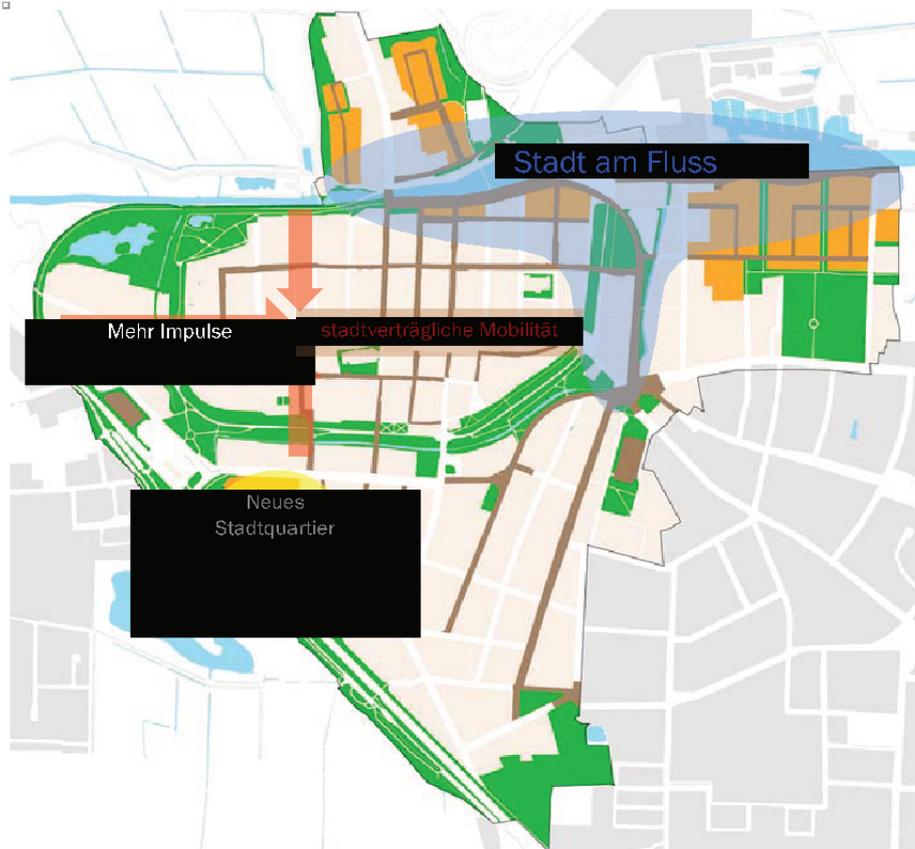
In der folgenden Abbildung sind die aus dem städtebaulichen Leitbild abgeleiteten Ziele für die 7 Themenbereiche der Städtebaulichen Rahmenplanung im Überblick dargestellt. Die Ziele werden in den Konzepten des 3. Kapitels näher erläutert und mit konkreten Maßnahmen untersetzt.

Abb. 2.5: Ziele des Rahmenplans im Überblick

Leitbild	Der Stadtkern Greifswalds ist mit seinem bauhistorischen Erbe das politische, wirtschaftliche, kulturelle und soziale Zentrum der Stadt und Region. Als Wohnort kommt ihm eine besondere Bedeutung zu. Seine städtebauliche Erneuerung und Weiterentwicklung bleibt wichtigstes Projekt der Stadtentwicklung.						
Themen	1. Stadtgestalt und -struktur	2. Wohnen	3. Handel und Wirtschaft	4. Bildung, Freizeit, Kultur und Bürgerdienste	5. Grün- und Freiräume	6. Mobilität	7. Umwelt- und Klimaschutz
Leitziele	<ul style="list-style-type: none"> Aufwertung der historischen Stadtteile und landschaftsbetonten gliedernden Strukturen Erhöhung der Nutzungsdichte für den Stadtkern über die Entwicklung neuer Baugebiete 	<ul style="list-style-type: none"> Sicherung bezahlbaren Wohnraums Stärkung des Stadtkerns als Wohnstandort 	<ul style="list-style-type: none"> Stärkung der Innenstadt als Handels-, Dienstleistungs- und Arbeitsstandort Sicherung des quartiersbezogenen nicht (bzw. nicht wesentlich) störenden Handels, Handwerks und Gewerbes 	<ul style="list-style-type: none"> Konzentration, Aufwertung und Unterstützung von Standorten und Angeboten der Bildung, Freizeit, Kultur und Bürgerdienste 	<ul style="list-style-type: none"> Aufwertung, Erweiterung und Vernetzung des Freiraumsystems mit integrierten Spiel-, Bewegungs- und Erholungsangeboten Erhalt durchgrüner Blockinnenbereiche in den Quartieren 	<ul style="list-style-type: none"> umfassende Verkehrsberuhigung mit Vorrang für den öffentlichen Personennahverkehr sowie den Fußgänger- und Radfahrerverkehr/Radverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> behutsamer ökologischer und nachhaltiger Umbau von Gebäuden, Quartieren und stadttechnischen Infrastrukturen
Teilziele	<p>1.1 Erhalt der Quartieraster, Straßengrundrisse und kleinteiligen Parzellierung sowie Wiederherstellung geschlossener Blockkanten in den historischen Stadtteilen</p> <p>1.2 Sicherung und Aufwertung des Grünrings um die historische Altstadt sowie weiterer prägender Grünräume</p> <p>1.3 Sicherung der Nutzungsvielfalt und -mischung</p> <p>1.4 Erhalt vor Abbruch: Sicherung und Sanierung vom Verfall bedrohter Altbausubstanz, besonders der Gebäude in exponierten städtebaulichen Lagen</p> <p>1.5 Erhalt und Wahrung des Fassaden- und Straßenbildcharakters</p> <p>1.6 Förderung der örtlichen Baukultur</p> <p>1.7 Entwicklung der neuen Baugebiete</p>	<p>2.1 Sicherung bezahlbaren Wohnraums und Ausbau der Vielfalt an Wohnformen</p> <p>2.2 Fortführung der Wohngebäude-sanierung</p> <p>2.3 Schließung von Baulücken in den Bestandsquartieren über Wohnungsneubau</p> <p>2.4 Vorrang bei der Entwicklung von neuen Wohngebieten im Stadtkern</p> <p>2.5 Entwicklung von neuen Quartieren an den Wasserlagen</p> <p>2.6 Nutzung größerer Wohnungsneubauvorhaben zur Stadtreparatur</p>	<p>3.1 Stärkere Profilierung der Handels- und Wirtschaftsräume</p> <p>3.2 Schaffung von Räumen zur stärkeren Bindung kreativer Potenziale an die Stadt</p> <p>3.3 Aufwertung des westlichen Abschnitts der Langen Straße</p> <p>3.4 Ausbau der Einkaufsangebote für den täglichen Bedarf - Entwicklung des ehemaligen KAW-Geländes</p> <p>3.5 Unterstützung von Gewerbe- und Handwerksbetrieben</p> <p>3.6 Ergänzung von gastronomischen Angeboten an touristischen Zielorten und Ausbau der Übernachtungskapazitäten</p> <p>3.7 Unterstützung von Kooperationen und Umsetzungsprozessen</p>	<p>4.1 Umstrukturierung der Universität für die Innenstadtentwicklung offensiv nutzen</p> <p>4.2 Fortsetzung der Aufwertung von Kita- und Schulstandorten</p> <p>4.3 Weiterentwicklung der Ergebnisse der Sozialen Stadt in der Fleischervorstadt</p> <p>4.4 Sicherung und Fortführung der Sanierung der kommunalen Freizeit- und Kultureinrichtungen</p> <p>4.5 Unterstützung gemeinnütziger Organisationen bei der Nutzung und Sanierung von Standorten</p> <p>4.6 Fortführung der Sanierung kommunaler Verwaltungsgebäude, Neubau des Stadtarchivs</p> <p>4.7 Umsetzung der Beschlüsse der Bürgerschaft zum „Barrierefreien Bauen“</p>	<p>5.1 Aufwertung und Pflege von Grünanlagen und Plätzen</p> <p>5.2 Schaffung neuer Grünanlagen in den Entwicklungsbereichen</p> <p>5.3 Fortführung der Straßenraumgestaltung mit Baumpflanzungen außerhalb des historischen Stadtkerns</p> <p>5.4 Ergänzung von Spiel- und Bewegungsangeboten in öffentlichen Grünanlagen</p> <p>5.5 Beschränkung des Versiegelungsgrads, Sicherung und Förderung grüner Blockinnenbereiche</p> <p>5.6 Erhalt und Pflege der gesetzlich geschützten Biotope und Naturdenkmale</p>	<p>6.1 Anpassung der Hauptverkehrsstraßen an den Bedarf</p> <p>6.2 Verringerung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs</p> <p>6.3 Fortführung der Verkehrsberuhigung und barrierefreien Straßensanierung, Erschließung neuer Baugebiete</p> <p>6.4 Ergänzung der Radrouten und Angebote für das Fahrradparken</p> <p>6.5 Ausbau von Querungsmöglichkeiten/barrierefreien Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen und Ergänzung übergreifender barrierefreier Wegebeziehungen</p> <p>6.6 Aufwertung und Ergänzung der öffentlichen Verkehrsangebote</p> <p>6.7 Schaffung zusätzlicher Parkplätze für Einpendler und Besucher, Ausbau konzentrierter Lösungen für das Bewohnerparken</p> <p>6.8 Einrichtung von Mobilitätsstationen und Radstationen, Förderung der Elektromobilität und von Car-/Bike-Sharing-Angeboten</p>	<p>7.1 Berücksichtigung der Belange des Gewässerschutzes</p> <p>7.2 Fortsetzung der Altlastensanierung</p> <p>7.3 Umsetzung des Lärmaktionsplans und der Prinzipien eines lärmindernden Städtebaus</p> <p>7.4 Beachtung der Anforderungen des Klimawandels</p> <p>7.5 Ausbau der Vorbildwirkung beim Klimaschutz</p> <p>7.6 Fortsetzung der energetischen Sanierung im Gebäudebestand</p> <p>7.7 Erweiterung der Energieversorgung mit Systemen der Kraft-Wärme-Kopplung</p> <p>7.8 Ausbau der Nutzung und Erzeugung von erneuerbaren Energien</p>

In der Abbildung sind die Schwerpunkträume der Stadterneuerung und -entwicklung des Stadtkerns mit ihren spezifischen Themen symbolhaft dargestellt und folgend kurz erläutert.

Abb. 2.6: Schwerpunkträume der Stadterneuerung und -entwicklung



Stadt am Fluss

Mit Stadt am Fluss ist der bedeutsamste Schwerpunkt zusammengefasst, der die Attraktivität Greifswalds erheblich aufwerten kann:

- Entwicklung der größeren Potenzialflächen mit Bezug zum Ryck:
 - neue Baugebiete in der Steinbeckervorstadt
 - A-Quartiere
 - Entwicklungsbereich Hafestraße
 - bauliche Fassung des Bereiches östlicher Hansering / Stadtgraben
- Umbau des Hanserings und der Kreuzung am Platz der Freiheit
- Fortsetzung der Aufwertung der Aufenthaltsbereiche am Ryck, Verknüpfung der Innenstadt und der Nördlichen Mühlenvorstadt über attraktive Freiräume und neue Wegeverbindungen

Mehr Impulse für die westliche Innenstadt

Das Motto steht für die Strategie, den westlichen Teil des Geschäftsbereiches in der Innenstadt (Lange Straße, Dompassage) aufzuwerten:

- Fertigstellung des Universitätscampus an der Friedrich-Loeffler-Straße
- Fortführung der Aufwertung des öffentlichen Raums (u.a. Gestaltung Karl-Marx-Platz, Wegeverbindungen, Aufwertung Fahrradwege) sowie Anlage eines Besucherparkplatzes am Bahnhof
- Entwicklung des Standortes des ehemaligen KAW-Geländes sowie der südlichen Konversionsfläche (neues Stadtquartier)
- Entwicklung von Wohngebieten in der Fettenvorstadt und Steinbecker-vorstadt

Neues Stadtquartier

Das ehemalige KAW-Gelände sowie die südliche angrenzende Bahnbrache bieten ein wichtiges Potenzial, um Angebotsdefizite der Innenstadt und insbesondere der Fleischervorstadt abzubauen und gemischte Funktionen anzusiedeln:

- Nutzung des Standortes als Einkaufszentrum und für weitere gewerbliche, soziale und kulturelle Nutzungen
- Entwicklung eines neuen Wohnquartiers auf der südlichen Bahnbrache
- Einordnung von Grünanlagen mit Spielplatzangeboten zum Abbau der Defizite in der Fleischervorstadt

Stadtverträgliche Mobilität

Stadtverträgliche Mobilität fasst ein Maßnahmenpaket mit folgenden Schwerpunkten [unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit](#) zusammen:

- Verbesserung der Angebote für das Besucher- und Bewohnerparken: u.a. Bau eines Parkhauses am Martin-Andersen-Nexö-Platz sowie einer Parkplatzanlage am Bahnhof
- Anpassung der Hauptverkehrsstraßen an den Bedarf: Umbau Hansering, ~~konzentrierte Verkehrsführung Goethestraße~~, Umbau einzelner Knotenpunkte, Ausbau von Querungshilfen
- Fortführung der Straßensanierungen
- Ausweitung der Fußgängerzone und verkehrsberuhigter Bereiche, Ergänzung des Wegenetzes für Fußgänger und Radfahrer, [Ergänzung der Radabstellanlagen](#)

3. Konzepte

3.1 Stadtgestalt und -struktur

Das Konzept Stadtgestalt und -struktur ist den Fachkonzepten vorangestellt und führt deren Raum- und Gestaltungsansprüche zu einem abgestimmten städtebaulichen Gesamtkonzept zusammen.

3.1.1 Ziele

Die Sanierung der Innenstadt und Fleischervorstadt in den vergangenen 25 Jahren konnte das geschlossene historische Stadtbild und wertvolle Kulturerbe vor dem weiteren Verfall sichern und wiederherstellen. Die Handlungsschwerpunkte in den historischen Stadtteilen konzentrieren sich heute auf überschaubare Einzelstandorte - einige davon sind komplizierte Problemfälle - und die weitere Aufwertung der Straßenräume. Zugleich rückt die Entwicklung und Verknüpfung der Konversionsflächen und der attraktiven Erlebnisbereiche am Ryck verstärkt in den Fokus der Stadtentwicklung.

Leitziele

- **Aufwertung der historischen Stadtteile und landschaftsbetonnen gliedernden Strukturen**
- **Erhöhung der Nutzungsdichte für den Stadtkern über die Entwicklung neuer Baugebiete**

Ausgehend vom dem erreichten Erneuerungsstand werden folgende Teilziele der bisherigen Rahmenplanung bestätigt und ergänzt:

- 1.1 Erhalt der Quartier raster, Straßengrundrisse und kleinteiligen Parzellierungen sowie Wiederherstellung geschlossener Blockkanten in den historischen Stadtteilen
- 1.2 Sicherung und Aufwertung des Grünrings um die historische Altstadt sowie weiterer prägender Grünräume
- 1.3 Sicherung und Erweiterung der Nutzungsvielfalt und -mischung
- 1.4 Erhalt vor Abbruch: Sicherung und Sanierung vom Verfall bedrohter Altbausubstanz - besonders der Gebäude in exponierten städtebaulichen Lagen
- 1.5 Erhalt und Wahrung des Fassaden- und Straßenbildcharakters
- 1.6 Förderung der örtlichen Baukultur
- 1.7 Entwicklung der neuen Baugebiete

3.1.2 Städtebaulicher Gesamtplan

Abb. 3.1: *Städtebaulicher Gesamtplan*

(A3-Querformat)

3.1.3 Nutzungsplan

Abb. 3.2: *Nutzungsplan*

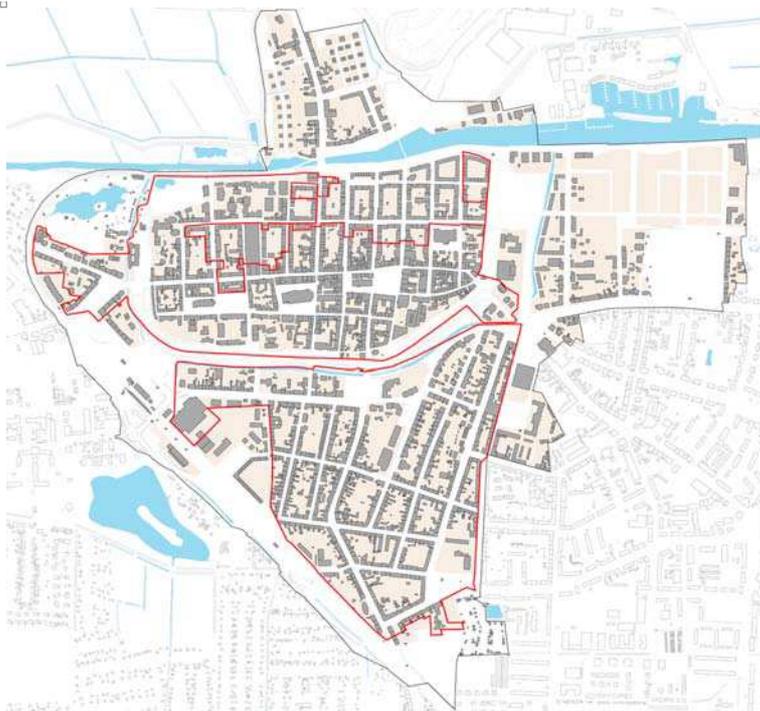
(A3-Querformat)

3.1.4 Erläuterungen und Maßnahmen

1.1 Erhalt der Quartierstruktur, Straßengrundrisse, kleinteiligen Parzellierung sowie Wiederherstellung geschlossener Blockkanten in den historischen Stadtteilen

Die Zielstellung wurde im Rahmen der Stadterneuerung konsequent umgesetzt und gilt weiterhin. Die Universitäts- und Hansestadt hat frühzeitig für weite Teile der Innenstadt - ausgenommen blieben die Teilbereiche des industriellen Wohnungsbaus - sowie nahezu flächendeckend für die Fleischervorstadt Erhaltungssatzungen erlassen (1992). In Verbindung mit den 6 Denkmalbereichen im Rahmenplangebiet (vgl. 3.1.2: Städtebaulicher Gesamtplan) und dem damit wirksamen Schutz für besonders schützenswerte historische Ensembles stehen umfassende Rechtsinstrumente zur Sicherung der städtebauliche Eigenart der historischen Stadtteile und Ensembles zu Verfügung. Sie sollen weiterhin konsequent Anwendung finden.

Abb. 3.3: Geltungsbereiche der Erhaltungssatzungen Innenstadt und Fleischervorstadt



Quellen: Erhaltungssatzungen der Universitäts- und Hansestadt Greifswald für die Gebiete Innenstadt und Fleischervorstadt (rechtskräftig: 12. Juni 1994)

Das Ziel, die vorhandene kleinteilige Parzellierung zu erhalten, soll grundsätzlich Beachtung finden. Zugleich sind im Einzelfall in unbebauten Arealen, wie zum Beispiel im Quartier A8, Bodenordnungen notwendig und Planungsziel, um beabsichtigte bauliche Entwicklungen zu ermöglichen.

Im Zuge der Stadtreparatur konnten im erheblichen Umfang Baulücken und Branchen über Neubau rückgeführt und die Blockränder und Straßenräume gestärkt werden. Zugleich bestehen nach wie vor 90 Baulücken in den historischen Bebauungszusammenhängen, deren Schließung Planungsziel ist.

Schließung von 90 Baulücken im Rahmenplangebiet

Abb. 3.4: Baulücken in historischen Bebauungszusammenhängen

		Anzahl Baulücken
Stadtteil Innenstadt		39
Stadtteil Fleischervorstadt		42
Randbereiche		9
davon	Steinbeckervorstadt	6
	Nördliche Mühlenvorstadt	3
	Südliche Mühlenvorstadt	-
Gesamt		90

Quelle: Eigene Ermittlung, Ansatz mit Berücksichtigung vorhandener / möglicher Parzellierung

1.2 Sicherung und Aufwertung des Grünrings um die historische Altstadt sowie weiterer prägender Grünräume

Der stadtstrukturell prägende Grünring der Wallanlagen ist über den Denkmalbereich Altstadt Greifswald besonders geschützt. Die in den Wallanlagen integrierten Credneranlagen sind zudem ein Gartendenkmal. Die Aufwertung der gesamten Wallanlagen wurde im Jahr 2014 abgeschlossen, so dass die denkmalgerechte Pflege zukünftig den Aufgabenschwerpunkt bildet. Die Aufwertung des angelagerten Bereichs des ehemaligen ZOB als Grünanlage ist in der Vorbereitung. [Angrenzend an die Credneranlagen hat der seit den 1950er-Jahren zum Tierpark umgenutzte frühere Stadtpark eine besondere Erholungsfunktion innerhalb des Grünrings um die Innenstadt.](#)

Einen besonderen Handlungsraum stellt der Hansering dar. Planungsziel ist der bedarfsgerechte Umbau der Hauptverkehrsstraße einschließlich der Knotenpunkte Holzgasse / Friedrich-Loeffler-Straße und Platz der Freiheit sowie die freiraumplanerische Aufwertung des Raumes (u.a. dreireihige Baumallee mit grünen Mittelstreifen, Begrünung der Parkplatzanlage Hansering / Holzgasse) als Teil des Grünrings um die historische Altstadt. In Verbindung mit der geplanten baulichen Fassung der östlichen Seite des Hanserings soll zudem der Bereich des Stadtgrabens eine deutliche Aufwertung erfahren.

Umbau des Hanserings und Aufwertung des gesamten Raumes als Teil des Grünrings

Einen weiteren strukturbestimmenden Bereich stellt der als Gartendenkmal geschützte Alte Friedhof in der Nördlichen Mühlenvorstadt dar. Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Bereichs Hafenstraße und der Schaffung neuer Grünverbindungen bietet sich die Möglichkeit, die bisherige „Insellage“ des Friedhofs aufzulösen und diesen in ein vernetztes Freiraumsystem mit integrierten Fuß- und Radwegen einzubinden.

Einbindung des Alten Friedhofs in ein vernetztes Freiraumsystem

Angesichts ihrer Randlagen und der umfangreichen anderen Entwicklungsgebiete im Stadtkern wird eine Nutzungsänderung der Kleingärten und des Dauergrünlands im Süden der Fleischervorstadt im Zeithorizont der Rahmenplanung nicht verfolgt. Der Grün- und Freiraum soll weiterhin als gliederndes stadtstrukturelles Element zwischen der Fleischervorstadt und der Südlichen Mühlenvorstadt fungieren.

Erhalt der Kleingärten und des Dauergrünlands im Süden der Fleischervorstadt

1.3 Sicherung der Nutzungsvielfalt und -mischung

Das Plangebiet bzw. die einzelnen Stadtteile sind durch unterschiedliche Nutzungsprofile und -mischungen geprägt. Die Entwicklung in der Innenstadt in den vergangenen 25 Jahren war vor allem durch den Ausbau von zentralen Einrichtungen in den Bereichen Handel, Bildung, Kultur und Verwaltung getragen. In der Fleischervorstadt wurde vor allem die Wohnfunktion deutlich ausgebaut.

Nutzungskonflikte bzw. Beeinträchtigungen insbesondere für das Wohnen und die freiraumbezogene Erholung treten heute nahezu ausschließlich durch den Verkehr und den damit verbundenen Emissionen auf.

Die nur sehr wenigen gewerblichen Standorte im Plangebiet sind weiter zu sichern. Verlagerungsbedarfe bestehen nur punktuell im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Wohngebiete (3 Standorte in der Steinbeckervorstadt und im Entwicklungsbereich Hafenstraße) sowie im Ergebnis weiterer Prüfungen für 1 Betriebsstandort in der Innenstadt.

Ziel ist es, anknüpfend an die vorhandenen Nutzungsprofile einen möglichst hohen Grad an Nutzungsmischungen in den historischen Stadtteilen zu erhalten bzw. zu befördern. Dies gilt auch für die gewachsenen vertikalen Nutzungszonierungen der Gebäude. Den besonderen Schutzbedürfnissen für das Wohnen ist dabei Rechnung zu tragen.

In den Entwicklungsbereichen bzw. Neubaugebieten sollen vorrangig ergänzende zentrale Nutzungen (Einkaufszentrum am Standort des ehemaligen KAW-Geländes) sowie Wohn- und Mischnutzungen entwickelt werden. Der Ausbau der Wohnfunktion stärkt dabei alle Versorgungsstrukturen im Stadtkern (Nahversorgung, Bildung, Freizeit) und wirkt verkehrsmindernd (Stadt der kurzen Wege).

Das Nutzungskonzept des Rahmenplans konkretisiert die Darstellungen des Flächennutzungsplanes der Universitäts- und Hansestadt und berücksichtigt die Festlegungen von Bebauungsplänen bzw. in Verfahren befindlichen Plänen. Zugleich sind im Plan zukünftige Entwicklungen, wie die Nutzungsaufgabe von einzelnen Standorten durch die Universität oder über die Rahmenplanung entwickelte Ziele für einzelne Bereiche berücksichtigt. Unmittelbare Rechtsfolgen für die Nutzung von Grundstücken können aus der informellen Rahmenplanung nicht abgeleitet werden.

Die Bereiche im Plangebiet mit beabsichtigten Änderungen der derzeitigen Nutzungsstruktur sind:

- Flächen östlich und westlich des Bebauungszusammenhangs an der Stralsunder Straße; derzeit Grünflächen; Planungsziel: Wohnen
- Gewerbestandorte An der Bleiche 1/2 sowie Salinenstraße 43; Planungsziel Wohnen und nicht störendes Gewerbe (Salinenstraße 43)
- A-Quartiere (A8, A9, A11, A12); derzeit überwiegend Verkehrsflächen (Parkplätze); Planungsziel: Wohnen und nicht störendes Gewerbe

*Bereiche mit
Nutzungsänderungen*

- Standort Domstraße 12; bisherige Nutzung Universität; derzeit Sanierung mit Umbau für Wohnen
- Standort Domstraße 20/20a, bisherige Nutzung Universität; Planungsziel: Mischnutzung
- Entwicklungsbereich Hafensstraße; derzeit überwiegend Brache; Planungsziel: Wohnen, nicht störendes Gewerbe, Mischnutzungen, Grünflächen
- Straße An den Wurthen (Standort geplantes Archiv); derzeit Grünfläche; Planungsziel: Gemeinbedarf
- Ehemaliges KAW-Gelände; derzeit Gewerbe; Planungsziel: Einkaufszentrum, nicht wesentlich störendes Gewerbe, ausgewählte Gemeinbedarfseinrichtungen und Vergnügungsstätten
- Südlicher Bereich des ehemalige KAW-Geländes: derzeit Brache; Planungsziel: Wohnen, Grünflächen

Die Darstellungen im Nutzungsplan (vgl. 3.1.3 Nutzungsplan) greifen auf die Systematik der Festsetzungsmöglichkeiten des Baugesetzbuches in Verbindung mit der Baunutzungs- und Planzeichenverordnung zurück. Dargestellt sind:

Darstellungssystematik des Nutzungsplans

- Baugebiete differenziert nach ihren Nutzungen
Bei den Wohngebieten ist eine Differenzierung nach WA (allgemeines Wohngebiet) und WB (besonderes Wohngebiet) vorgenommen. WB wurde dort eingesetzt, wo eine besondere Eigenart der Nutzungsstruktur erhalten bzw. entwickelt werden soll (bestimmte Zonierung in Gebäuden, Versorgungsangebote über die Gebietsbedarfe hinaus). Eine weitere Differenzierung erhalten Mischbauflächen. Der intensiv durch Handelseinrichtungen geprägte Bereich der Fußgängerzone ist als MK (Kerngebiet) dargestellt. Die Darstellungen als MI (Mischgebiet) greifen die vorhandene Nutzungsmischung Wohnen und Gewerbe in den jeweiligen Bereichen auf. Neue Mischgebiete sind im Entwicklungsbereich Hafensstraße am Ryck und an der Straße „An den Wurthen“ geplant.
- Flächen für den Gemeinbedarf
Dargestellt wurde Flächen ab einer gewissen räumlichen Prägung. Dazu gehören nahezu alle Standorte von Kitas, die Schulstandorte, kulturelle und kirchliche Einrichtungen sowie der Standorte der öffentlichen Verwaltung. Die Standorte der Universität sind als Sondergebiete dargestellt.
- Verkehrsflächen
Dargestellt sind die öffentlichen Verkehrsflächen inklusive der größeren öffentlichen Parkflächen sowie die Bahnanlagen.
- Grün- und Wasserflächen
Die Grünflächen sind differenziert nach Zweckbestimmungen sowie mit Standorten an öffentlichen Spiel- und Sportanlagen dargestellt.

1.4 Erhalt vor Abbruch: Sicherung und Sanierung vom Verfall bedrohter Altbausubstanz - besonders der Gebäude in exponierten städtebaulichen Lagen

Die erhaltene und sanierte Altbausubstanz prägt das Stadtbild maßgeblich. Die Bilanzierung für denkmalgeschützte Gebäude verdeutlicht den enormen Maßnahmenumfang, der in den vergangenen 25 Jahren zur dauerhaften Sicherung realisiert wurde. Im Plangebiet befinden sich 311 denkmalgeschützte Gebäude. Nur 12 Gebäude sind in einem unsanierten oder stark sanierungsbedürftigen Zustand. Der Vergleich mit dem Bestand des Jahres 1995 zeigt, dass 22 Gebäude aufgrund hoher Bauschäden wirtschaftlich nicht gehalten werden konnten. Um so wichtiger bleibt es, jedes vorhandene und gefährdete Gebäude in eine dauerhafte Nutzung zu bringen und zu sanieren.

Denkmale sind gemäß §2(1) Denkmalschutzgesetz (DSchG) M-V Sachen, Mehrheiten von Sachen und Teile von Sachen, an deren Erhaltung und Nutzung ein öffentliches Interesse besteht, wenn die Sachen bedeutend für die Geschichte des Menschen, für Städte und Siedlungen oder für die Entwicklung der Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen sind und für die Erhaltung und Nutzung künstlerische, wissenschaftliche, geschichtliche, volkskundliche oder städtebauliche Gründe vorliegen. Gemäß §1(3) DSchG M-V sind daher bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege zu berücksichtigen.

Im Plangebiet befinden sich zahlreiche Bau- und Bodendenkmale. Gemäß § 6 Abs. 1 DSchG M-V sind Denkmale zu erhalten und pfleglich zu behandeln. Denkmale zu beseitigen, zu verändern, an einen anderen Ort zu verbringen oder deren bisherige Nutzung zu ändern bzw. in der Umgebung von Denkmalen Maßnahmen durchzuführen, wenn hierdurch das Erscheinungsbild oder die Substanz des Denkmals erheblich beeinträchtigt wird, bedürfen lt. §7 DSchG M-V einer gesonderten Genehmigung durch die Untere Denkmalschutzbehörde bzw. das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege.

Bodendenkmale und ihre Umgebung dürfen angesichts ihrer wissenschaftlichen und kulturgeschichtlichen Bedeutung gemäß § 7 (4) DSchG M-V grundsätzlich nicht verändert werden. Vor Beginn jeglicher Erdarbeiten muss daher die fachgerechte Bergung und Dokumentation der gekennzeichneten Bodendenkmale sichergestellt werden. Die Kosten für diese Maßnahmen trägt der Verursacher des Eingriffs. Über die in Aussicht genommenen Maßnahmen zur Bergung und Dokumentation des Bodendenkmals ist das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege rechtzeitig vor Beginn der Erdarbeiten zu unterrichten.

Unterstützungen bei der Sicherung und Sanierung von Baudenkmalen sind weiterhin notwendig

[Definition Denkmal lt. Denkmalschutzgesetz](#)

[Umgang mit Denkmalen lt. Denkmalschutzgesetz](#)

[Umgang mit Bodendenkmalen lt. Denkmalschutzgesetz](#)

Abb. 3.5: Einzeldenkmale mit sehr hohem Handlungsbedarf

Steinbecker- vorstadt	Stralsunder Straße 10/11	ehemaliges Gesellschaftshaus „Zum Greif“	
Nördliche Mühlen- vorstadt	Hafenstraße 37	Speichergebäude	
Innenstadt	Steinbecker- straße Steinbeckerstraße 35	Wohnhaus	
	Lange Straße 48a	Wohn- und Geschäfts- haus	
	Baderstraße 2	Wohnspeicherhaus	

Quelle: eigene Ermittlung, Stand April 2014

Abb. 3.6: Bilanz der denkmalgeschützten Gebäude im Plangebiet

	Abgang seit 1995	Bestand 2014	davon	
			unsaniert	stark san.-bedürftig
Stadtteil Innenstadt	20	232	6	3
Stadtteil Fleischervorstadt	1	56	0	0
Randgebiete	1	23	1	2
Gesamt	22	311	7	5

Quelle: eigene Ermittlung, Stand April 2014

Weitere denkmalgeschützte Gebäude mit Sanierungsbedarfen sind (Quelle: eigene Ermittlung, Stand April 2014):

- Werftgebäude / Nebengebäude / Slipanlage, Salinenstraße 20
- Zoologisches Institut, Johann-Sebastian-Bach-Straße 11/12
- ehemaliges Waisenhaus und Bürgerschule, Lange Straße 14/14a
- Wohnhaus, Domstraße 14
- ehemaliges Hofgericht, Domstraße 20a
- ehemaliger Feuerwehr-Gebäudekomplex, Baderstraße 23/24
- Wohnhaus, Karl-Marx-Platz 17
- Karl-Krull-Grundschule, Bleichstraße 36
- Friedrich-Ludwig-Jahn-Gymnasium, Dietrich-Bonhoeffer-Platz 1 Haus I
- Regionale Schule Ernst Moritz Arndt, Arndtstraße 37
- Stadtbibliothek, Knopfstraße 18-20
- Kirchenbauten: Dom St. Nikolai, St. Marien, St. Jacobi und St. Joseph

Bis auf die ehemaligen Feuerwehrgebäude befinden sich derzeit alle Gebäude in Nutzungen. Zugleich bestehen für die Standorte Johann-Sebastian-Bach-Straße 11/12, Domstraße 14 und Domstraße 20a in den kommenden Jahren Nachnutzungsbedarfe.

Weitere historische nicht als Einzeldenkmal geschützte Gebäude mit Sanierungsbedarfen sind (Quelle: eigene Ermittlung, Stand April 2014):

*weitere Altbausubstanz
mit Sanierungsbedarfen*

- Stralsunder Straße 37a
- An den Wurthen 8, 16
- Wolgaster Straße 2
- Hans-Fallada-Straße 2
- Fischstraße 13
- Mühlenstraße 29
- Baustraße 35
- Erich-Böhmke-Str. 32
- Arndtstraße 10
- Steinstraße 1, 2
- Lange Reihe 27a, 34, 76-77, 83, 87
- Bleichstraße 2-3
- Brinkstraße 15
- Burgstraße 4, 11
- Neunmorgenstraße 5

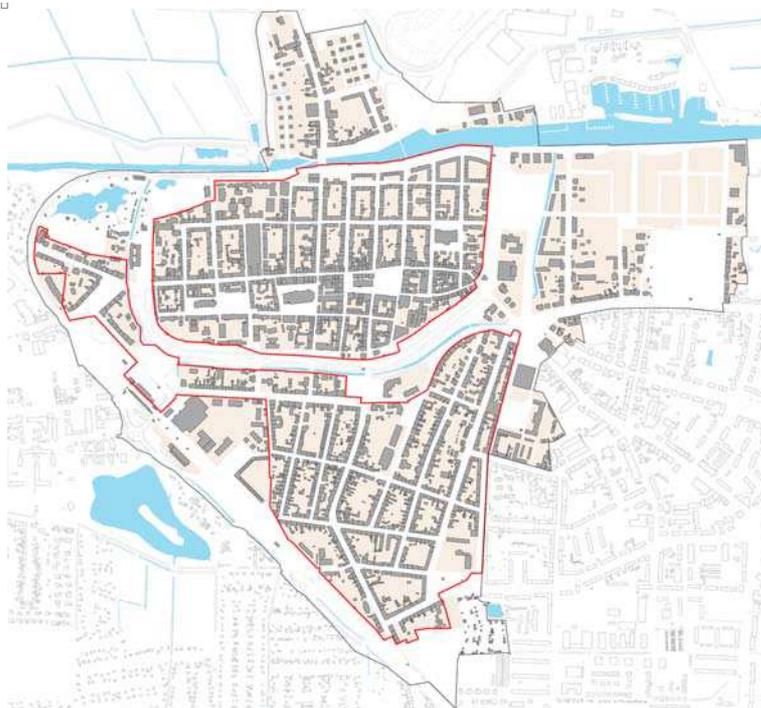
Einige dieser Gebäude stehen heute komplett leer. Zugleich befinden sich ~~6 aller benannten 22~~ mehrere dieser Gebäude im Eigentum der Universitäts- und Hansestadt. Durch den Verkauf und die Unterstützung der Sanierung etlicher ehemals stark sanierungsbedürftiger Gebäude hat die Stadt einen Beitrag zum (überwiegenden) Erhalt dieser historischen Gebäude geleistet.

1.5 Erhalt und Wahrung des Fassaden- und Straßenbildcharakters

Trotz des umfassenden Erneuerungsprozesses in den vergangenen 25 Jahren hat die Zielstellung nach wie vor Relevanz. Zum einen gibt es nach wie vor vernachlässigte Gebäude und für einzelne in den 1990er-Jahren sanierte Gebäude zeichnen sich bereits erste Instandsetzungsbedarfe ab. Zum anderen sind Neubauten für die noch vorhandenen Baulücken Planungsziel.

Auf der Grundlage umfassender Stadtbildanalysen wurden Gestaltungssatzungen als örtliche Bauvorschriften für die Innenstadt (2000, 1. Änderung 2006, Neuaufstellung 2010) und die Fleischervorstadt (1998) erlassen. Damit verfügt die Universitäts- und Hansestadt über Instrumente, das Gebot des Einfügens in die Charakteristik des Stadtbilds für bauliche Anlagen sowie für Werbeanlagen durchzusetzen.

Abb. 3.7: Geltungsbereiche der Gestaltungssatzungen Innenstadt und Fleischervorstadt



Quellen: Satzungen der Universitäts- und Hansestadt Greifswald zu örtlichen Bauvorschriften über die äußere Gestaltung baulicher Anlagen sowie Werbeanlagen für die Bereiche Innenstadt (rechtskräftig: 4. März 2010) und Fleischervorstadt (rechtskräftig: 24. Dezember 1998)

Die erzielten Gestaltungsqualitäten für den öffentlichen Raum in beiden Satzungsgebieten belegen die Wirksamkeit der Instrumente, für die keine Änderungsbedarfe bestehen. Wenige kritisch zu bewertende Einzelfälle zeigen zugleich die Grenzen der Steuerung. Um mehr Entscheidungssicherheit im Genehmigungsverfahren zu erzielen und Bauherren empfehlend zu beraten, sollte der Einsatz eines Gestaltungsbeirates geprüft werden (vgl. folgend: Förderung der örtlichen Baukultur).

Der Trend der verstärkten ~~Einordnung~~ Einordnung von Garagen, Durchfahrten und Abstellräumen in den Erdgeschosszonen von Neubauten widerspricht den Erhaltungs- und Gestaltungszielen. Er verändert das Stadtbild und die charakteristische Nutzungsschichtungen in den Straßenzügen. Das Argument möglicher Vermarktungsschwierigkeiten für Wohnungen im Erdgeschoss ist aufgrund der städtebaulichen Typik und Milieuprägungen in der Innenstadt und der Fleischervorstadt eher unpassend und wird durch zahlreiche positive Beispiele entkräftet. Unter Ausnutzung aller wirksamen Rechtsinstrumente sollte diesem Trend ~~konsequent~~ entgegengesteuert werden. In besonderen Fällen bzw. bei Vorliegen eines Planungsanforderungsbereichs kann auch der Einsatz eines einfachen Bebauungsplans zur Steuerung in Frage kommen. In begründeten Ausnahmefällen kann nach entsprechendem Votum des Gestaltungsbeirats von einer Durchsetzung dieses Gestaltungsziels abgesehen werden.

untergenutzte Erdgeschosszonen konsequent vermeiden

Das Straßenbild wird neben den Gebäuden und Fassaden auch über die Begrünungen, das Mobiliar sowie die Materialität und die Gliederung der Verkehrsflächen geprägt. Das Erhaltungsziel hat insbesondere im Denkmalbereich Altstadt einen besonderen Stellenwert und steht nicht konfliktfrei zu den Anforderungen der Mobilität und dem Lärmschutz. So schränkt die historische Pflasterung die Fahrradfreundlichkeit oft ein und verstärkt die Belastungen für Bewohner durch Verkehrslärm. Entsprechend sollten bei notwendigen Umgestaltungen für Verkehrsflächen Lösungen angestrebt werden, die möglichst alle Anforderungen ausreichend berücksichtigen.

Berücksichtigung aller Anforderungen bei Umgestaltungen von Verkehrsflächen

1.6 Förderung der örtlichen Baukultur

Seit den Vorbereitungen der Stadterneuerung Anfang der 1990er-Jahre wurde das Instrument des städtebaulichen, landschaftsarchitektonischen und hochbaulichen Wettbewerbes offensiv von der Universitäts- und Hansestadt eingesetzt. Als Beispiele sind zu nennen: Städtebaulicher Ideenwettbewerb zur Wiederherstellung der Hafenuartiere (1993), landschaftsarchitektonischer Wettbewerb Rubenowplatz (2004), Neues Wohnen am Ryck - Städtebaulicher Realisierungswettbewerb Hafenstraße (2006), Architekturwettbewerb Neubau Stadtarchiv (2014-2015). Zudem nutzten weitere Akteure das Instrument eines Wettbewerbes, um optimale Gestaltungsqualitäten für besondere Bauaufgaben zu erzielen. So wurden u.a. Wettbewerbe eingesetzt für das Pommersche Landesmuseum (1996) sowie den neuen Campus der Ernst-Moritz-Arndt-Universität an der Friedrich-Loeffler-Straße (2011).

Das Instrument des Wettbewerbes soll offensiv weiter Anwendung finden. Die zukünftigen Schwerpunkte im Plangebiet dürften vor allem bei besonderen hochbaulichen sowie landschaftsarchitektonischen Aufgabenstellungen liegen.

weitere offensive Nutzung des Instruments der Wettbewerbe

Zur Förderung der Baukultur spielen zudem Beteiligungsverfahren, Beratungen von Bauherren sowie Öffentlichkeitsarbeit eine wichtige Rolle und sollen intensiv weitergeführt werden. In vielen Kommunen haben sich auch spezielle Wettbewerbe oder Aktionen (analog des Tags des offenen Denkmals) bewährt, die besonderes privates Engagement bei der Stadterneuerung würdigen. Mit Blick auf besondere Aufgabenstellungen im Plangebiet könnten z.B. vorbildliche Lösungen bei der Gestaltung der privaten Blockinnenbereiche in der Fleischervorstadt ein Thema sein.

Beteiligung, Beratungen, Öffentlichkeitsarbeit und Aktionen

Im Ergebnis der Beteiligung an der Rahmenplanung sollte der Einsatz eines Gestaltungsbeirates weiter geprüft werden. Viele Kommunen haben in den vergangenen Jahren Expertengremien eingerichtet, die sich beratend an der Interpretation der Vorgaben von Gestaltungssatzungen oder den Festsetzungen von Bebauungsplänen beteiligen und darüber hinaus zu Themen und bedeutsamen Projekten der städtebaulichen und baukulturellen Entwicklung gehört werden. In der Hansestadt Stralsund begleitet seit dem Jahr 1999 ein Gestaltungsbeirat den Stadterneuerungsprozess. Nach der Erfassung der Bundesstiftung Baukultur gab es im Jahr 2012 bundesweit 61 Beiräte.¹¹

Die Gestaltungsbeiräte sind in der Regel mit Experten besetzt, deren fachliche Kompetenz überregional anerkannt ist und die ein breites fachliches Spektrum (Städtebau, Landschaft, Architektur, Energie, Denkmalpflege) abdecken. Die Mitglieder sollten in Greifswald keine eigenen wirtschaftlichen Interessen verfolgen. Zudem sind die Anforderungen an die Mitglieder hinsichtlich der Kommunikations- und Dialogfähigkeit hoch, damit das Gremium die Inhalte mit den Projektträgern qualifiziert diskutieren und in der Öffentlichkeit angemessen vertreten kann. Die Gestaltungsbeiräte formulieren in einem diskursiven Prozess Empfehlungen, die im Zuge des Verwaltungshandelns Berücksichtigung finden und als Empfehlungen an die Bauherren weiter gegeben werden.

1.7 Entwicklung der neuen Baugebiete

Im folgenden Abschnitt werden die Ziele der Rahmenplanung für die neuen Baugebiete in der Steinbeckervorstadt, für die A-Quartiere, für die Nördliche Mühlenvorstadt (Hafenstraße, Raumkante am östlichen Hansering) sowie für den Bereich des ehemaligen KAW-Geländes mit der südlichen Bahnbrache näher erläutert.

Steinbeckervorstadt

Folgende Untersuchungen und konzeptionelle Grundlagen sind im Rahmenplan für die Steinbeckervorstadt berücksichtigt:

- Gutachten Deponieberg am Rosental Greifswald (2001)
- Vorbereitende Untersuchungen Erweiterung Sanierungsgebiet Greifswald (Nördliche Mühlenvorstadt / Steinbecker Vorstadt) (2005)
- Bebauungsplan Nr. 3 - Stralsunder Straße -, in Aufstellung
- Bebauungsplan Nr. 12 - Am Rosenthal -, 1. Ergänzung und 1. Änderung
- Bebauungsplan Nr. 100 - Veranstaltungsfläche -, Satzung (teilweise überplant durch Bebauungsplan Nr. 12 - Am Rosenthal -, 1. Ergänzung und 1. Änderung)
- Bebauungsplan Nr. 105 - Steinbeckervorstadt -, in Aufstellung
- Projektstudie zum Mehrzweckgebäude am Stadthafen (2005)
- Objektplanung zum nördlichen Ausbau des Museumshafens (2012)

¹¹ Vgl. dazu: www.netzwerk-baukultur.de

Die Steinbeckervorstadt erhielt im Bereich des Plangebietes durch die Anlage des Museumshafens, die Schaffung einer neuen Fußgänger- und Radfahrerbrücke, der Einrichtung der Museumswerft sowie der Anlage einer multifunktionalen Veranstaltungsfläche, die unter anderem vom Theater Vorpommern im Rahmen der Ostseefestspiele genutzt wird, einen Bedeutungsgewinn sowohl für Greifswalder als auch Touristen. Zugleich ist es Ziel, den historischen Bebauungszusammenhang an der Stralsunder Straße städtebaulich zu arrondieren und die Wohnfunktion deutlich auszubauen. Damit verbunden ist die Verlagerung von zwei gewerblichen Standorten. Zugleich erfordern die schwierigen Baugrundverhältnisse einen erhöhten Gründungsaufwand für den überwiegenden Teil der geplanten Baugebiete.

Ziele für die weitere Entwicklung der Steinbeckervorstadt sind:

- Stärkung der städtebaulichen Qualität der Stralsunder Straße über Baulückenschließungen sowie ergänzende Begrünungen mit Straßenbäumen. Die Nutzungsmischung am Straßenzug (Wohnen, nicht wesentlich störendes Gewerbe, soziale und kulturelle Einrichtungen) wird erhalten. *Aufwertung der Stralsunder Straße*

- Entwicklung von Wohnquartieren westlich und östlich des Bebauungszusammenhangs der Stralsunder Straße mit jeweils eigener städtebaulicher Typologie. Das süd-östliche Quartier mit dem ehemaligen Gesellschaftshaus „Zum Greif“ soll saniert und über eine Blockrandbebauung mit umschließendem Straßenraum baulich gefasst werden. Die östliche Bauflucht nimmt die Orientierung der Fußgänger- und Radfahrerbrücke im Museumshafen auf. Das Auftaktgebäude der Bauflucht am Hafen soll städtebaulich betont gestaltet werden. Das nörd-östliche Quartier wird über eine Ringstraße erschlossen und soll über Doppelhäuser und Stadtvillen am nördlichen Stadtrand einen offenen städtebaulichen Charakter haben. Das Quartier westlich der Stralsunder Straße wird ebenfalls über eine neue Ringstraße erschlossen. Der Verlauf des Hochwasserschutzdammes bildet im Westen die Begrenzung des Quartiers, das eine sehr hochwertige Wohnlage für freistehende Einfamilienhäuser bietet. Im Zuge der Bauleitplanung sind gegebenenfalls Varianten der Bebaubarkeit bzw. der Nachverdichtung zu diskutieren. Der städtebauliche Rahmenplan beinhaltet lediglich die groben Zielstellungen hinsichtlich der Nutzung und Raumbildung. *Entwicklung neuer Wohnquartiere*

- Das nord-westlich der Stralsunder Straße befindliche Quartier mit Mischnutzungen (Tankstelle, Kfz-Handwerk, Wohnen) sollte eine Neuordnung insbesondere in den rückwärtigen Bereichen erfahren, um die Wirkungen auf das Ortsbild am nördlichen Stadteingang zu verbessern. *Neuordnung des Mischgebietes am Stadteingang*

- Im östlichen Abschnitt der Salinenstraße sollen weitere Anlagen als touristische Zielorte entwickelt werden: Funktionsgebäude mit Gastronomie am Schiffsanleger sowie ein Gradierwerk mit Aufenthaltsbereich. *Ergänzung touristischer Angebote*

- Die Umgestaltung des nördlichen Aufenthaltsbereiches am Museumshafen soll fortgeführt werden. Geplant sind Spielangebote sowie ein neuer Fuß- und Fahrradweg zwischen Brücke am Museumshafen und Ladebower Chaussee. *Aufwertung am Museumshafen*

- Die neue Wegeverbindung bindet zudem die ehemalige Deponie, deren öffentliche Zugänglichkeit zukünftig beabsichtigt ist, in das Hauptwegenetz ein. Zur Steigerung der touristischen Attraktivität der ehemaligen Deponie bietet sich eine landschaftskünstlerische Gestaltung an, bei der auch eine Aus- *Einbindung ehemalige Deponie*

sichtskonstruktion geprüft werden sollte. Sie könnte Fernblicke u.a. zur Dänischen Wiek und zum Greifswalder Bodden bieten.

A-Quartiere

Folgende konzeptionelle Grundlagen sind im Rahmenplan für die Entwicklung der A-Quartiere berücksichtigt:

- Städtebaulicher Ideenwettbewerb zur Wiederherstellung der Hafenuartiere (1993)
- Vorplanung Umgestaltung / Querungshilfe Hansering (2005)
- Städtebaulicher Ideenwettbewerb A-Quartiere der Wohnungsbau- und Verwaltungsgesellschaft mbH Greifswald (2006)
- Projektstudie Hafenuandbebauung A11 der Wohnungsbau- und Verwaltungsgesellschaft mbH Greifswald (2013)
- [Antrag auf Bauvorbescheid zum Bauvorhaben „15-03 Neubau Wohnanlage A11-Quartier, Greifswald“ Bastmann+Zavracky Architekten im Auftrag der Wohnungsbau- und Verwaltungsgesellschaft mbH Greifswald \(2015\)](#)

Die Wiederbebauung der A-Quartiere entlang des Hanserings ist Ziel der Stadtentwicklung. Im Jahr 1993 wurde ein städtebaulicher Ideenwettbewerb durchgeführt, in dessen Ergebnis eine neue nördliche Stadtansicht definiert wurde. Sie sieht die Revitalisierung des Bereiches entlang des Hanserings mit vielfältigen Nutzungen vor und stellt die traditionelle Nähe zwischen historischer Altstadt und dem Ryck wieder her. Die Umsetzung erfolgt allerdings zeitlich sehr lang gestreckt. Im Jahr 2000 wurde die Bebauung des Quartiers A10 abgeschlossen.

Derzeit befindet sich die Bebauung des Quartiers A11 durch die Wohnungsbau- und Verwaltungsgesellschaft mbH in der Vorbereitung. ~~Die geplante viergeschossige Blockrandbebauung, ggf. mit zusätzlichem Staffelgeschoss, soll Wohnen mit verschiedenen Standards dienen. Eine Tiefgarage / Erdgeschosslösung~~ Die geplante Bebauung beinhaltet eine dreiseitig umschlossene Blockrandbebauung und ein im rechten Winkel zur Roßmühlenstraße angeordnetes Wohngebäude, die durch eine gemeinsame Tiefgarage miteinander verbunden sind. Die Tiefgarage soll Möglichkeiten für Bewohnerparken über die eigenen Bedarfe hinaus bieten und mindert ggf. den Parkdruck im nördlichen Innenstadtbereich. Die Bebauung ist drei- bis sechsgeschossig bei einer deutlichen Höhenstaffelung. Vor allem zur Roßmühlenstraße sind dabei niedrigere Baukörper angeordnet.

Vorbereitung
Bebauung Quartier
A11

Eine weitere bedeutsame Planung für die A-Quartiere ist die beabsichtigte Neugestaltung des Hanserings, so dass der Kai bzw. der Aufenthaltsbereich am Museumshafen großzügiger ausgelegt werden kann. Im Zuge der Umgestaltung des Hanserings ist die Anlage einer dreireihigen Baumallee mit grünem Mittelstreifen vorgesehen.

Ziele für die weitere Entwicklung der A-Quartiere sind:

Ziele für die
A-Quartiere

- [Grundsätzliche](#) Wiederherstellung der Blockstrukturen (A8, A9 und A11) bei Aufnahme der historischen nord-süd-gerichteten Straßenachsen, der neuen Bauflucht des Quartiers A10 bzw. des südlich verlagerten Hanserings sowie der konsequent begradigt geführten Roßmühlenstraße; [ggf. Öffnung zur Roßmühlenstraße hin, um einen angemessenen Abstand zur dortigen Wohnbebauung zu wahren](#);
- Bildung einer eigenständigen Blockstruktur für das Quartier A12 durch die Verlängerung der Roßmühlenstraße bis zur Schützenstraße; weitere Prüfung der Alternativen für den Blockrand des Quartiers A12 an der Schützenstraße: geschlossene Blockrandbebauung / offene Bauweise mit Stadtvillen;

- Orientierung an der Bebauungshöhe des Quartiers A10 im gesamten Verlauf des Hanserings;
- Stärkere kleinteilig getragene Entwicklung der Quartiere A8, A9 und A12 bei entsprechenden Investoreninteressen;

- Vorrangige Nutzung der Quartiere für Wohnen mit Integration nicht störenden Gewerbes wie Beherbergung, Dienstleistungen und Gastronomie;
- Prüfung der Einordnung von Tiefgaragen mit Kapazitäten über den eigenen Bedarf hinaus für Angebote des Bewohnerparkens in der nördlichen Innenstadt.

Über die Erarbeitung des Rahmenplans erfolgte gemäß Auftrag der Bürgerschaft (Dezember 2013) die Prüfung von Planungs- und Gestaltungsgrundsätzen für die Quartiere A8 und A9, die auf eine kleinteilige und individualisierte Entwicklung orientieren.

*Prüfauftrag kleinteilige
Bebauung A8 und A9*

Im Ergebnis der Prüfung einer kleinteiligen Bebauung der Quartiere A8 und A9 steht, dass diese grundsätzlich möglich ist und eine qualitativ bereichernde Alternative für die Gestaltung der Stadtansicht am Museumshafen darstellt.

Als Ziele für die Entwicklung der Quartiere A8 und A9 können daher gelten:

*Ziele für die Quartiere
A8 und A9*

- Realisierung einer Blockrandbebauung, wobei die Raumkante an der Roßmühlenstraße offen bleiben soll. Zur Fassung der Roßmühlenstraße bietet sich der Einsatz von Mauern an, in die auch kleinere Nebengebäuden integriert werden können.
- Aufgrund der geringen Baugebietsgrößen und der starken Überformungen des Umfeldes erscheint eine Anpassung der vorhandenen Parzellenstrukturen bzw. eine Bodenordnung (A8) praktikabler als eine historisch angelehnte Rekonstruktion der Parzellen- und Bebauungsstruktur.
- Eine kleinteilige und individuelle Bebauung mit mehrgeschossigen Stadthäusern bietet sich an. Diese sind als Ein- und Mehrfamilienhäuser und mit gewerblichen Unterlagerungen möglich. Zugleich ist mit der kleinteiligen Bebauung und Parzellierung die Möglichkeit über Tiefgaragen zusätzliche Bewohnerparkplätze anzubieten, organisatorisch und wirtschaftlich kaum umsetzbar.
- Empfohlen wird eine viergeschossige Bebauung bzw. sollten sich die Gebäudestrukturen grundsätzlich an den Höhen des Quartiers A10 orientieren. Sprünge bei einzelnen Gebäuden bzw. -teilen sind z.B. für Dachterrassen, Staffelgeschosse möglich.

Abb. 3.8: Städtebauliche Lösung für die Quartiere A8 und A9



Abb. 3.9: Beispiel: 3- bis 4-geschossige Stadthäuser am Museumshafen, Salinenstraße



Nördliche Mühlenvorstadt / Hafenstraße

Folgende konzeptionelle Grundlagen sind im Rahmenplan für den Entwicklungsbereich Hafenstraße sowie den Grenzbereich der Nördlichen Mühlenvorstadt am Hansering berücksichtigt:

- Rahmenplan Mühlenvorstadt (1997)
- Vorbereitende Untersuchungen Erweiterung Sanierungsgebiet (Nördliche Mühlenvorstadt / Steinbecker Vorstadt, 2005)
- Bebauungsplan Nr. 55 - Hafenstraße -, in Aufstellung
- Neues Wohnen am Ryck, Städtebaulicher Realisierungswettbewerb Hafenstraße (2006)
- Investorenkonzeption, KadeWittfeldArchitektur, Aachen (2010)
- Bachelorarbeiten „Wohnen und Leben am Ryck“, BTU Cottbus-Senftenberg (2014)

Der Bereich Hafensstraße stellt das größte Entwicklungspotenzial für den Stadtkern dar. Die Konversion des ehemaligen Industrie- und Gewerbegebietes zu einem innenstadtnahen Wohnstandort ist seit Anfang der 1990er-Jahre Stadtentwicklungsziel. Handlungsschwerpunkte der letzten Dekade lagen in den Bereichen Planung sowie Ordnungsmaßnahmen. Im Jahr 2006 wurde ein internationaler städtebaulicher Ideenwettbewerb durchgeführt und von der Jury die Umsetzung des 1. Preises empfohlen. Anknüpfend erfolgte - unter Einbeziehung eines potenziellen privaten Entwicklers - eine weiterführende Planung, in der Prinzipien des 1. Preises weiterentwickelt wurden.

Im Jahr 2014 setzten sich über 50 Bachelorarbeiten der BTU Cottbus-Senftenberg mit dem Standort auseinander. Dabei wurde stärker als in den Planungen vorab der Raum des östlichen Hanserings bzw. die Verknüpfung der Innenstadt mit dem Entwicklungsbereich Hafensstraße betrachtet. Abgeleitet aus den Untersuchungen wurden folgende Empfehlungen gegeben:

- Quartier als Einheit betrachten: Der gesamte Bereich bedarf einer übergreifenden Konzeption; Die einzelnen Entwicklungsschritte sollten zu jedem Zeitpunkt schlüssige gestalterische und räumliche Einheiten bilden.
- Hansering rückbauen: Die Dimensionierung des Hanserings kann auf das Maß einer Stadtstraße zurückgeführt werden.
- Einheitliche Ufergestaltung: Für die Ufergestaltung bedarf es eines durchgehenden Konzeptes.
- Verknüpfung mit der historischen Altstadt: Zur Altstadt ist die Ausbildung einer Raumkante sowie die Verknüpfung der öffentlichen Räume vorzusehen.
- Freiraumkonzept: Die angrenzenden Landschaftsräume sollte über ein Freiraumkonzept mit den weiteren Bestandsstrukturen verknüpft werden.
- Speicher als Identitätsort: Der Speicher ist als identitätsstiftender Ort und für eine spannungsvolle Höhenstaffelung der Stadt erhaltenswert und sollte eine Nachnutzung erfahren.

Für den östlichen Teilbereich Hafensstraße, der sich im Eigentum der Universitäts- und Hansestadt befindet, läuft das Bebauungsplanverfahren. Im Zuge der Rahmenplanung erfolgte unterstützend eine Prüfung und Bewertung der Gesamtkonzeptionen für den Standort Hafensstraße: Investorenkonzeption (2010) sowie 1. Preis des Wettbewerbes (2006). Im Ergebnis steht eine Strukturvariante, die eine Grundlage für die weitere Bebauungsplanung bilden soll und in den Konzeptplänen der Rahmenplanung integriert ist.

In Auswertung der Bachelorarbeiten zur Schaffung einer Raumkante im Grenzbereich der Nördlichen Mühlenvorstadt bzw. am östlichen Hansering wird eine Lösung favorisiert, die den bestehenden Stadtgrabenverlauf aufnimmt und spannungsvoll integriert. Als Ziele für diesen Entwicklungsbereich werden empfohlen:

*Empfehlungen der
Gesamtbetrachtung im
Jahr 2014*

*Prüfung und Bewertung
der bisherigen
Konzeptionen als
Grundlage für den
B-Plan 55*

- Entwicklung einer möglichst geschlossenen Bebauungskante am Stadtgraben; Die Neubebauung sollte vorrangig als Wohnnutzung realisiert werden.
- Anlage eines westlich vor der Neubebauung gelegenen Weges am Stadtgraben, der zugleich eine direkte Verbindung vom Platz der Freiheit bis zum Speicherstandort bzw. den Ryck bietet.
- Schaffung einer neuen Wegeverbindung zwischen Schießwall und Marienstraße auf Höhe des ehemaligen Elektrizitätswerkes.
- Naturnahe Gestaltung der westlichen Uferzone des Stadtgrabens; Umbau und Begrünung des Hanserings sowie Begrünung des Parkplatzes am Hansering (Holzgasse)

Ziel für die neue Raumkante am östlichen Hansering

Die Entwicklungskonzeption berücksichtigt, dass eine bauliche Entwicklung am heutigen Standort des Parkplatzes Hansering (Holzgasse) möglich bleibt.

Im Zusammenhang mit der notwendigen Optimierung des Knotenpunktes Holzgasse / Hansering / Friedrich-Loeffler Straße stellt eine Verschwenkung der Holzgasse in südliche Richtung verbunden mit einem Brückenneubau am Stadtgraben eine aus verkehrsplanerischer Sicht optimale Lösung dar. Sie hätte den Vorteil, dass die versetzten Einmündungen der Friedrich-Loeffler-Straße und der Holzgasse zusammengelegt werden könnten. Die im Rahmenplan dargestellte Bebauungslösung für die neue Stadtkante steht dieser Variante jedoch entgegen und wäre anzupassen, mit entsprechenden städtebaulichen Qualitätsverlusten. Im Zusammenhang mit der Umbauplanung für den östlichen Hansering ist daher der Umbau des Knotenpunktes sowie die städtebauliche Lösung für die neue Bebauungskante detailliert zu prüfen.

Problem: versetzter Knotenpunkt Holzgasse / Hansering / Friedrich-Loeffler-Straße

Ehemaliges KAW-Gelände und südliche Bahnbrache

Folgende konzeptionelle Grundlagen sind im Rahmenplan für den Entwicklungsbereich ehemaliges KAW-Gelände und die südlich anliegende Bahnbrache berücksichtigt:

- Städtebauliches Konzeption Quartier Bahnhofstraße - Pfarrer-Wachsmann-Straße, ehemaliges Reichsbahngelände
- Bebauungsplan Nr. 98 - KAW-Gelände ~~—~~, [in Aufstellung](#)

Das Areal zwischen Bahnhofstraße, Pfarrer-Wachsmann-Straße und den Bahnlagen bietet für den Stadtkern und insbesondere für die Fleischervorstadt Potenziale, die einerseits zum Abbau derzeitiger Angebotsdefizite (z.B. Nahversorgung, Freiraumausstattung / Spielplätze, Bewohnerparken) und andererseits zur weiteren Profilierung (Kulturwirtschaft, neues Wohnen) der Fleischervorstadt offensiv genutzt werden sollten.

Mit der derzeit von einem Investor geplanten Umnutzung der ehemaligen KAW-Hallen zu einem Einkaufszentrum besteht die Chance, das Angebotsdefizit bei der Nahversorgung für die Innenstadt und Fleischervorstadt zu beseitigen und die denkmalgeschützten Hallen in eine dauerhafte Nutzung zu bringen. Darüber hinaus ist am Standort ein breites Nutzungsspektrum möglich: u.a. nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe, Anlagen für Verwaltung sowie kirchliche, kulturelle, gesundheitliche und soziale Zwecke.

Entwicklung eines Einkaufszentrums

Bei der weiteren Konzeption für das Einkaufszentrum sollte für die großzügigen Stellplatzanlagen eine Bewirtschaftung sowie eine Nutzung für Bewohnerparken außerhalb der Geschäftszeiten geprüft werden.

Im Zuge der Rahmenplanung wurde die Einbindung des geplanten Einkaufszentrums in das unmittelbare Umfeld sowie die Perspektive für die südlich angrenzende Bahnbrache näher untersucht. Im Ergebnis werden folgende Zielstellungen empfohlen:

- Bestandsorientierte Entwicklung des Teilbereiches zwischen dem geplanten Einkaufszentrum und der Pfarrer-Wachsmann-Straße und Orientierung auf eine Mischnutzung bei Erhalt des Kulturstandortes (Polly Faber);
- Entwicklung eines neuen Wohnquartiers südlich des geplanten Einkaufszentrums: Empfohlen wird eine geschlossene Blockstruktur, die die Bezüge des angrenzenden offenen Blocks aufnimmt und zu den Bahnanlagen abschirmend wirkt. Für die neue Blockstruktur ist eine variable Gebäudetypologie einsetzbar;
- Erschließung des Wohnquartiers über die verlängerte Wiesenstraße und Einordnung von übergreifenden Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer zwischen Burg- und Wiesenstraße sowie entlang der Bahnanlagen von der Scharnhorststraße bis zum Bahnhof;
- Einordnung einer kleinen Parkanlage mit Spielangeboten zwischen dem geplanten Einkaufszentrum und dem Wohnquartier, alternativ ist eine Bebauungslösung am Standort möglich; Entwicklung eines durchgängigen Grünzuges an den Bahnanlagen.

Entwicklungsziele für die angrenzenden Bereiche am geplanten Einkaufszentrum

3.2 Wohnen

Im Bereich Wohnen sind seit der Fortschreibung der Rahmenplanung 2004 vor dem Hintergrund des Stadtumbaus mehrere gesamtstädtische Prognosen und Konzepte erarbeitet worden. Sie sind als Grundlagen im Rahmenplan berücksichtigt:

- Integriertes Stadtentwicklungskonzept (2005)
- Teilfortschreibung Wohnbauflächenentwicklung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (2007)
- Bevölkerungsprognose 2009 bis 2020 (2010)
- Haushalts- und Wohnraumnachfrageprognose 2009 bis 2020 (2010)

3.2.1 Ziele

In der Fortschreibung der Rahmenplanung 2004 wurde dem Wohnungsmarkt die Rolle als Hauptmotor für die künftige Entwicklung im Sanierungsgebiet zugesprochen. Diese hat er - nicht zuletzt in Folge der Finanzmarktkrise ab dem Jahr 2008 sowie der starken Zunahme der Studierendenzahl - stärker angenommen als erwartet. Im Plangebiet entstanden seit dem Jahr 2004 rund 900 neue Wohnungen. Zusätzlich wurden in diesem Zeitraum gut 1.500 Wohnungen saniert. Ein Teil von diesen kam nach jahrelangem Leerstand neu auf den Markt (vgl. 1.3.2 Gebäude und öffentlicher Raum).

Leitziele

- **Sicherung bezahlbaren Wohnraums**
- **Stärkung des Stadtkerns als Wohnstandort**

Für die Wohnraumentwicklung im Stadtkern werden als Teilziele bestimmt:

- 2.1 Sicherung bezahlbaren Wohnraums und Ausbau der Vielfalt an Wohnformen
- 2.2 Fortführung der Wohngebäudesanierung
- 2.3 Schließung von Baulücken in den Bestandsquartieren über Wohnungsneubau
- 2.4 Vorrang bei der Entwicklung von neuen Wohngebieten im Stadtkern
- 2.5 Entwicklung von neuen Quartieren an den Wasserlagen
- 2.6 Nutzung größerer Wohnungsneubauvorhaben zur Stadtreparatur

3.2.2 Erläuterungen und Maßnahmen

Im Plangebiet gibt es insgesamt rund 6.800 Wohnungen. Davon liegen rund 3.250 Wohnungen in der Innenstadt, rund 2.900 Wohnungen in der Fleischervorstadt und rund 650 Wohnungen in den Randbereichen, die zur Nördlichen und Südlichen Mühlenvorstadt und zur Steinbeckervorstadt zählen. Der Wohnungsleerstand liegt auf das gesamte Plangebiet bezogen bei 2,9 Prozent und konzentriert sich auf unsanierte Gebäude.

6.800 Wohnungen –
2,9 Prozent Leerstand

Gut die Hälfte der Wohnungen (52 Prozent) im Plangebiet liegt in Altbauten, die meist vor dem Jahr 1945 errichtet wurden. Jede fünfte Wohnung (20 Prozent) befindet sich in einem industriell errichteten Wohngebäude. 28 Prozent der Wohnungen befinden sich in Gebäuden, die seit dem Jahr 1990 realisiert wurden. Dies ist für zentrale Lagen ein vergleichsweise sehr hoher Anteil.

52 Prozent Altbau,
20 Prozent industrieller
Wohnungsbau,
28 Prozent Neubau
seit dem Jahr 1990

Die Experimentalwerkstatt der Bauakademie der DDR untersuchte im Jahr 1973 die Umgestaltung von sechs Altstadtquartieren im Stadtzentrum von Greifswald. Aufgrund der „unzureichenden Kapazitäten in der Werterhaltung der Bausubstanz“ in den Altstädten und der vorherrschenden rationalisierten Bauweise sollte exemplarisch untersucht werden, in wie weit der industrielle Wohnungsbau an die Rahmenbedingungen einer Altstadt angepasst werden kann. Im Ergebnis einer Variantenuntersuchung entschied man sich für eine an dem historischen Stadtgrundriss weitestgehend angepasste Ersatzneubebauung im nördlichen Teil der Innenstadt zum Ryck orientiert. Realisiert wurden vergleichsweise sehr hochwertige architektonische Lösungen.

Abb. 3.10: Industrieller Wohnungsbau in der Greifswalder Innenstadt

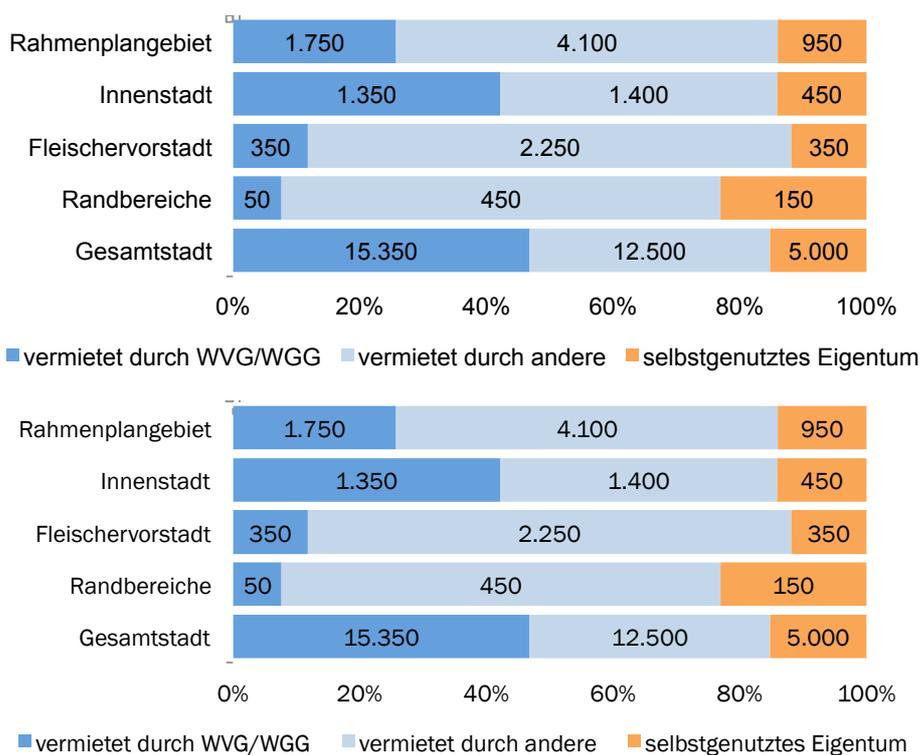


Den beiden größten Wohnungseigentümern in Greifswald, der kommunalen Wohnungsbau- und Verwaltungsgesellschaft mbH Greifswald (WVG) und der Wohnungsbau-Genossenschaft Greifswald eG (WGG), gehört ein Viertel der Wohnungen im Plangebiet (26 Prozent). Damit liegt ihr Anteil im Stadtkern deutlich unter dem gesamtstädtischen Anteil von 47 Prozent. Rund jede siebte Wohnung im Plangebiet wird durch die Eigentümer selbst genutzt (14 Prozent). Dieser Anteil liegt leicht unter dem gesamtstädtischen Wert von 15 Prozent.

WVG dominierender
Anbieter in der Innen-
stadt, andere Vermie-
ter im übrigen Plange-
biet stark vertreten

Zwischen den Stadtteilen unterschieden sich die Anteile deutlich: In der Innenstadt gehören 42 Prozent der Wohnungen der WVG, im übrigen Plangebiet dominieren die anderen Vermieter deutlich.

Abb. 3.11: Wohnungen nach Eigentümer / Vermieter (Anzahl)



Quellen: Gesamtstadt: Zensus 2011, Rahmenplangebiet: eigene Ermittlung aus Bestandserhebung (Anteile WVG/WGG) und Befragung 2014 (Anteile Miete/selbstgenutztes Eigentum)

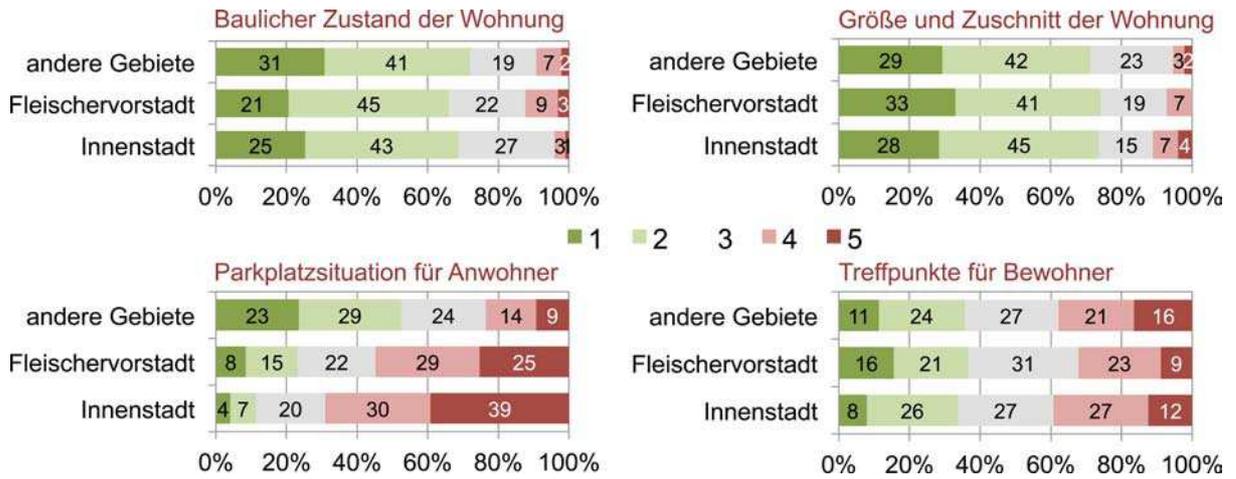
Die Zufriedenheit mit der Wohnumgebung in der Innenstadt und der Fleischervorstadt ist sehr hoch, wie die Befragung im Jahr 2014 ergab: Drei Viertel (75 Prozent) der Befragten in der Innenstadt und über zwei Drittel (69 Prozent) in der Fleischervorstadt sind mit ihrer Wohnumgebung zufrieden. Der überwiegende Rest ist zumindest teilweise zufrieden. Explizit unzufrieden waren so gut wie keine Befragten. Bezogen auf die Wohnung fielen die Bewertungen etwas schlechter aus: Jeweils rund 10 Prozentpunkte weniger äußerten sich zufrieden (Innenstadt: 65 Prozent, Fleischervorstadt: 56 Prozent), (vgl. 1.3.3 Stadterneuerung aus Bewohnersicht).

hohe Zufriedenheit mit der Wohnumgebung, etwas geringere mit den Wohnungen selbst

Befragt nach verschiedenen Details der Wohnsituation wurden in zahlreichen Bereichen recht positive Bewertungen abgegeben: Mit dem baulichen Zustand, Größe und Zuschnitt der Wohnungen, den Fassaden und dem Gesamtbild des Wohnhauses sowie der Ordnung und Sauberkeit der Wohnumgebung waren jeweils zwischen zwei Drittel und drei Viertel der Befragten zufrieden oder sogar sehr zufrieden, während der Anteil der Unzufriedenen jeweils nur bei 10 Prozent oder sogar darunter lag.

Zufriedenheit mit Wohnungen höher als mit verschiedenen Rahmenbedingungen

Abb. 3.12: Frage: „Wenn Sie Ihre Wohnsituation beurteilen, welche Noten würden Sie folgenden Merkmalen geben?“



Ergebnis Befragung 2014, Angaben in % der Nennungen, Bewertungen 1=sehr zufrieden bis 5=sehr unzufrieden, n = 356-381

Deutlich negativer wurden dagegen das Angebot an Treffpunkten für Bewohner und insbesondere die Parkplatzsituation bewertet. Bei letzterer zeigten sich über zwei Drittel der Befragten in der Innenstadt (69 Prozent) und gut die Hälfte der Befragten in der Fleischervorstadt (54 Prozent) unzufrieden oder sogar sehr unzufrieden.

*Wohnungsbelegung
überwiegend ange-
messen*

Die durchschnittliche Wohnungsgröße der befragten Haushalte betrug in der Innenstadt 61,4 m² in 2,6 Räumen, in der Fleischervorstadt 70,2 m² in 2,9 Räumen und in den anderen Gebieten 66,0 m² in 2,8 Räumen. Die Wohnungsbelegung ist - trotz der in einer Universitätsstadt üblichen hohen Nachfrage - überwiegend angemessen: In allen Stadtteilen leben nur 4 bis 5 Prozent der befragten Haushalte räumlich beengt (mindestens eine Person mehr im Haushalt als Wohnräume ohne Küche und Bad zur Verfügung stehen).

Abb. 3.13: Wohnungsbelegung: Gegenüberstellung von Raum (R)- und Personenzahl der einzelnen Haushalte nach Stadtteilen

	Innenstadt					Fleischervorstadt					
	1R	2R	3R	4R	5R	1R	2R	3R	4R	5R	6R
1 Person	18	13	2	2	1	10	12	2	0	0	0
2 Personen	2	19	16	5	3	0	10	21	7	0	0
3 Personen	0	1	4	9	0	0	0	12	9	0	0
4 Personen	0	0	2	2	0	0	0	2	7	5	1
5 Personen	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0

Ergebnis der Befragung 2014, Angaben in % der Nennungen, n=95/92, grün unterlegt = räumlich entspanntes Wohnen, orange unterlegt = räumlich beengtes Wohnen

Die Studierenden haben beim Wohnen deutlich andere Ansprüche und finanzielle Möglichkeiten als die anderen Bevölkerungsgruppen. Dies zeigt sich insbesondere in der Flächeninanspruchnahme. Die Studierenden haben pro Kopf eine Wohnfläche von 26,7 m², während die anderen Personen mit 36,4 m² fast 10 m² pro Kopf mehr zur Verfügung haben. Besonders deutlich zeigt sich dieser Unterschied in der Innenstadt, wo die Studierenden durchschnittlich auf 25,2 m² pro Kopf, die anderen Personen dagegen auf durchschnittlich 39,6 m² pro Kopf kommen. Durch reduzierte Flächenansprüche können sich die studentischen Haushalte (meist in Form von Wohngemeinschaften) Wohnungen leisten, die sonst eher von besser verdienenden und größeren Haushalten genutzt würden.

*Studierende nutzen
pro Kopf 10 m² weni-
ger Wohnfläche*

Die Mieten pro m² in Greifswald sind eher auf großstädtischem Niveau als auf dem Niveau der Region Vorpommern. Der Greifswalder Mietspiegel liegt in vielen Teilmärkten um 30 bis 50 Prozent über dem Stralsunder und in vielen Fällen gleichauf mit dem Rostocker.

*Mieten auf großstädti-
schem Niveau und
besonders hoch
in der Innenstadt*

Sowohl die Analysen von Immobilienportalen als auch die Ergebnisse der Befragung im Jahr 2014 zeigen, dass die Mieten vor allem in der Innenstadt deutlich über dem gesamtstädtischen Durchschnittswert liegen. In der Fleischervorstadt gibt es einen hohen Anteil großer Wohnungen, in denen die Mieten pro m² niedriger liegen. Allerdings sind die absoluten Mieten für die großen Wohnungen recht hoch. Entsprechend hat sich hier in den vergangenen Jahren ein neues und eher akademisches Milieu aus gut verdienenden Angestellten und studentischen Wohngemeinschaften gebildet.

Der Teilmarkt für das studentische Wohnen in Greifswald ist von hohen Mieten geprägt. Dies liegt an mehreren Gründen: Zum einen sind die Mieten für die nachgefragten kleinen Wohnungen überproportional hoch. Zum anderen gibt es in Studentenstädten zu Semesterbeginn Nachfragespitzen, die den Vermietern hohe Preisaufschläge ermöglichen. Sowohl bei den Wohngemeinschaften als auch bei den renditeorientierten Anbietern für Studentenwohnen sind in Greifswald Warmmieten von über 15 Euro pro m² üblich. Diese sind allerdings nur bedingt mit dem Mietspiegel vergleichbar, da sie oft erweiterte Nebenkosten (z.B. Telekommunikation und Strom) beinhalten.

studentisches Wohnen: deutlich überdurchschnittliche Mieten durch knappe Angebote

Das studentische Wohnen ist kein in sich abgeschlossener Teilmarkt. Viel mehr bestehen enge Wechselwirkungen mit dem gesamtstädtischen Wohnungsmarkt. Dies führt dazu, dass ein geringes Angebot für studentisches Wohnen auch die Wohnungen auf dem Gesamtmarkt verknappt und zu steigenden Mieten führen kann. Laut Prognosen der Kultusministerkonferenz und Statistiken der Ernst-Moritz-Arndt-Universität waren die Studierendenzahlen in den letzten Jahren leicht rückläufig und bleiben mittelfristig eher stabil, so dass die extremen Engpässe der vergangenen Jahre aufgrund der doppelten Abiturjahrgänge in vielen Bundesländern eher der Vergangenheit angehören dürften. Weitere Angebote, die flexibel angelegt auch für studentisches Wohnen in Frage kommen, könnten damit dämpfend auf die zukünftige Preisentwicklung wirken.

2.1 Sicherung bezahlbaren Wohnraums und Ausbau der Vielfalt an Wohnformen

Das vergleichsweise hohe Mietenniveau gekoppelt mit den Gentrifizierungstendenzen im Stadtkern (vgl. 1.3.1 Bevölkerungsentwicklung) sind ein zunehmend an Bedeutung gewinnendes Thema für die Stadtentwicklung. Um für Greifswald langfristig betrachtet sozialräumliche Polarisierungen zu vermeiden, sollte nach Möglichkeit auf eine ausgewogene soziale Mischung aller Stadtteile orientiert werden. Dazu ist es erforderlich, auch zukünftig in der Innenstadt und der Fleischervorstadt preisgünstige Wohnungen in ausreichender Anzahl bereit zu stellen.

Orientierung auf eine ausgewogene soziale Mischung in den Stadtteilen

Analysen zur Einkommensentwicklung der letzten Dekade zeigen, dass trotz eines bundesweit steigenden Beschäftigungsgrads der Anteil der Haushalte mit sehr niedrigem Einkommen, die auf preisgünstigen Wohnraum angewiesen sind, eher steigt als sinkt. Der Bedarf an preisgünstigen Wohnungen wird daher mindestens stabil bleiben. Eine weiter wachsende Versorgungsaufgabe besteht dabei vor allem für die Seniorengruppe, welche u.a. aufgrund längerer Phasen von Arbeitslosigkeit über nur geringe Einkommen verfügt.

Um in der Innenstadt und Fleischervorstadt bezahlbaren Wohnraum anzubieten und einkommensschwache Haushalte vor weiteren Verdrängungen zu schützen, könnten folgende Steuerungsmöglichkeiten von der Universitäts- und Hansestadt genutzt werden:

Steuerungsmöglichkeiten

Im Projekt „Wohnen in der Mauer“ an der Hirtenstraße, das im Jahr 1995 fertiggestellt wurde, konnten vom Land geförderte Sozialwohnungen integriert werden. Derzeit bietet das Land kein Förderprogramm für den sozialen Wohnungsbau. Der wachsende Handlungsbedarf auf der kommunalen Ebene sollte entsprechend offensiv an das Land transportiert werden.

Landesprogramm für sozialen Wohnungsbau einfordern

Im Plangebiet befinden sich rund 1.630 Wohnungen (24 Prozent aller Wohnungen des Gebiets) im Eigentum des Wohnungsbau- und Verwaltungsgesellschaft mbH Greifswald (WVG) sowie rund 120 Wohnungen (2 Prozent) der Wohnungsbaugenossenschaft Greifswald e.G. (WGG). Der überwiegende Anteil liegt in der Innenstadt. Beide Unternehmen haben den Anspruch einer sozialen Wohnraumversorgung in ihren Statuten und streben an, "jeder Bevölkerungsgruppe bedarfsgerechte und geeignete Wohnungen anzubieten" (WVG) bzw. "eine gute, sichere und sozial verantwortbare Wohnungsversorgung" (WGG). Die Unternehmen halten daher auch Angebote für einkommensschwache Haushalte im Plangebiet vor und sollten dabei weiter Unterstützung finden. Zugleich sind sie auch aktive Entwickler für Neubauvorhaben im Rahmenplangebiet. Die WGG setzte im Jahr 2014 in der Neunmorgenstraße 22 ein neues Wohnprojekt um. Die WVG bereitet die Bebauung des Quartiers A11 mit rund 80 Wohnungen vor, wobei auf verschiedene Wohnungsstandards orientiert wird. Die Integration von angemessenen Anteilen auch sehr preisgünstiger Wohnungen in größere Wohnbauprojekte sollte bei zukünftigen Vorhaben durch Förderung unterstützt werden, um die wirtschaftliche Tragfähigkeit zu sichern.

WVG und WGG bieten Handlungsmöglichkeiten für den Stadtkern

Ein Großteil der Entwicklungsgebiete mit dem Schwerpunkt Wohnen befindet sich im Eigentum der Universitäts- und Hansestadt. Im Sanierungsgebiet kann sie darüber hinaus mit ihren Vorkaufsrechten Einfluss bei möglichen Eigentümerwechseln nehmen. In Kaufverträgen für kommunale Grundstücke bzw. in städtebaulichen Verträgen kann eine Verpflichtung eingesetzt werden, dass ein Anteil der Wohnungen für einen maximalen Mietpreis im sozialverträglichen Rahmen für Geringverdiener angeboten wird. Eine vergleichbare Option bieten der Einsatz des Erbbaurechts und die Reduzierung des Zinses zugunsten der Schaffung von preisgünstigen Wohnungen und Belegungsrechten. Beide Instrumente wendet die Universitäts- und Hansestadt im Bereich der Bindung junger bauwilliger Familien bereits an.

Einflussnahme über Verkauf und Erbbaurecht grundsätzlich möglich

Baugruppenprojekte mit sozialem Anspruch, bundesweit in den letzten Jahren verstärkt auch mit Angeboten für gemeinschaftliches Wohnen im Alter, sind oft bereit, für den Zugang zu Grundstücken oder Bestandsobjekten eine freiwillige selbstfinanzierte Sozialbindung für einen Teil der Wohnungen einzugehen. Analog bieten sich auch genossenschaftsähnliche Modelle an, in denen sich die Mitglieder nach ihren unterschiedlichen finanziellen Möglichkeiten einbringen, um das gemeinsame Projekt zu finanzieren (Quersubventionierung).

Baugruppenprojekte und Genossenschaften

Empfohlen wird, die oben genannten Steuerungsmöglichkeiten im Zuge der weiteren Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen zu prüfen. Als potenzielle Standorte, die sich für den Einsatz besonders eignen, können benannt werden:

Prüfung des Einsatzes der Steuerungsmöglichkeiten

- Alle Immobilien mit Wohnnutzung sowie Grundstücke in Baulücken in den Bestandsquartieren, die sich im Eigentum der Universitäts- und Hansestadt befinden;
- Der südlich des ehemaligen KAW-Geländes liegende Entwicklungsbereich für Wohnen: Es sollte geprüft werden, inwieweit die Universitäts- und Hansestadt als Entwickler bzw. Zwischenerwerber für den Bereich auftritt. Das Gelände befindet sich derzeit überwiegend im Eigentum der DB Netz AG sowie des Bundeseisenbahnvermögens.

Durch die besondere Lage des Stadtkerns am landschaftlich geprägten Stadtrand sowie durch die kleinteilige Bebauungsstruktur vor allem in der südlichen Fleischervorstadt hat das Plangebiet trotz der historisch gewachsenen Dominanz des Mietwohnens einen ausgewogenen Anteil an Wohneigentum. Dieser liegt mit rund 14 Prozent nur geringfügig unter dem gesamtstädtischen Wert von 16 Prozent.

Nachdem sich der Trend der Suburbanisierung derzeit bundesweit zu einem Rückzug in die Zentren der Regionen umkehrt, sollte auch in Greifswald die Entwicklung von Neubaustandorten mit hoher Attraktivität verstärkt werden. Die Stadt kann dadurch wirtschaftlich besonders leistungsfähige Personen binden bzw. zurückgewinnen.

Zuzugstrend in die Zentren offensiv nutzen

Im Plangebiet besteht trotz der hohen Neubautätigkeiten in den vergangenen Jahren eine beachtliche Vielzahl an größeren Entwicklungsbereichen mit differenzierten Lagequalitäten und Milieuprägungen sowie ein noch vorhandenes Potenzial an Baulücken. Diese Potenziale bieten sich grundsätzlich auch für Wohnformen im Eigentum an. Entsprechend ist im Rahmenplan eine hohe Breite an städtebaulichen Typologien (vom freistehenden Eigenheim, über das Stadt- bzw. Reihenhaus bis zum Mehrfamilienhaus) vorgesehen, die neben größeren Bauträgern auch von Einzeleigentümern, Kleininvestoren oder Baugruppen entwickelt werden können.

Wohnbaustandorte mit Zielgruppenorientierung entwickeln

Normal für eine Studentenstadt ist der Befund der Befragung im Jahr 2014, dass nur knapp zwei Drittel der Haushalte planen, langfristig in der Stadt zu bleiben. Auffällig ist zugleich die hohe Bindung an beide Stadtteile bei denen, die längerfristig in der Stadt bleiben wollen: Nahezu alle Befragten in der Innenstadt und Fleischervorstadt, die langfristig die Stadt als Lebensmittelpunkt sehen, möchten bei einem Wohnungswechsel in ihrem Stadtteil bleiben. Von den Befragten mit Umzugsabsichten wollen 9 Prozent aus der Innenstadt zukünftig im Eigentum wohnen. In der Fleischervorstadt lag dieser Anteil bei 18 Prozent. Damit besteht für die Steigerung des Anteils an selbstgenutztem Eigentum ein aktives Nachfragepotenzial in den Stadtteilen selbst.

hohe Bindung und Interesse an Wohneigentum in den Stadtteilen nutzen

Die Universitäts- und Hansestadt hat bei Verkaufsaktivitäten mit einem Kriterienkatalog ein Steuerungsinstrument für die Sanierungsgebiete geschaffen, bei dem im Vergabeverfahren die Selbstnutzung der Bieter hoch bewertet wird. Zudem erhalten junge und bauwillige Familien, die in einem Bebauungsplangebiet ein Einfamilienhaus oder eine Doppelhaushälfte errichten möchten, einen Nachlass beim Kaufpreis oder eine Minderung des Erbbauzinses. Diese Instrumente sollten weiter genutzt und qualifiziert werden.

Instrumente der Universitäts- und Hansestadt zur Förderung von Wohneigentum fortführen

Durch die vorgesehene Mischung von unterschiedlichen Quartiers- und Gebäudetypen bei den größeren Entwicklungs- und Neubauvorhaben soll das vorhandene Spektrum aus Mietwohnen und eigentumsfähigen Wohnformen in unterschiedlichen Lage- und Preiskategorien weiter ausgebaut werden.

2.2 Fortführung der Wohngebäudesanierung

Die Sanierung der Wohngebäude im Plangebiet ist inzwischen sehr weit fortgeschritten. Nur noch 74 Gebäude mit 139 Wohnungen waren zum Zeitpunkt der Bestandserhebung im April 2014 nicht saniert. Zugleich weisen die Gebäude erhebliche Instandsetzungsstaus auf und sind teilweise nicht mehr bewohnbar. Entsprechend hoch liegt der durchschnittliche Wohnungsleerstand mit 42 Prozent (rund 60 Wohnungen). Die besonders desolaten Gebäude wirken sich negativ auf das städtebauliche Erscheinungsbild der näheren Umgebung aus. Insofern ist eine Sanierung dieser Gebäude im öffentlichen Interesse, weiterhin Sanierungsziel und sollte bei Unrentierlichkeit unterstützt werden.

Fortführung der Sanierung in 74 Wohngebäuden

Über die Fortsetzung der Sanierung der Wohngebäude und die folgende Vermietung des derzeit nicht genutzten Wohnraums können für das Plangebiet rund 60 Wohnungen im Bestand aktiviert werden.

Aktivierungspotenzial: 60 Wohnungen

2.3 Schließung von Baulücken in den Bestandsquartieren über Wohnungsneubau

Die Wiederherstellung des Stadtgrundrisses in der Innenstadt und der Fleischervorstadt durch die Schließung von Baulücken bleibt Sanierungsziel. In den meisten Fällen bietet sich für diese Maßnahmen Wohnungsneubau an. Im Rahmen der Bestandserhebung im April 2014 wurden 84 Baugrundstücke als Baulücken ermittelt, in denen rund 430 Wohnungen errichtet werden können. Aufgrund der Umgebungen handelt es sich beim Neubaupotenzial nahezu ausschließlich um Wohnungen in Mehrfamilienhäusern.

Potenzial Baulückenschließung: 420 Wohnungen

Abb. 3.14: Bilanz der Wohnbaupotenziale in Baulücken

		Anzahl Baulücken	Anzahl Wohnungen	davon in	
				EFH	MFH
Stadtteil Innenstadt		33	140	5	135
Stadtteil Fleischervorstadt		42	210	5	205
Randbereiche		9	80	-	80
davon	Steinbeckervorstadt	6	60	-	60
	Nördliche Mühlen-VS	3	20	-	20
	Südliche Mühlen-VS	-	-	-	-
Gesamt		84	430	10	420

Quelle: Eigene Ermittlung, Ansatz mit Berücksichtigung vorhandener / möglicher Parzellierung

Für Baulücken und Brachflächen, die mittel- bis langfristig nicht genutzt werden, kommen auch Zwischennutzungen in Frage. Angesichts der Eigentümerstruktur – nur wenige potenzielle Zwischennutzungsflächen sind in kommunalem Eigentum – sind hier bilaterale Vereinbarungen zwischen Grundstückseigentümern und Nutzern erforderlich, die auch den temporären Charakter der Zwischennutzung berücksichtigen und zukünftige Nutzungsinteressen des Eigentümers sicherstellen.

für ungenutzte Baulücken kommen Zwischennutzungen in Frage

Das kreative Milieu in der Fleischervorstadt hat das Potenzial, eigenständig Zwischennutzungskonzepte für Flächen zu erarbeiten. Hierzu ist vor allem ehrenamtliches Engagement erforderlich, die Stadtverwaltung kann helfen, zwischen

Grundstückseigentümern und potenziellen Nutzern eine Kommunikation aufzubauen und ggf. über die Städtebauförderung Zwischennutzungsprojekte zu unterstützen. Für eine Unterstützung bedarf es jedoch eines gewissen Konkretisierungsgrads, der derzeit für kein Projekt bekannt ist.

Eine Grundlagenerarbeitung für ein solches Projekt hätte zu dessen aktiver Zeit eine Aufgabe des Quartiermanagements sein können. Allerdings wurden in dieser Zeit kaum Zwischennutzungen initiiert. Insofern ist zu klären, ob und inwieweit eine ausreichende Mitwirkungsbereitschaft für Zwischennutzungsprojekte vorliegt.

2.4 Vorrang der Entwicklung von neuen Wohngebieten im Stadtkern

Die Wohnraumentwicklungsplanung vollzog um die Jahrtausendwende die Anpassung von einer stark wachstumsorientierten zu einer auf Reduktion orientierten Planung: Dem Flächennutzungsplan 1998 lag ein Bedarf an Zugängen von 15.100 Wohnungen im Zeitraum 1995 bis 2010 zu Grunde.

Das ISEK 2002 orientierte auf einen Zugang von 3.800 Wohnungen und Überhängen von 3.200 bis 4.700 Wohnungen im Zeitraum 2000 bis 2015.

In der ISEK-Teilfortschreibung Wohnbauflächenentwicklung wurden im Jahr 2007 die Stärkung der Innenstadt als urbane Mitte und die Stadt der kurzen Wege als Entscheidungskriterien für die Prioritäten der Wohnbauflächenentwicklung zugrunde gelegt. Bezogen auf den Planungshorizont 2015 wurden 1.000 Wohnungen, davon über 400 im Plangebiet, mit der ersten Priorität versehen, während rund 2.000 Wohnungen vor allem in Stadtrandlagen mit zweiter Priorität oder zunächst gar nicht entwickelt werden sollen.

Empfohlen wird, den Vorrang für den Stadtkern bei der Entwicklung von neuen Wohngebieten konsequent fortzuführen. Entsprechend sollten im Rahmen der Fortschreibung des ISEK bzw. der gesamtstädtischen Wohnbauflächenentwicklung folgende Anpassungen geprüft werden:

*Empfehlungen für
Prioritäten bei der
Wohngebiets-
entwicklung*

Abb. 3.15: Empfehlungen für die Anpassung der Prioritäten des ISEK bei der Entwicklung neuer Wohngebiete

Steinbeckervorstadt	Einordnung der neuen Wohnquartiere östlich und westlich der Stralsunder Straße von der 2. in die 1. Priorität
Nördliche Mühlen- vorstadt	Aufnahme des Wohnbaupotenzials östlich des Hanserings in das ISEK und Einordnung in die 1. Priorität
Fleischervorstadt	Aufnahme des Wohnbaupotenzials auf dem KAW-Gelände in das ISEK und Einordnung in die 1. Priorität

Die bisherige Einordnung der A-Quartiere sowie des Entwicklungsbereichs Hafensstraße des ISEK in die 1. Priorität soll erhalten bleiben.

2.5 Entwicklung von neuen Quartieren an den Wasserlagen

Derzeit laufen die Vorbereitungen für die Bebauung des Quartiers A11 mit 80 Wohnungen durch die Wohnungsbau- und Verwaltungsgesellschaft mbH Greifswald. Die noch offenen Entwicklungspotenziale erstrecken sich auf die Quartiere A8, A9 sowie A12.

Alle drei Quartiere bieten sich grundsätzlich für Wohnbebauungen an, wobei Nutzungen wie einem Hotel, Gastronomie und weiteren kleinteiligen nicht störenden gewerblichen Nutzungen Raum gegeben werden sollte. Empfohlen wird, dass die Quartiere A8 und ggf. A9 mit kompakten Stadthäusern und vorrangig für selbstgenutztes Eigentum entwickelt werden. Es besteht ein Potenzial von jeweils 10 Wohnungen in EFH und MFH. [Für das Quartier A9 besteht in Abhängigkeit von der Entwicklung im Bereich Hafestraße die Option, hier ein Hotel zu errichten.](#)

Für das Quartier A12 bietet sich ebenfalls eine kleinteilige an die heutige Parzellierung angelehnte Bebauung an, wobei aufgrund der Blockgröße und insbesondere zum Hansering orientiert auch größere Gebäude integriert werden können. Das abgeschätzte Wohnbaupotenzial entspricht dem des Quartiers A11 mit 80 Wohnungen in MFH.

*Potenzial A-Quartiere:
180 Wohnungen*

In der Steinbeckervorstadt gingen Planungen aus den frühen 1990er-Jahren von rund 1.000 Wohnungen in einer verdichteten Bauweise aus. Im Flächennutzungsplan wurden im Jahr 1998 für diesen Bereich insgesamt 240 zusätzliche Wohnungen in Mehrfamilienhäusern vorgesehen.

*Potenzial Quartiere
in der Steinbecker-
vorstadt:
230 Wohnungen*

Angesichts der Lagequalitäten und einer differenzierteren Zielgruppenorientierung bietet sich für die Steinbeckervorstadt eine Kombination aus einem kompakten Mehrfamilienhausquartier und zwei hinsichtlich der Bautypologie variierenden Einfamilienhausquartieren an. In den drei Quartieren besteht ein Potenzial von 185 Wohnungen in MFH und 45 Wohnungen in EFH.

Werden die Wohnbaupotenziale in Baulücken mit berücksichtigt, ergibt sich für die Steinbeckervorstadt ein Gesamtpotenzial für den Neubau von 290 Wohnungen.

Neben der Stärkung der Innenstadt als urbane Mitte wurde auch der Entwicklung der Standorte am Wasser in der ISEK-Teilfortschreibung Wohnbauflächenentwicklung eine hohe Priorität eingeräumt. Die Flächen entlang der Hafestraße stehen nach einer jahrzehntelangen gewerblichen Nutzung seit einigen Jahren für eine andere Entwicklung zur Verfügung und waren Thema umfangreicher Planungsverfahren. Der Standort kombiniert eine attraktive Wasserlage mit innenstadtnaher Lage und bietet sich gleichermaßen für hochwertiges Wohnen im Eigentum und attraktives Mietwohnen an. Touristische und nicht wesentlich störende gewerbliche Angebote bis hin zum neuen Standort des Stadtarchivs an der Straße „An den Wurthen“ sind ergänzende Nutzungen.

*Potenzial
Entwicklungsbereich
Hafenstraße:
350 Wohnungen*

In der ISEK-Teilfortschreibung Wohnbauflächenentwicklung wurden im Jahr 2007 für den Entwicklungsbereich Hafestraße 350 Wohnungen davon 130 in EFH und 220 in MFH bilanziert. In der Tendenz werden wahrscheinlich weniger Wohnungen realisiert, wie nachfolgende Konzeptionen aufgezeigt haben.

2.6 Nutzung größerer Wohnungsneubauvorhaben zur Stadtreparatur

Der südlich des KAW-Geländes gelegene größere Konversionsstandort bietet für die Fleischervorstadt die Möglichkeit der Entwicklung eines neuen Wohnquartiers. Empfohlen wird eine geschlossene Blockstruktur, die die Bezüge des angrenzenden offenen Blocks aufnimmt und zu den Bahnanlagen abschirmend wirkt. Die neue Blockstruktur kann sowohl durch einen Bauträger als auch durch Einzelbauherren realisiert werden, wobei eine variable Gebäudetypologie einsetzbar ist.

Bei der Bilanzierung des Wohnbaupotenzials von 30 Wohnungen ist auf ein Maximum an kleinteiliger Bebauung orientiert, so dass in der Regel von einer Wohnung pro Gebäude ausgegangen wird.

Beim Standort handelt es sich um eine gut integrierte Wohnlage mit Beeinträchtigungen durch die Bahn und das nahe geplante Einkaufszentrum am Standort der ehemaligen KAW-Hallen. Aufgrund der Lagemerkmale dürfte der Standort für Wohnen im Eigentum vor allem für Haushalte interessant sein, die nur moderate finanzielle Belastungen tragen können.

*Potenzial Wohnbau-
standort südlich des
ehemaligen KAW-
Geländes:
30 Wohnungen*

Zudem sollte weiter geprüft werden, inwiefern am Standort auch Angebote für sehr preiswertes Wohnen entwickelt werden können.

Im Rahmen der städtebaulichen Fassung des Hanserings können östlich des Stadtgrabens mehrere drei- bis viergeschossige Wohngebäude entstehen. Das Baupotenzial umfasst rund 100 Wohnungen.

*Potenzial Wohnbaustandort östlicher Stadtgraben:
100 Wohnungen*

Durch die Schließung von Baulücken, die Entwicklung von neuen Wohnquartieren und größeren Wohnbaustandorten besteht im Rahmenplangebiet insgesamt ein Neubaupotenzial rund 1.280 Wohnungen. Dieses Potenzial liegt nahe an der Zahl der Wohnungen, die im Rahmenplangebiet in den vergangenen 10 Jahren neu errichtet wurden (ca. 900 Wohnungen). Bei unveränderten Rahmenbedingungen (u.a. Zinsen auf niedrigem Niveau) könnte davon ausgegangen werden, dass in den kommenden 10 bis 15 Jahren die vorhandenen Potenziale ausgeschöpft werden.

*gesamtes Wohnbaupotenzial im Plangebiet:
1.320 Wohnungen*

Abb. 3.16: Bilanz der Wohnbaupotenziale im Plangebiet

Wohnungen		EFH	MFH	Gesamt
Baulücken im Plangebiet Plangebiet		10	430	430
neue Quartiere an Wasserlagen		175	585	760
davon	A-Quartiere	-	180	180
	Quartier in der Steinbeckervorstadt	45	185	230
	Entwicklungsbereich Hafenstraße	130	220	350
Wohnungsneubauvorhaben zur Stadtreparatur		30	100	130
davon	Wohnbaustandort südlich KAW-Gelände	30	-	30
	östlich des Hansering	-	100	100
Gesamt		215	1.105	1.320

Quellen: Eigene Ermittlung, Entwicklungsbereich Hafenstraße ISEK-Teilfortschreibung 2007

Zugleich ist zu beachten, dass sich die Aktivierbarkeit der Potenziale unterschiedlich darstellt. Für rund 70 Prozent der Wohnbaupotenziale muss Baurecht über die Bauleitplanung gesichert werden. Die Potenziale in den Baulücken sind aufgrund schwieriger Eigentümerstrukturen und anderer Hemmnisse zum Teil nur aufwändig aktivierbar. Grob abgeschätzt, ist die Universitäts- und Hansestadt Eigentümerin für 15 Prozent der Wohnbaupotenziale und kann für diesen Anteil offensiv die Entwicklung beeinflussen.

Die hohe Akzeptanz für Wohnungsneubau im Stadtkern fördert die Aktivierung der Potenziale zusätzlich: 61 Prozent der Befragten im Jahr 2014 halten die Schaffung von neuem Wohnraum für sehr wichtig. Damit rangiert dieses Handlungsfeld auf Platz 6 von 21 abgefragten Handlungsfeldern.

Die fortgesetzte Neubautwicklung führt zu einem weiteren Anstieg des Bevölkerungsstandes im Stadtkern. Bei einer Belegung von 1,8 Personen pro Geschosswohnung und 2,4 Personen pro Einfamilienhaus entsprechend dem Greifswalder Durchschnitt¹² führt die vollständige Nutzung aller Wohnbaupotenziale zu einem Zuwachs um rund 2.500 Personen im Stadtkern.

Potenziale bieten Wohnraum für rund 2.500 Personen

¹² Eigene Ermittlung auf Basis der Befragung 2014

3.3 Handel und Wirtschaft

Die Greifswalder Innenstadt ist das traditionelle Handels- und Dienstleistungszentrum der Stadt und Region. Der Einzelhandel wurde gesamtstädtisch wie mit Fokus auf die Innenstadt in den vergangenen 10 Jahren in verschiedenen Fachplänen und Gutachten näher behandelt. Die Ergebnisse sowie aktuelle Planungen der Universitäts- und Hansestadt bilden Grundlagen der Rahmenplanung:

- Einzelhandelsfachplan (2005)
- Abgrenzung der Zentralen Versorgungsbereiche (2006)
- Aktualisierung des Einzelhandelsfachplan (2009)
- Verträglichkeitsuntersuchung für die Ansiedlung eines Nahversorgungszentrums auf dem KAW-Gelände (2013, Auftraggeber Investor)
- Entwurf Teilfortschreibung der Abgrenzung der Zentralen Versorgungsbereiche (2014)
- Bebauungsplan Nr. 98 - KAW-Gelände, [in Aufstellung](#)

3.3.1 Ziele

Die zentrale Zielstellung der bisherigen Rahmenplanung für die Entwicklung des Handels und der Wirtschaft wird bestätigt.

Leitziele

- **Stärkung der Innenstadt als Handels-, Dienstleistungs- und Arbeitsstandort**
- **Sicherung des quartiersbezogenen nicht ([bzw. nicht wesentlich](#)) störenden Handels, Handwerks und Gewerbes**

Ausgehend von dem erreichten Entwicklungsstand, den vorhandenen Potenzialen und Defiziten werden als Teilziele bestimmt:

- 3.1 Stärkere Profilierung der Handels- und Wirtschaftsräume
- 3.2 Schaffung von Räumen zur stärkeren Bindung kreativer Potenziale an die Stadt
- 3.3 Aufwertung des westlichen Abschnitts der Langen Straße
- 3.4 Ausbau der Einkaufsangebote für den täglichen Bedarf - Entwicklung des ehemaligen KAW-Geländes
- 3.5 Unterstützung von Gewerbe- und Handwerksbetrieben
- 3.6 Ergänzung von gastronomischen Angeboten an touristischen Zielorten und Ausbau der Übernachtungskapazitäten
- 3.7 Unterstützung von Kooperationen und Umsetzungsprozessen

3.3.2 Erläuterungen und Maßnahmen

3.1 Stärkere Profilierung der Handels- und Wirtschaftsräume

Insgesamt sind in der Innenstadt 176 Einzelhandelsbetriebe mit einer Verkaufsfläche von knapp 20.000 m² aktiv. Davon entfallen rund drei Viertel auf den sogenannten aperiodischen Bedarf (von Bekleidung über Bücher und Elektroartikel bis hin zu Hausrat und Möbel). Der Lebensmitteleinzelhandel ist mit einem Anteil von 8 Prozent der Verkaufsfläche nur gering vertreten. Neben einem kleinen Supermarkt in den Dompässagen wird dieser vor allem von kleineren Verkaufsstellen (hauptsächlich Bäckereien und Fleischereien) geprägt.

*Ausgangslagen:
Innenstadt*

Abb. 3.17: Verkaufsflächen im Plangebiet

	Stadtteil Innenstadt	Stadtteil Fleischer- Vorstadt	Rand- bereiche	Gesamtstadt
periodischer Bedarf ohne Lebensmittel	1.535 m ²	k. A.	k. A.	5.960 m ²
Lebensmittel	1.540 m ²	ca. 280 m ²	ca. 800 m ²	29.970 m ²
aperiodischer Bedarf	16.655 m ²	k. A.	k. A.	72.850 m ²
Summe	19.730 m ²	k. A.	k. A.	108.780 m ²

Quellen: Entwurf Teilfortschreibung der Abgrenzung der Zentralen Versorgungsbereiche (2014), Angabe zur Fleischervorstadt: Abgrenzung der Zentralen Versorgungsbereiche auf Grundlage des Einzelhandelsfachplans (2006), Angabe zu Randbereichen: eigene Abschätzung

Im Bereich des aperiodischen Bedarfs verfügt die Innenstadt über eine eher kleinteilige Struktur und einen hohen Anteil inhabergeführter Geschäfte. Der Anteil des filialisierten Einzelhandels ist verhältnismäßig gering. Diese eher kleinteilige Struktur macht einerseits die Charakteristik der Innenstadt aus, andererseits fehlt dadurch ein großer Magnetbetrieb.

Räumlich konzentriert sich der Einzelhandel in der Innenstadt in der Langen Straße, an den Marktplätzen und am Schuhhagen, die eine zusammenhängende Fußgängerzone bilden. Der Hauptfrequenzbereich mit den hochwertigsten Anbietern und wichtigen Dienstleistungen (Post, Banken / Sparkasse) und gastronomischen Einrichtungen konzentriert sich dabei um den Marktplatz. Insbesondere im Bereich der westlichen Langen Straße, aber auch in den Seitenstraßen der Fußgängerzone, nimmt die Nutzungsintensität deutlich ab. Insgesamt stehen rund 7.000 m² bzw. 35 Prozent der Verkaufsfläche in der Innenstadt leer, konzentriert in den Randlagen und rückwärtigen Bereichen der Dompassage.

Die klassischen Innenstadtsortimente konkurrieren zunehmend mit dem Onlinehandel. Im Bekleidungsbereich zeigt sich zudem, dass Greifswald für ein Oberzentrum recht hohe Kaufkraftabflüsse in andere Städte hat. Dies deutet darauf hin, dass es in Teilmarktsegmenten keine ausreichenden Angebote in der Stadt gibt.

In der Fleischervorstadt gibt es lediglich einzelne kleine Einzelhandelsbetriebe. Diese liegen vor allem in der Gützkower Straße und der nördlichen Langen Reihe. Ein größerer Teil der Betriebe bietet aperiodischen Bedarf in speziellen Sortimenten an: vom Sanitätshaus über Fahrradläden bis zum Küchenstudio. Für die Nahversorgung mit Lebensmitteln gibt es in der Fleischervorstadt derzeit jeweils eine Verkaufsstelle einer Bäckerei und einer Fleischerei.

Fleischervorstadt

In der Steinbeckervorstadt existiert im Einzelhandelsbereich ein Getränkemarkt, der in seinem Randsortiment auch einige andere Lebensmittel und Produkte anbietet. Auch die Tankstelle am nördlichen Stadteingang bietet in ihrem Shop ein Sortiment an Lebensmitteln an, das preislich eher auf Gelegenheitskäufe als auf eine Nahversorgungsfunktion orientiert.

Steinbeckervorstadt

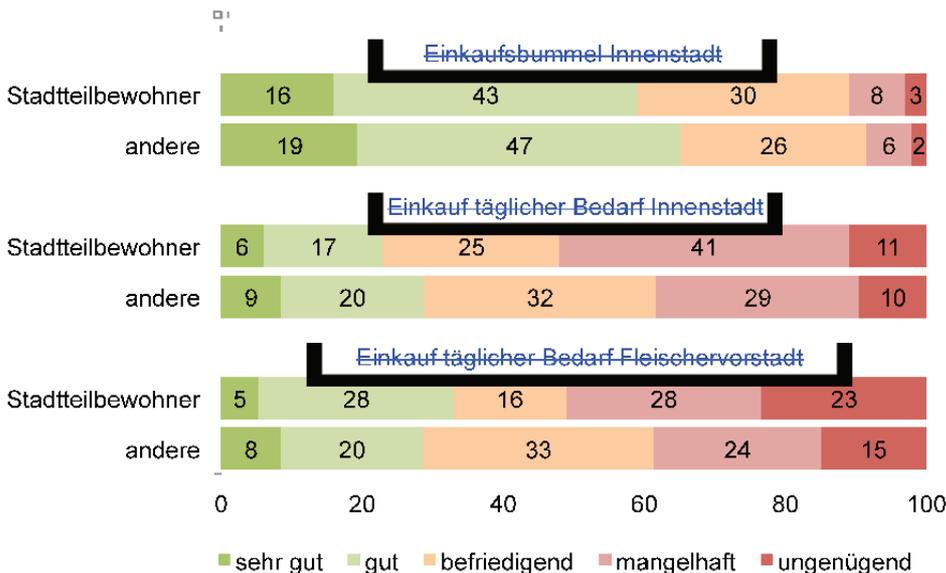
Die Einschätzungen und Wünsche der im Jahr 2014 Befragten bestätigen die Ausgangslagen:

Einschätzungen aus Bürgersicht

Die Möglichkeiten zum Einkaufsbummel in der Innenstadt werden sowohl von den Befragten aus der Innenstadt wie aus anderen Gebieten positiv bewertet: Jeweils knapp zwei Drittel der Befragten bewerten sie als sehr gut oder gut (59 bzw. 66 Prozent).

Die Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf werden vor allem von den Bewohnern der Innenstadt und der Fleischervorstadt negativ bewertet: Jeweils über die Hälfte der Befragten (52 bzw. 51 Prozent) schätzt diese Angebote im jeweiligen Stadtteil als mangelhaft oder ungenügend ein.

Abb. 3.18: Frage: „Wenn Sie die heutige Situation in der Innenstadt und der Fleischervorstadt beurteilen, welche Zensuren würden Sie folgenden Merkmalen geben?“ - Merkmale: „Möglichkeiten zum Einkaufsbummel“ und „Einkaufsmöglichkeiten täglicher Bedarf“



Quelle: Befragung 2014, Anteile in % der Antworten, Innenstadt: n=100 / Fleischervorstadt n=94, andere Stadtteile n = 163

Die Verbesserung des Handels für den täglichen Bedarf wurde in der Innenstadt von 70 Prozent der Befragten als sehr wichtig bezeichnet, was Rang 5 unter den 21 abgefragten Bereichen bedeutet. In der Fleischervorstadt lag dieser Anteil mit 54 Prozent eher im Mittelfeld (Rang 9).

Im Bereich des Einzelhandels wird von den im Jahr 2014 Befragten sowohl aus der Innenstadt als auch aus der Fleischervorstadt ein erheblicher Handlungsbedarf gesehen, der sich jedoch sehr stark auf Angebote für den täglichen Bedarf bezieht.

Der Wirtschaftsstandort Innenstadt ist im hohen Maße durch den Handel geprägt. Nach Jahren des Strukturwandels des Einzelhandels, der vor allem durch Entwicklungen im Umland (Standort Neuenkirchen) sowie der gewachsenen Bedeutung des Online-Handels beeinflusst wird, muss die Position der Innenstadt als Ort des Handels weiter gestärkt werden.

Es gilt, die Stärken und Potenziale des Standortes Innenstadt mit seiner besonderen Nutzungsmischung und Dichte (Wohnen, zentrale Einrichtungen der Bildung, Kultur und Verwaltung, Lage am Fluss, attraktive öffentliche Räume, Zeugnisse hanseatischer Baukultur) und einer verbesserten Organisation der verschiedenen Mobilitätsformen noch wirksamer einzusetzen.

Anknüpfend an gewachsenen Strukturen wird eine weitere Profilierung der einzelnen Handels- und Wirtschaftsräume im Plangebiet empfohlen. Nutzungssicherungen, Umnutzungen und Neubautwicklungen sollten sich an den Profilierungen orientieren:

- Fußgängerzone / Marktplätze und westlicher Abschnitt Lange Straße: 1A-Lage, höchster Grad an Einzelhandels-, Gastronomie- und Dienstleistungskonzentrationen
- Lagen am Fluss: maritimes Handwerk und Gewerbe mit Erlebnischarakter, Gastronomie und Beherbergung
- Friedrich-Loeffler-Straße: Entwicklungsraum für spezielle studentische Dienstleistungen, universitätsnahe innovative und kreative Milieus (Kreativwirtschaft)
- Stadtraum zwischen Domstraße / Bahnhofstraße / Platz der Freiheit: Kulturwirtschaft, universitätsnahe Institutionen, soziale Dienste
- Ehemaliges KAW-Gelände bis zur Pfarrer-Wachsmann-Straße: Einkaufszentrum für Lebensmittel mit Fachmärkten, Kulturwirtschaft, Gewerbe
- Gützkower Straße: Handel, Gewerbe und Gastronomie mit Stadtteilbezug Fleischervorstadt

*Profilierung der
Handels- und
Wirtschaftsräume*

Abb. 3.19: Profilierung der Handels- und Wirtschaftsräume



3.2 Schaffung von Räumen zur stärkeren Bindung kreativer Potenziale an die Stadt

Mit ihrem breiten Bildungsspektrum stellt die Ernst-Moritz-Arndt-Universität einen hervorragenden Anknüpfungspunkt zur Entwicklung der Kultur- und Kreativwirtschaft in Greifswald dar. Diese wird insbesondere von Freiberuflern sowie von Klein- und Kleinstbetrieben geprägt, die überwiegend erwerbswirtschaftlich orientiert sind. Die Bundesregierung hat sich mit der im Jahr 2007 gestarteten Initiative Kultur- und Kreativwirtschaft zum Ziel gesetzt, diese als eigenständiges Wirtschaftsfeld und als Wachstumsbranche zu etablieren und deren Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.¹³

Die Kultur- und Kreativwirtschaft hat mit ihren kleinteiligen Strukturen zum Teil deutlich andere Raumannsprüche als die eher flächenintensiven Industrie- und Technologiesektoren. Sie organisieren sich häufig in formell lockeren Netzwerkstrukturen, die unabhängig voneinander agieren oder in unterschiedlichen Firmen und Projekten aktiv sind. In Co-Working-Spaces - niedrigrschwelligigen Varianten von Technologiezentren - arbeiten sie in meist größeren Räumen bedarfs- und projektorientiert zusammen und können auf diese Weise voneinander profitieren.

¹³ Vgl. www.kultur-kreativ-wirtschaft.de

Die Reaktivierung des alten Klinikums in der Friedrich-Loeffler-Straße durch die Ansiedlung der geistes- und sozialwissenschaftlichen Fachdisziplinen der Universität bringt einen deutlichen Impuls für die Entwicklung der nördlichen und westlichen Innenstadt. Dieser sollte genutzt werden, um räumlich angelagert die Wachstumspotenziale der Kultur- und Kreativwirtschaft zu binden.

Die Friedrich-Loeffler-Straße stellt einen besonderen Handlungsraum der Innenstadtentwicklung dar. Zum einen besteht Gestaltungsbedarf für den Straßenraum. Die Aufwertung soll im Abgleich mit der zukünftigen Verkehrsfunktion (beabsichtigte Netztrennung, wachsende Bedeutung für den Fahrradverkehr) zu einer deutlichen funktionalen und gestalterischen Verbesserung des Straßenraums führen. Zum anderen existiert im Straßenzug derzeit Leerstand in der Dompassage und in einzelnen Gewerbeunterlagerungen des industriellen Wohnungsbaus. Eine offene Blockkante zwischen Fisch- und Steinbeckerstraße mit einem ungenutzten und unsanierten Altbau prägt den Straßenverlauf zudem negativ. Zeitnah steht die Vermarktung des denkmalgeschützten Komplexes des Zoologischen Instituts und Museums in der Johann-Sebastian-Bach-Straße durch die Universität an.

Zielstellung ist es, dass die Friedrich-Loeffler-Straße unter Nutzung der zur Verfügung stehenden Raumpotenziale einen Bedeutungsgewinn erfährt. Vorgeschlagen wird, dass ausgehend vom neuen Unicampus und der starken Frequentierung des Stadtraums durch Studierende spezielle universitätsnahe Dienstleistungen, Coworking-Arbeitsmöglichkeiten für Studenten, Freiberufler, Kreative und Startups bis hin zu anmietbaren Werkstätten und Ateliers etabliert werden.

Entwicklungsraum für studentische Dienstleistungen, neue Arbeitsformen und kreative Milieus

3.3 Aufwertung des westlichen Abschnitts der Langen Straße

Der westliche Abschnitt der Langen Straße leidet derzeit unter verschiedenen Defiziten. Zugleich bestehen Potenziale, deren Entwicklung den Einzelhandelsstandort Innenstadt in seiner Gesamtheit stärken:

Die Dompassage (ca. 20.000 m² Verkaufsfläche) verfügt derzeit über hohe Leerstände, die ihre Magnetfunktion für diesen Bereich erheblich schmälern und sich somit auch negativ auf das Umfeld auswirken. Die Passage ist seit dem Jahr 2008 in Insolvenzverwaltung, was die Handlungsfähigkeit bezüglich einer Revitalisierung erheblich erschwert. Für die Dompassage ist eine generelle Neukonzeption hinsichtlich des Angebotsprofils, möglicherweise für die inneren Raumprogramme sowie der Vermarktung notwendig. Für eine Neupositionierung der Passage bedarf es eines Investors. Entsprechende Interessen sollten daher von Seiten der öffentlichen Hand offensiv unterstützt werden.

Neupositionierung der Dompassage

Ein größeres brachliegendes Grundstück Lange Straße / Kapaunenstraße verringert die Nutzungsintensität in diesem Bereich und stellt zugleich ein Aktivierungspotenzial dar. Eine Nutzung des Standortes gekoppelt mit attraktiven Einzelhandelsangeboten wird empfohlen.

Nutzung der Brache Lange Straße / Kapaunenstraße für Handel

Die Verteilung der Wohngebiete und daran geknüpft der Bevölkerungsschwerpunkte in der Stadt sorgt dafür, dass ein Großteil der potenziellen Kunden die Innenstadt von Südosten und nur ein geringer Teil von Westen aus erreicht. Die Lage der Parkplätze und -häuser sowie die Wegeführung vom Bahnhof in die Innenstadt verstärken diesen Effekt.

Über die gezielte Entwicklung von Wohnquartieren in der Fettenvorstadt und im Rahmenplangebiet (Fleischervorstadt, Steinbecker Vorstadt), den neuen Unicampus an der Friedrich-Loeffler-Straße sowie das geplante Einkaufszentrum auf dem ehemaligen KAW-Gelände ergeben sich neue Impulse für die westliche Innenstadt.

Impulse durch neue Wohnquartiere, Unicampus und ehemaliges KAW-Gelände

Die geplante Parkplatzanlage in der Bahnhofstraße sowie die Fortsetzung der Sanierung des öffentlichen Raums und der Grünanlagen, einschließlich einer verbesserten Lenkung der Fußgänger vom Bahnhof in die westliche Innenstadt, führen zu einem Abbau der Defizite bei der Erreichbarkeit.

Verbesserung der Erreichbarkeiten

3.4 Ausbau der Einkaufsangebote für den täglichen Bedarf - Entwicklung des ehemaligen KAW-Geländes

In allen Gutachten zum Einzelhandel wie auch in den Einschätzungen der im Jahr 2014 Befragten werden das geringe Angebot im Lebensmitteleinzelhandel in der Innenstadt und der Fleischervorstadt kritisiert. Mit der von einem Investor geplanten Umnutzung der ehemaligen KAW-Hallen besteht die Chance, das Angebotsdefizit nachhaltig abzubauen. Geplant ist, ein Einkaufszentrum mit maximal 6.080 m² Gesamtverkaufsfläche zu realisieren.

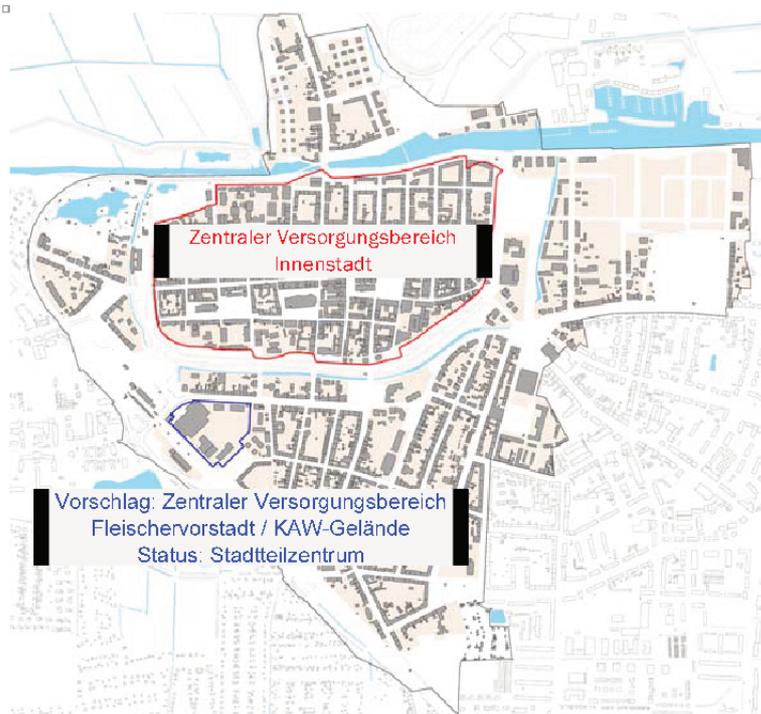
Abbau der Angebotslücke im Bereich Lebensmittel

Gegenüber dem ursprünglichen Investoreninteresse erfolgte im Zuge des laufenden Bebauungsplanverfahrens eine deutliche Reduzierung der über den Lebensmittelbereich hinausgehenden Angebote. Im Bereich Lebensmittel kann über einen Verbrauchermarkt (inkl. Getränkemarkt), einen Lebensmitteldiscounter sowie eine Bäckerei ein maximales Verkaufsflächenangebot von 4.060 m² realisiert werden, wobei aperiodische Randsortimente auf insgesamt 400 m² begrenzt werden sollen. Über den Lebensmittelbereich hinaus sind als Verkaufseinrichtungen Apotheke, Drogerie- und Matratzenmarkt, Fahrradfachgeschäft sowie eine begrenzte Anzahl von Shops in der beabsichtigten Mall möglich. Darüber hinaus ist für den Gesamtstandort ein breites Nutzungsspektrum möglich: u.a. nicht wesentlich störende gewerbliche Betriebe, Anlagen für Verwaltung sowie kirchliche, kulturelle, gesundheitliche und soziale Zwecke.

Neben der planungsrechtlichen Sicherung des geplanten Einkaufszentrums ist eine Anpassung der Abgrenzung des Zentralen Versorgungsbereichs i.S. von § 34 Abs. 3 BauGB beabsichtigt. Die Festsetzung des Zentralen Versorgungsbereichs Fleischervorstadt / KAW-Gelände (Nahversorgungszentrum), die im Ostteil des Geländes orientiert zur Pfarrer-Wachsmann-Straße erfolgte, wird damit obsolet. Die Anpassung soll sich räumlich auf das Sondergebiet Einkaufszentrum beziehen und den Status eines Stadtteilzentrums festsetzen.

Anpassung Abgrenzung Zentraler Versorgungsbereich

Abb. 3.20: Anpassung Abgrenzung Zentraler Versorgungsbereich



Quellen: Abgrenzung der Zentralen Versorgungsbereiche (2006) - für ZV Innenstadt

3.5 Unterstützung von Gewerbe- und Handwerksbetrieben

Gewerbe bzw. Handwerksbetriebe wie Autowerkstätten, Tischler-, Schlosser- und Druckereien sind im Plangebiet zahlenmäßig kaum vorhanden und wenn, dann vorrangig in den Randlagen zu finden. Grundsätzlich sollten Betriebe, die keinen Nutzungskonflikt zum Wohnen erzeugen, gesichert bleiben. Verlagerungsbedarfe ergeben sich nahezu ausschließlich im Zusammenhang mit der Konversion von Standorten für eine Wohnnutzung. Zugleich sollten Betriebe mit einer besonderen regionalen Spezifik und entsprechenden touristischen Wirkung offensive Unterstützung der öffentlichen Hand erfahren. Für die einzelnen Stadtteile ergeben sich daraus folgende Zielstellungen und Maßnahmen:

Die bestehende gewerbliche Nutzung (Kfz-Handwerk) im nord-westlichen Teil der Steinbeckervorstadt wird gesichert, wobei eine schrittweise Neuordnung der einzelnen Liegenschaften insbesondere in den rückwärtigen Bereichen empfohlen wird, um die Wirkungen auf das Ortsbild am nördlichen Stadteingang zu verbessern.

Steinbeckervorstadt

Der erlebnisorientierte Komplex der Tuchwerkstatt und Museumswerft wird gesichert und soll ausgebaut werden (Heineschuppen über Museumswerft). An der Planungsidee, an der Salinenstraße bzw. angelagert an den Komplex Tuchwerkstatt / Museumswerft ein Gradierwerk mit entsprechenden Aufenthaltsbereichen zu errichten, soll festgehalten werden.

Der Gesamtkomplex auch mit Blick auf die benachbarte Werft der Hanse Yachts AG steht beispielhaft für die Verbindung von traditionellem maritimen Handwerk und Gewerbe, Transparenz und Mitgestaltung sowie touristischer Anziehungskraft. Dieses Programm sollte nach Möglichkeit auch auf weitere Standorte am Ryck übertragen werden. Der Standort des prägenden denkmalgeschützten Speichers an der Hafestraße könnte dafür einen Anknüpfungspunkt bieten.

Im Zusammenhang mit der Entwicklung von Wohnquartieren östlich und westlich der vorhandenen Bebauung an der Stralsunder Straße sollen die Standorte eines Entsorgungsunternehmens sowie eines Baubetriebes verlagert werden. Beide Betriebe beeinträchtigen derzeit das Ortsbild in dem touristischen Erlebnisraum und stellen eine Unternutzung dar.

In der Innenstadt konnten Gewerbe- und Handwerksbetriebe mit größeren Standorten nicht identifiziert werden. Kleine Betriebe wie Schneiderein oder Goldschmieden sind in den Geschäftsstraßen konfliktfrei integriert. Der Betriebsstandort einer Fleischerei (nur Produktion) im südlichen Quartier zwischen Fleischerstraße und Rakower Straße hat allerdings Probleme. Entsprechend sollte auch eine mögliche Verlagerung geprüft werden.

Innenstadt

In der Fleischervorstadt sind u.a. Kfz-, Heizungs- und Installations-, Elektroinstallations- und Malerbetriebe und eine Keramikwerkstatt ansässig. Größere Betriebsstandorte befinden sich in der Rosa-Luxemburg-Straße (Kfz-Handwerk) sowie auf dem ehemaligen KAW-Gelände in zwei Objekten (Kfz-Handwerk). Nutzungskonflikte bestehen nicht. Der Betriebsstandort an der Rosa-Luxemburg-Straße weist stadtgestalterische Probleme auf, so dass eine Neuordnung und ggf. eine Verkleinerung des Betriebsgeländes und eine weitestgehend geschlossene bauliche Fassung des offenen Blockrandes an der Rosa-Luxemburg-Straße geprüft werden sollte. Grundsätzlich kann das ehemalige KAW-Gelände auch als Einkaufszentrum weiterhin Standorte für nicht wesentlich störende Handwerksbetriebe bieten.

Fleischervorstadt

Im Zuge des schrittweisen Abbruchs und der Entsiegelung des ehemaligen Industrie- und Gewerbestandes an der Hafestraße befindet sich heute nur noch der Standort eines Bildungsträgers im Entwicklungsbereich. Um eine städtebaulich schlüssige Entwicklung des Gesamtgebietes zu ermöglichen, besteht für diesen Betrieb ein Verlagerungsbedarf bzw. sollte dieser im Entwicklungsbereich integriert werden.

*Nördliche Mühlen-
vorstadt*

Ein größerer gewerblicher Betrieb mit einem touristischen Angebot (inkl. 20 Caravan-Stellplätze) befindet sich am nördlichen Ende der Marienstraße. Zu prüfen ist, inwieweit der geplante Weg am Graben über das Betriebsgelände zur Marienstraße geführt werden kann. Im Zusammenhang mit den laufenden und geplanten Aufwertungen im Umfeld wird der Standort weiter an Lagegunst gewinnen, womit eine intensivere bauliche Nutzung (z.B. Ausweitung der Beherbergungsangebote) möglich erscheint. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit ohne Erweiterungsoptionen erscheint die Nutzung als Caravan-Stellplatz am Standort eher unpassend.

Im Entwicklungsbereich Hafestraße ist die Einordnung von Mischgebieten vorgesehen, womit Angebotsoptionen für nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe im Rahmenplangebiet entstehen.

3.6 Ergänzung von gastronomischen Angeboten an touristischen Zielorten und Ausbau der Übernachtungskapazitäten

Im Plangebiet gibt es ähnlich wie im Jahr 2004 rund 50 gastronomische Einrichtungen - von Cafés über Kneipen und Restaurants bis zu gastronomischen Angeboten in Hotels und Pensionen. Insbesondere rund um die Marktplätze haben sich zahlreiche Betriebe mit Außengastronomie angesiedelt, die vor allem in den Sommermonaten den Bereich auch außerhalb der Ladenöffnungszeiten deutlich beleben.

Bei den im Jahr 2014 Befragten aus allen Stadtteilen ist die Innenstadt mit großem Abstand der wichtigste Ort für Restaurant- und Cafébesuche. 94 Prozent der Innenstadtbewohner, 74 Prozent der Befragten aus der Fleischervorstadt und zwei Drittel aus den anderen Gebieten gaben an, diese Angebote hier am häufigsten zu nutzen. In der Fleischervorstadt sowie in anderen Gebieten spielen zusätzlich auch wohnortnahe Angebote eine Rolle, die von 16 bzw. 19 Prozent der dort Befragten als am häufigste genutzte Restaurants bzw. Cafés angegeben wurden.

Im Zusammenhang mit den weiteren Aufwertungs- und Entwicklungsmaßnahmen von touristischen Zielorten in den Lagen am Ryck sollten folgende Angebotserweiterungen erfolgen bzw. sind geplant:

*Standorte für neue
Gastronomie*

- In den geplanten Projekten am Museumshafens: Neubau Funktionsgebäude am Schiffsanleger sowie Rekonstruktion des Heineschuppen ist jeweils die Einordnung von gastronomischen Angeboten vorgesehen.
- Im Entwicklungsbereich Hafenstraße sollte ein touristischer Zielpunkt am Ryck gestaltet werden. Entsprechend bietet sich hier auch die Einordnung von Gastronomie an. Diese kann ggf. auch in Verbindung mit der empfohlenen Einrichtung eines Beherbergungsbetriebs am Standort des Speichers oder daran angelagert platziert werden.

Die im Jahr 2014 Befragten bewerten die touristische Attraktivität der Stadt zu erheblichen Teilen als sehr gut (24 bis 30 Prozent) bzw. gut (53 bis 58 Prozent). Für eine der Haupttourismusregionen Deutschlands sind Beherbergungsangebote im Plangebiet vergleichsweise gering ausgeprägt. Mit gut 200 Betten in 8 Hotels, weiteren gut 100 Betten in 5 Pensionen sowie der Jugendherberge mit 122 Betten befindet sich etwa ein Viertel der Greifswalder Gästebetten im Plangebiet. Die wichtigsten anderen Standorte sind das Industriegebiet mit zwei großen Hotels mit zusammen rund 550 Betten sowie der Ortsteil Wieck mit rund 180 Betten.

Im Vergleich mit den anderen Städten an der Ostseeküste in Mecklenburg-Vorpommern hat Greifswald die mit Abstand geringste Tourismusintensität: Auf 1.000 Einwohner kamen in Greifswald im Jahr 2013 rund 3.600 Übernachtungen. In Wismar, Rostock und Stralsund lag dieser Wert zwischen 6.500 und 9.000 Übernachtungen. Zwischen den Jahren 2004 und 2013 stieg die Zahl der Übernachtungen in diesen Städten um 58 bis 76 Prozent. In Greifswald dagegen nur um 16 Prozent. Hintergrund für dieses Wachstum in den anderen Städten ist auch ein deutlicher Ausbau der Übernachtungskapazitäten, der zwischen 32 und 91 Prozent lag. Im gleichen Zeitraum wurden in Greifswald sogar geringfügig Kapazitäten abgebaut.

Ein Ausbau der Übernachtungskapazitäten kann Greifswald stärker an den Wachstumsmärkten Ostseetourismus und Städtetourismus partizipieren lassen. Zugleich sollte ein Ausbau von Tagungskapazitäten erfolgen, die für den jeweiligen Betrieb auch zu einer verbesserten Auslastung außerhalb der Hauptsaison beitragen kann.

Geeignete Standorte für größere Beherbergungsbetriebe im Plangebiet sind:

- der heutige Standort eines Baubetriebs am nördlichen Museumshafen (Salinenstraße),
- bei Umsetzung der kleinteiligen Bebauungsvariante mit der Vorrangnutzung Wohnen für die Quartiere A8 und A9 das Quartier A12, wobei ein größerer Beherbergungsbetrieb nur als ein Teil der Neubebauung eingeordnet werden sollte,
- der denkmalgeschützte Speicher und / oder daran angelagerte Neubauten im Entwicklungsbereich Hafenstraße,
- das brachliegende Grundstück Lange Straße / Kapaunenstraße gekoppelt mit attraktiven Einzelhandelsangeboten in der Erdgeschosszone an der Langen Straße,
- das ehemalige KAW-Gelände im Bereich des geplanten Sondergebietes Einkaufszentrum.

*Standorte für
größere Beherber-
gungsbetriebe*

3.7 Unterstützung von Kooperationen und Umsetzungsprozessen

Um den Einzelhandel aber auch andere Wirtschaftsbereiche weiterzuentwickeln sind Akteurs-Kooperationen unabdingbar. Für diese Kooperationen haben sich in Greifswald in den vergangenen Jahren Strukturen mit jeweils spezifischen Schwerpunkten etabliert: Verein Greifswalder Innenstadt e.V. (seit 1999), Arbeitskreis Revitalisierung Innenstadt (seit 1999), Stadtmarketingverein Greifswald e.V. (seit 2012). Im Jahr 2015 ist die Gründung der Greifswald Marketing GmbH beabsichtigt.

Im Ergebnis der Beteiligung (insbesondere Zukunftswerkstatt) und mit Blick auf die Besonderheiten für den Einzelhandel in Greifswald werden folgende Strukturen und Themen als besonders bedeutsam erachtet und sollten vertieft geprüft werden:

Die in der Fleischervorstadt mit dem Quartiermanagement Soziale Stadt gemachten positiven Erfahrungen hinsichtlich eines externen Kümmerers vor Ort, dem auch ein Verfügungsfonds zur Seite gestellt wird, könnte auf den gesamten Stadtkern übertragen werden. Hauptsächlich ginge es um eine Verstärkung der personellen Ressourcen für den umfassenden Aufgabenbereich des Managements und der Netzwerkarbeit. Viele Kommunen mit einer vergleichbaren hohen Vielfalt an Immobilieneigentümern, Vereinen, Initiativen und Institutionen haben dafür ein externes Citymanagement eingesetzt und nutzen zur Finanzierung das Programm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren. Eine solche erweiterte Managementaufgabe könnte ggf. auch vom Verein Greifswalder Innenstadt e.V. übernommen werden.

*Entwicklung einer Ma-
nagementstruktur für
den gesamten Stadt-
kern*

Gegenüber den wichtigsten Wettbewerbern - Einkaufszentren und Onlinehandel - haben die Innenstadthändler durch die kleinteilige mittelständische Unternehmensstruktur den Wettbewerbsnachteil, einzeln nur über sehr kleine, kaum medienwirksame Werbebudgets zu verfügen. In der Regel können die Händler nur durch einen gemeinsamen Auftritt die ausreichende Aufmerksamkeit auf die Vorteile des Standortes lenken. Ein gemeinsamer Auftritt kann z.B. über das Internet und mobile Apps, einheitliche und umweltfreundliche Verpackungen bis hin zu einheitlichen Fußmatten in den Eingangsbereichen sowie gemeinsame Werbekampagnen kommuniziert werden.

*Gemeinsamer
Marktauftritt der
Innenstadthändler*

Angesichts struktureller Probleme mit Flächengrößen für Geschäfte mit Magnetwirkung bei gleichzeitigen Leerstandsproblemen wird der Aufbau eines Leerstands- und Flächenmanagements für Einzelhandelsimmobilien empfohlen. In diesem Zusammenhang könnten die in der Rahmenplanung dargestellten Profilierungen für die Handels- und Wirtschaftsräume kleinräumiger untersetzt werden. Die analytischen und konzeptionellen Arbeiten könnten im Rahmen der Fortschreibung von Fachkonzepten erfolgen. Daraus abgeleitet wären tragfähige Nutzungskonzepte für einzelne Standorte gemeinsam mit den Eigentümern zu entwickeln und zu vermarkten.

*Installation eines Leerstands- und
Flächenmanagements*

3.4 Bildung, Freizeit, Kultur und Bürgerdienste

3.4.1 Ziele

Mit den in der Region laufenden und prognostizierten Schrumpfungsprozessen ist es auch zukünftig sehr bedeutsam, die Funktion des Stadtkerns als Zentrum der Daseinsvorsorge für die Stadt und Region weiterzuentwickeln. Die in der Rahmenplanung 1992 formulierte und im Jahr 2004 bestätigte Zielstellung - kommunale Verwaltungsstandorte in der Innenstadt zusammenzuführen - konnte mit dem neuen Stadthaus im ehemaligen Postgebäude am Markt im Jahr 2004 umgesetzt werden.

Leitziel

Konzentration, Aufwertung und Unterstützung von Standorten und Angeboten der Bildung, Freizeit, Kultur und Bürgerdienste

Für den sich stetig an den wandelnden Nachfragen und Bedürfnissen orientierenden Bereich Bildung, Freizeit, Kultur und Bürgerdienste stehen vorrangig die Themen Standortsicherung und Investitionsbedarfe im Fokus der städtebaulichen Rahmenplanung. Als Teilziele werden daher bestimmt:

- 4.1 Umstrukturierung der Universität für die Innenstadt nutzen
- 4.2 Fortsetzung der Aufwertung von Kita- und Schulstandorten
- 4.3 Weiterentwicklung der Ergebnisse der Sozialen Stadt in der Fleischervorstadt
- 4.4 Sicherung und Fortführung der Sanierung der kommunalen Freizeit- und Kultureinrichtungen
- 4.5 Unterstützung gemeinnütziger Organisationen bei der Nutzung und Sanierung von Standorten
- 4.6 Fortführung der Sanierung kommunaler Verwaltungsgebäude, Neubau des Stadtarchivs

3.4.2 Erläuterungen und Maßnahmen

4.1 Umstrukturierung der Universität für die Innenstadtentwicklung offensiv nutzen

Als Universitätsstadt mit langjähriger Tradition spielen die Bereiche Bildung und Forschung in der Innenstadt bereits seit dem ausklingenden Mittelalter eine zentrale Rolle. Die Ernst-Moritz-Arndt-Universität ist, zusammen mit ihren angegliederten Forschungseinrichtungen und dem Klinikum, der größte Arbeitgeber der Stadt. Mit dem neuen Campus am Berthold-Beitz-Platz hat sie inzwischen auch einen großen Standort außerhalb des Stadtkerns.

Nach dem Jahr 1990 hat sich die Zahl der Studierenden an der Universität deutlich erhöht: von rund 3.600 im Jahr 1992 über rund 6.600 im Jahr 2000 bis auf rund 12.500 im Jahr 2011. In Folge der geburtenschwachen Jahrgänge ab dem Jahr 1990 in den neuen Bundesländern ist das regionale Potenzial an Studierenden bereits seit dem Jahr 2009 deutlich zurückgegangen. Zeitweise wurde dieser Trend durch doppelte Abiturjahrgänge in anderen Bundesländern kompensiert. Seit dem Jahr 2012 ist die Zahl der Studierenden in Greifswald rückläufig und liegt im Wintersemester 2013/14 bei rund 11.400. Nach Prognosen der Kultusministerkonferenz bleibt die Studierendenzahl an den Universitäten in Mecklenburg-Vorpommern bis zum Jahr 2025 in etwa auf dem heutigen Niveau.

Studierendenzahl von gut 10.000 mittel- und langfristig konstant

Die Universität hat in der Innenstadt ihr Hauptgebäude und historischen Campus sowie mit den ehemaligen Gebäuden des Universitätsklinikums einen weiteren großen Standort. Darüber hinaus gibt es mehrere räumlich verteilte Einzelgebäude im Rahmenplangebiet, die von der Universität genutzt werden. In den nächsten Jahren sind Veränderungen vorgesehen, die den Unistandort Innenstadt insgesamt stärken, jedoch auch zu Aufgaben von einzelnen Standorten führen werden.

Mit dem Umzug des Universitätsklinikums auf den neuen Campus im Südosten der Stadt steht das alte Klinikum an der Friedrich-Loeffler-Straße zu großen Teilen offen für neue Nutzungen und wird derzeit umfassend umgebaut. Vorgesehen ist den neuen Campus für die geistes- und sozialwissenschaftlichen Fachdisziplinen am Standort Friedrich-Loeffler-Straße anzusiedeln. Unter anderem werden Neubauten für die Bereichsbibliothek und ein Hörsaalgebäude errichtet, eine neue Mensa eingerichtet und die ehemaligen Klinikgebäude als Institutsgebäude umgebaut.

neuer Campus Friedrich-Loeffler-Straße

Das teilsanierte Verwaltungsgebäude Domstraße 58a wird von der Universität voraussichtlich ab dem Jahr 2015 nicht mehr genutzt.

Aufgabe von Einzelstandorten

Das Zoologische Institut und Museum in der Johann-Sebastian-Bach-Straße 11-12 wird im Jahr 2015 die Nutzung am Standort aufgeben. Der denkmalgeschützte Standort weist einen sehr hohen Sanierungsbedarf auf.

Der denkmalgeschützte und sanierte Standort des Instituts für Anglistik / Amerikanistik in der Steinbeckerstraße 15 soll im Jahr 2017 aus der Nutzung durch die Universität fallen.

Der sanierte Standort Hans-Fallada-Straße 20 wird ab dem Jahr 2017 nicht mehr vom Institut für Fennistik und Skandinavistik genutzt.

Am Standort Kuhstraße 30 werden die Werkstätten des Caspar-David-Friedrich-Instituts im Jahr 2018 aufgegeben.

Die ehemaligen Gerichtsgebäude in der Domstraße 20/20a gehören dem Land und werden derzeit durch die Rechts- und Staatswissenschaftliche Fakultät sowie die Musikwissenschaftler genutzt. Für die Aufgabe der Universitätsnutzung wird derzeit auf das Jahr 2019 orientiert. Am Standort erfolgten bisher Teilsanierungen. Der weitere Aufwertungsbedarf für die denkmalgeschützten Gebäude bzw. Gebäudeteile ist sehr hoch.

Die kleineren Einzelstandorte sind aufgrund der kompakten Größe grundsätzlich gut für Vermarktungen geeignet und stellen ein interessantes Potenzial für Wohnen, Gewerbe, kulturelle- und soziale Einrichtungen dar.

Für die Standorte Johann-Sebastian-Bach-Straße 11-12 sowie Domstraße 20 können aufgrund der Größe und der hohen Aufwertungsbedarfe ggf. Vermarktungsschwierigkeiten entstehen. Entsprechend wird die Erarbeitung von möglichen Standortkonzepten empfohlen.

Weitere Einzelstandorte im Stadtkern werden auch langfristig ihre universitäre Nutzung behalten. Mit Inbetriebnahme der neuen Mensa am Campus Friedrich-Loeffler-Straße soll das Mensagebäude am Schießwall als studentisches Kulturzentrum umgenutzt werden. Der Sitz des Studentenwerks an der Mensa bleibt erhalten.

*Umnutzung Mensa
zum Kulturzentrum*

Mit der Umstrukturierung der Universität verbunden, erfahren der westliche Bereich der Innenstadt und damit ein Schwerpunktraum der Einzelhandelsentwicklung (Dompassage, westlicher Abschnitt der Langen Straße) sowie die Friedrich-Loeffler-Straße wichtige Entwicklungsimpulse.

4.2 Fortsetzung der Aufwertung von Kita- und Schulstandorten

Im Plangebiet befinden sich 6 Kindertagesbetreuungseinrichtungen, die jeweils Krippen und Kindergärten kombinieren. An den Grundschulen sind 2 Horte angelegt. 3 Einrichtungen sowie die beiden Horte befinden sich in der Trägerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald. 2 Einrichtungen haben konfessionelle Träger und 1 Einrichtung einen auf einer Elterninitiative basierenden Verein als Träger. Insgesamt bieten die 6 Einrichtungen rund 120 Krippenplätze und rund 280 Kindergartenplätze an. Die beiden Horte haben zusammen 400 Plätze. Die derzeitigen Platzkapazitäten in der Innenstadt und Fleischervorstadt liegen ungefähr im Bereich der Kinderanzahl beider Stadtteile in der jeweiligen Altersgruppe, so dass von guten Bedingungen für eine wohnortnahe Versorgung ausgegangen werden kann. Neue Einrichtungen oder größere Erweiterungen von Kapazitäten sind derzeit im Rahmenplangebiet nicht geplant.

Für folgende kommunale Kindertagesbetreuungseinrichtungen bestehen Sanierungsbedarfe:¹⁴

*Sanierungsbedarfe
für kommunale Kitas*

- Kita „Lütt Matten“, Kapaunenstraße 24, Baujahr 1990,
- Kita „Rudolf Petershagen“, Domstraße 1-4, Baujahr 1986.

Heute besuchen gut ein Drittel aller Greifswalder Schülerinnen und Schüler die Schulen der Primar- und Sekundarstufe in der Innenstadt und Fleischervorstadt. Nur rund 10 Prozent der Greifswalder Schülerinnen und Schüler leben auch in diesen Stadtteilen, womit die gesamtstädtische und regionale Bedeutung der Schullandschaft im Stadtkern deutlich wird.

¹⁴ Quelle: Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Immobilienverwaltungsamt, Abt. Hochbau, Bauzustand städtischer Gebäude und Anlagen - Stand 2012 / Detailplanung Werterhaltungsmaßnahmen 2015 - 2018, Stand 11.11.2014

Mittelfristig wird ~~bisher~~ von stabilen bis steigenden Schülerzahlen ausgegangen, wobei die in den letzten Jahren gestiegene und derzeit anhaltende Zuwanderung von Flüchtlingen / Asylbewerbern / Personen mit Aufenthaltsstatus in den bisherigen Bedarfsprognosen nicht berücksichtigt werden ~~konnten-konnte~~. Nach derzeitigem Stand wird davon ausgegangen, dass die einzelnen Schulstandorte im Plangebiet gesichert sind und konkrete Erweiterungen ~~oder neue Standorte~~ ederzeit nicht geplant sind.

Ein neuer Standort für eine zusätzliche Grundschule wird voraussichtlich eher außerhalb des Rahmenplangebietes liegen, da vor allem dort zusätzliche Bedarfe und potenzielle Standorte liegen. Die Standortsuche wird im ISEK behandelt, das sich derzeit in der Aufstellung befindet.

Alle Schulen der Primar- und Sekundarstufe im Plangebiet befinden sich in Trägerschaft und im Eigentum der Universitäts- und Hansestadt Greifswald:

- Käthe-Kollwitz-Grundschule, Knopfstraße 25 / 26
- Karl-Krull-Grundschule, Bleichstraße 36
- Friedrich-Ludwig-Jahn-Gymnasium, Dietrich-Bonhoeffer-Platz 1 Haus I, August-Bebel-Platz 1 Haus II
- Regionale Schule Ernst Moritz Arndt, Arndtstraße 37

Am Standort des Friedrich-Ludwig-Jahn-Gymnasiums befindet sich das Abendgymnasium Wolfgang Koeppen, das Erwachsenen die Möglichkeit bietet, das Abitur oder die Fachhochschulreife zu erlangen. Seit der Kreisreform im Jahr 2011 ist die ehemalige Volkshochschule Greifswald in der Martin-Luther-Straße 7a in die Trägerschaft des Landkreises gewechselt und ist seitdem ein Standort der Kreisvolkshochschule Vorpommern-Greifswald.

Für folgende kommunale Schulstandorte bestehen größere Sanierungsbedarfe:

15

*Sanierungsbedarfe
für Schulen*

- Der Standort der Käthe-Kollwitz-Schule wird derzeit grundlegend saniert bzw. in erheblichen Teilen durch einen Neubau ersetzt.
- Die Karl-Krull-Grundschule befindet sich in einem im Jahr 1916 errichteten denkmalgeschützten Gebäude. Die Immobilie ist in einem guten Zustand, dennoch gibt es einzelne Sanierungsbedarfe (u.a. Heizungsanlage, Brandschutz).
- Das denkmalgeschützte Schulgebäude der Regionalen Schule Ernst Moritz Arndt wurde im Jahr 1932 errichtet. Durch erfolgte Sanierungsmaßnahmen ist der Gesamtzustand ebenfalls gut. Einzelne Sanierungsbedarfe konzentrieren sich vor allen auf den Sanitärbereich und die Heizung. Für die weitere energetische Optimierung sind zudem Dämmungen im Dachbereich notwendig. Der Sanierungsbedarf für die im Jahr 1996 am Schulstandort errichtete Sporthalle umfasst Maßnahmen in den Bereichen Sanitär, Lüftung und Gebäudehülle.
- Das Friedrich-Ludwig-Jahn-Gymnasium nutzt zwei denkmalgeschützte Standorte (Häuser I und II). Das im Jahr 1868 errichtete Haus II wurde im

¹⁵ Quelle: Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Immobilienverwaltungsamt, Abt. Hochbau, Bauzustand städtischer Gebäude und Anlagen - Stand 2012 / Detailplanung Werterhaltungsmaßnahmen 2015 - 2018, Stand 11.11.2014

Jahr 2010 komplett saniert. Das im Jahr 1870 errichtete Haus I ist weitgehend saniert, es stehen jedoch perspektivisch Sanierungsbedarfe für einzelne Bereiche (Dach, Brandschutz, Heizungsregelung) an.

4.3 Weiterentwicklung der Ergebnisse der Sozialen Stadt in der Fleischervorstadt

Mit Unterstützung des Programms Soziale Stadt sowie von ESF-Bundesprogrammen, die explizit auf die Fördergebiete Soziale Stadt orientiert waren, ist es gelungen, für die Fleischervorstadt eine Kulturmarke zu etablieren, die stadtweite Bedeutung und Ausstrahlung hat.

Unterstützt wurden verschiedene Träger der Kulturarbeit bei der Aufwertung von Standorten sowie im Rahmen der Projektförderung. Mit Kulturorten wie:

- dem Internationalen Kultur- und Wohnprojekt - IkuWo, Goethestraße 1, Träger: Internationales Kultur- und Wohnprojekt e.V.
- dem Koeppenhaus, Bahnhofstraße 4/5, Träger Internationales Kulturaustausch-Zentrum e.V.
- dem Internationalen Begegnungszentrum „Felix Hausdorff“, Bahnhofstraße 2/3, Träger: Ernst-Moritz-Arndt-Universität
- dem Falladahaus, Steinstraße 59, Träger: Pommerschen Literaturgesellschaft e.V.
- dem KunstKulturKollektiv Polly Faber, Bahnhofstraße 44, Träger Polly Faber e.V.

ist ein vielschichtiges Spektrum geschaffen worden, das durch weitere kommerzielle Kulturangebote ergänzt wird.

Hinsichtlich der Verstetigung der geförderten Maßnahmen im Rahmen der Sozialen Stadt ist aufgrund der stabilen Trägerschaften für die Einrichtungen Nachhaltigkeit gegeben.

Für Projektförderungen stehen allerdings Mittel der Sozialen Stadt nicht mehr zur Verfügung, so dass die Träger im Rahmen des Fundraising vor neuen Herausforderungen stehen. Diese besondere Situation sollte im Rahmen der Kultur- und Vereinsförderung Beachtung finden, um die erzielte Intensität der Kulturarbeit nicht zu gefährden.

Im Zuge der weiteren Standortentwicklungen in der Fleischervorstadt - insbesondere auf dem ehemaligen KAW-Gelände sowie dem angrenzenden Bereich bis zur Pfarrer-Wachsmann-Straße (Standort Polly Faber) - soll Kultureinrichtungen weiterhin Raum gegeben werden. Zudem gibt es in der Fleischervorstadt Einzelstandorte für die sich kulturelle Folgenutzungen anbieten, die Unterstützung erfahren sollten.

Mit der Sozialen Stadt wurden neue Formen der Bürgerbeteiligung und Teilhabe an der Quartiers- und Stadtteilentwicklung getestet und etabliert. Übertragbare und weiterentwickelte Formen sollen auch zukünftig systematisch für die weitere Entwicklung der Stadtteile genutzt und gefördert werden, wofür die entsprechenden Ressourcen abgesichert werden müssen.

Sicherung kultureller Nutzungen: ehemaliges KAW-Gelände und Pfarrer-Wachsmann-Straße

Weiterentwicklung der aufgebauten Beteiligungs- und Engagementkultur

4.4 Sicherung und Fortführung der Sanierung kommunaler Freizeit- und Kultureinrichtungen

Im Plangebiet befinden sich zahlreiche kulturelle Einrichtungen in Trägerschaft der Universitäts- und Hansestadt. Zu großen Teilen sind diese in historisch wertvollen Gebäuden untergebracht und sichern deren dauerhaften Erhalt. Für die Einrichtungen bestehen folgende Sanierungsbedarfe [unter Berücksichtigung der Herstellung von Barrierefreiheit](#).¹⁶

Die Stadthalle wurde als Teil eines Gebäudekomplexes zusammen mit dem Theater um das Jahr 1915 in der Robert-Blum-Straße errichtet. Nach mehrjährigen Leerstand und Zwischennutzungen ab dem Jahr 1990 wurde die Stadthalle nach umfangreichen Renovierungs- und Restaurationsarbeiten im Jahr 2009 wiedereröffnet. Sie ist im Eigentum der Wohnungsbau- und Verwaltungsgesellschaft mbH Greifswald. Die Grenze des Rahmenplan- und Sanierungsgebietes trennt den Gebäudekomplex Stadthalle-Theater. Das Greifswalder Theater ist eines von drei Häusern der Theater Vorpommern GmbH, deren Gesellschafter die Kommunen Greifswald, Stralsund und Putbus sind. Das Theatergebäude gehört der Universitäts- und Hansestadt. Es hat einen erheblichen Sanierungsbedarf in nahezu allen Bereichen. Insbesondere im Brandschutz und in der Theatertechnik stehen bereits akute Sanierungsmaßnahmen in den nächsten Jahren an.

*Gebäudekomplex
Stadthalle und
Theater*

Die Stadtbibliothek Hans Fallada Greifswald befindet sich in drei zusammenhängenden historischen Bürgerhäusern in der Knopfstraße 18-20, die in der zweiten Hälfte der 1980er-Jahre zu diesem Zweck umgebaut wurden. Trotz getätigter und laufender Sanierungen sind weitere Maßnahmen notwendig (u.a. energetische Optimierung, Dach).

*Stadtbibliothek Hans
Fallada Greifswald*

Das Caspar-David-Friedrich-Haus wurde ab dem Jahr 1989 im Geburtshaus des Malers in der Langen Straße 57 eingerichtet. Das rückwärtige Werkstattgebäude wurde bis zum Jahr 1994 saniert, das Vorderhaus wurde im Jahr 2011 zum heutigen Caspar-David-Friedrich-Zentrum ausgebaut. Das Zentrum wird durch die Caspar-David-Friedrich-Gesellschaft betrieben. Die Gebäude befinden sich im Eigentum der Universitäts- und Hansestadt und sind nach den erfolgten Sanierungen in einem guten Zustand. Notwendige Instandsetzungen stehen nur im geringen Umfang an.

*Caspar-David-Friedrich-
Haus*

Die Musikschule Greifswald in der Steinbeckerstraße 45 wird von der Kommune betrieben. Das Gebäude wurde im Jahr 1989 saniert. Nach 25 Jahren Nutzung stehen umfangreiche Sanierungsmaßnahmen an.

*Musikschule
Greifswald*

Das sozio-kulturelle Zentrum St. Spiritus wird von der Universitäts- und Hansestadt betrieben. Der Gebäudekomplex wurde im Jahr 2005 umfassend saniert. Die Räume können für Veranstaltungen angemietet werden. Die unter dem Gebäude befindliche Krypta ist der älteste in Greifswald erhaltene sakrale Raum und wurde von der Sanierung ausgenommen. [Für die Herrichtung der Krypta u.a. auch als touristischer Zielort besteht Sanierungsbedarf.](#)

*sozio-kulturelles
Zentrum St. Spiritus*

¹⁶ Quelle: Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Immobilienverwaltungsamt, Abt. Hochbau, Bauzustand städtischer Gebäude und Anlagen - Stand 2012 / Detailplanung Werterhaltungsmaßnahmen 2015 - 2018, Stand 11.11.2014

Angrenzend an die Credneranlagen hat der seit den 1950er-Jahren zum Tierpark umgenutzte frühere Stadtpark eine besondere Erholungsfunktion innerhalb des Grünrings um die Innenstadt. Er befindet sich in Trägerschaft des Heimattierpark Hansestadt Greifswald e.V..

Tierpark

54.5 Unterstützung gemeinnütziger Organisationen bei der Nutzung und Sanierung von Standorten

Als Kern eines Oberzentrums hat das Plangebiet bezüglich aller Einrichtungen und Angebote der Daseinsfürsorge in ihrer gesamten Breite eine erhebliche Bedeutung für die gesamte Region. Von den rund 170 Beratungsstellen in den Bereichen Gesundheit, Soziales und Jugendhilfe im gesamten Landkreis Vorpommern-Greifswald haben 70 ihren Standort in Greifswald und davon wiederum die Hälfte im Plangebiet.

Die wichtigsten Träger, die in der Beratung in den Bereichen Gesundheit und Soziales im Plangebiet aktiv sind, sind die Stadtcaritas, das Kreisdiakonische Werk, die Johanna-Odebrecht-Stiftung sowie der Landkreis Vorpommern-Greifswald mit dem Sozial- und dem Gesundheitsamt. Entsprechend der jeweiligen Angebote nutzen die Stellen unterschiedlichste Räumlichkeiten von Ladenlokalen in Randlagen bis hin zu eigenen Gebäuden.

Der Stadtkern hat auch für den Sportbereich eine Bedeutung, wobei der Großteil der Sporthallen und -plätze sich in anderen Stadtteilen befinden. Zur Kompensation der nur wenigen Sportanlagen im Plangebiet sind die Sportplätze der Käthe-Kollwitz-Grundschule (Am Schießwall), der Karl-Krull-Grundschule sowie des Friedrich-Ludwig-Jahn-Gymnasiums außerhalb der Schulsportzeiten öffentlich nutzbar. Nur 13 von 90 Greifswalder Sportvereinen nutzen Sportstätten im Plangebiet. In sieben Fällen sind dies die Schulsportstätten. Andere Vereine nutzen Räumlichkeiten im IKuWo oder in St. Spiritus. Über eigene Räume bzw. Gelände im Plangebiet verfügen ein Hundesportverein sowie der Ruderclub Hilda an der Salinenstraße. Der Tauchsportclub hat seinen Sitz im Tauchshop in der Gützkower Straße. Der Hochschulsport der Universität verfügt über zwei eigene Sporthallen sowie einen Sportplatz an der Hans-Fallada-Straße. Es werden aber auch andere Orte im Rahmenplangebiet genutzt: u.a. Mensa, Theater.

Die praktizierte Mehrfachnutzung der Schulsportanlagen oder geeigneter Räumlichkeiten in den Veranstaltungszentren sollte weiterhin gesichert bleiben. Entsprechend hat deren weitere Aufwertung auch für den Vereinssport und die Gesundheitsförderung eine hohe Bedeutung.

Ein bedeutsamer Ort der Jugendsozialarbeit und -kultur im Plangebiet mit erheblichem Sanierungsbedarf ist das Jugendzentrum „klex“ in der Langen Straße 14 in Trägerschaft des Stadtjugendringes Greifswald e.V. Das denkmalgeschützte Objekt befindet sich im Eigentum der Universitäts- und Hansestadt. ~~Nah gelegen, befindet sich das~~ Über die künftige Nutzung des bisher als Jugendhaus Pariser genutzt von der Initiativegenutzte denkmalgeschützte Haus Kapaunenstraße 20 e.V. wird die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald neu entscheiden.

*Jugendzentrum klex
und Jugendhaus
Pariser*

Weitere bedeutsame Standorte, die von gemeinnützigen Trägern entwickelt werden und entsprechende Unterstützung bedürfen, liegen in der Steinbecker vorstadt bzw. am Museumshafen:

Das ehemalige Gesellschaftshaus „Zum Greif“ in der Stralsunder Straße 10/11 wurde in den 1840er-Jahren gebaut und war ein wichtiges Zentrum des kulturellen Lebens der Stadt. Den Großteil des 20. Jahrhunderts wurde es durch die Universität genutzt und steht nach Eigentümerwechseln seit längerem leer.

*ehemaliges
Gesellschaftshaus
„Zum Greif“*

Die Immobilie wurde im Jahr 2013 durch den Kultur- und Initiativenhaus e.V. erworben und soll zu einem Zentrum für Bildung und Kultur mit einem Saal und Café, Seminarräumen, Werkstätten, einem Laden, einem Hostel und Wohnungen umgebaut werden. Das denkmalgeschützte Gebäude beherbergt den letzten erhaltenen spätklassizistischen Emporensaal in Greifswald.

Der Museumswerft Greifswald e.V. nutzt ein historisches Werftgelände in der Salinenstraße 20 als Selbsthilfewerft sowie für kulturelle Veranstaltungen. Der Großteil der Gebäude und Anlagen ist trotz realisierter Maßnahmen sanierungsbedürftig. Ein neues Projekt stellt der Heineschuppen dar. Die Liegenschaft wurde vom Verein im Jahr 2010 von der Stadt erworben und wird derzeit saniert. Geplant sind Werkstätten/Lager, Ausstellungen, Jugendprojekte, kulturelle Veranstaltungen und ein Vereinscafé. Das Projekt wird über EU-Förderungen, Sponsoring und Freiwilligenarbeit unterstützt.

Heineschuppen an der Museumswerft

Ein weiteres Projekt zur Abrundung der touristischen Zielorte rund um den Museumshafen ist die Errichtung eines Gradierwerks an der Salinenstraße, wobei die mögliche Trägerschaft und Umsetzung derzeit offen ist.

Gradierwerk

Auch für die nächste Dekade ist davon auszugehen, dass sich Initiativen für bestimmte Projekte bilden, die das sozio-kulturelle Profil des Stadtkerns weiter bereichern und besondere Standorte in Nutzungen bringen. Entsprechend sind besondere Unterstützungen notwendig. Neben Förderungen bei Investitionen umfassen sie auch den Bereich der professionellen Projektsteuerung.

4.6 Fortführung der Sanierung kommunaler Verwaltungsgebäude, Neubau des Stadtarchivs

Das Rathaus am Marktplatz ist neben seiner Aufgabe als Hauptsitz der Stadtverwaltung auch eine wichtige Sehenswürdigkeit. Das Gebäude ist knapp 20 Jahre nach der Sanierung in einem guten Zustand. Es stehen jedoch Maßnahmen im Brandschutzbereich und kleinere Aufwertungen an.¹⁷

Rathaus

Das neue Stadthaus wurde im Jahr 2014 als technisches Rathaus eröffnet. Hier konnte ein Großteil der bisher im Stadtgebiet verteilten Ämter der Stadtverwaltung zusammen geführt werden und eine bedeutende Immobilie im zentralen Innenstadtbereich nachgenutzt werden.

Stadthaus

Das Verwaltungsgebäude Goethestraße 2a wurde im Jahr 1900 errichtet. Es wird seit dem Jahr 2012 vom Kulturamt und Abteilungen des Amtes für Wirtschaft und Finanzen genutzt. Für das Gebäude besteht insgesamt ein hoher Sanierungsbedarf. Als erste Maßnahme ist die Dachsanierung vorgesehen.

Goethestraße 2a

Da das Stadtarchiv nach einem Notumzug nur noch teilweise öffentlich zugänglich ist, besteht der dringende Bedarf für einen Neubau. Der Neubau soll an der Straße „An den Wurthen“ errichtet werden. Aufgrund der Bedeutung des Archivs für die gesamte Region Pommern ist eine Kooperation mit der polnischen Region Westpommern und dem Staatsarchiv Stettin beabsichtigt.

Stadtarchiv

¹⁷ Quelle: Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Immobilienverwaltungsamt, Abt. Hochbau, Bauzustand städtischer Gebäude und Anlagen - Stand 2012 / Detailplanung Werterhaltungsmaßnahmen 2015 - 2018, Stand 11.11.2014

4.7 Umsetzung der Beschlüsse der Bürgerschaft zum „Barrierefreien Bauen“

Mit dem Beschluss B505-34/02 - Beitritt der Hansestadt Greifswald zur Erklärung von Barcelona "Die Stadt und die Behinderten" vom 23. und 24.03.1995 - vom 16.12.2002 hat sich die Hansestadt Greifswald verpflichtet, zunächst in folgenden Bereichen auf die Gleichstellung behinderter und älterer Menschen hinzuwirken sowie die Umsetzung der bereits bestehenden Maßnahmevorschläge und Prioritätenlisten voranzutreiben. Diese betreffen vor allem Bauausführungen an Gebäuden und liegen daher nicht oder kaum in den Händen einer städtebaulichen Rahmenplanung.

Baumaßnahmen an öffentlichen Gebäuden, Strassen, Plätzen und Wegen unter der Beteiligung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald oder ihrer Gesellschaften sollen grundsätzlich unter Beachtung der entsprechenden DIN-Normen zum barrierefreien Bauen für Menschen mit Handicap geplant und gestaltet werden. Die Schulgebäude der Stadt müssen perspektivisch von Zugangs- und Kommunikationsbarrieren befreit werden, um allen Schülern eine wohnortnahe und freie Schulwahl zu ermöglichen.

Neue und im Rahmen von Straßenbauarbeiten umzubauende Bordsteine von Bürgersteigen werden in Einmündungs- und Kreuzungsbereichen so abgesenkt, dass sie barrierefrei und gefahrlos genutzt werden können. Zudem soll der bereits bestehende Maßnahmenkatalog für den Umbau bestehender Bordsteine umgesetzt und ergänzt werden.

3.5 Grün- und Freiraum

Das Grün- und Freiraumkonzept der Rahmenplanung basiert unter anderem auf folgenden Planungen und Analysen:

- Landschaftsplan (1995)
- Flächennutzungsplan (1999)
- Schutzgebiete und -objekte auf dem Territorium der Universitäts- und Hansestadt Greifswald (2009)

3.5.1 Ziele

Die Aufwertung von öffentlichen Grünanlagen (Plätze, Wallanlagen), die Schaffung des neuen Erlebnisbereichs Museumshafen mit attraktiven Aufenthaltsbereichen am Wasser und der Abbau von Defiziten bei Spielplätzen und Sportanlagen in der Fleischervorstadt stellten Schwerpunkte der Stadterneuerung dar. Zugleich bestehen weiterhin Defizite bei der Spielplatzversorgung und mit der Entwicklung neuer Baugebiete rückt das Thema der Vernetzung des Freiraumsystems verstärkt in den Fokus. Im Zuge der Stadterneuerung ist es gelungen die Wohnumfeldqualitäten in den nördlichen Quartieren der Innenstadt deutlich zu verbessern. Andererseits gefährden die hohen Verwertungsinteressen bei Bauvorhaben und die Einordnung von Stellplatzanlagen den noch überwiegenden durchgrünten Charakter der Mehrzahl der Blöcke in den historischen Stadtteilen.

Leitziele

- **Aufwertung, Erweiterung und Vernetzung des Freiraumsystems mit integrierten Spiel-, Bewegungs- und Erholungsangeboten**
- **Erhalt durchgrünter Blockinnenbereiche in den Quartieren**

Aufbauend auf den erreichten Erneuerungsstand und den neuen Aufgaben in den Entwicklungsbereichen werden als Teilziele bestimmt:

- 5.1 Aufwertung und Pflege von Grünanlagen und Plätzen
- 5.2 Schaffung neuer Grünanlagen in den Entwicklungsbereichen
- 5.3 Fortführung der Straßenraumgestaltung mit Baumpflanzungen außerhalb des historischen Altstadtkerns
- 5.4 Ergänzung von Spiel- und Bewegungsangeboten in Grünanlagen
- 5.5 Beschränkung des Versiegelungsgrads, Sicherung und Förderung grüner Blockinnenbereiche
- 5.6 Erhalt und Pflege der gesetzlich geschützten Biotope und Naturdenkmale

3.5.2 Grün- und Freiraumplan

Abb. 3.21: Grün- und Freiraumplan

(A3-Querformat)

3.5.3 Erläuterungen und Maßnahmen

5.1 Aufwertung und Pflege von Grünanlagen und Plätzen

Die historischen Wallanlagen, die die Innenstadt bis im Bereich des Museumshafens, ringförmig umgeben, bilden den prägendsten Grün- und Freiraum im Rahmenplangebiet. Im Jahr 2014 erfolgte der Abschluss der umfassenden Aufwertung der Wallanlagen mit integrierten Spiel- und Sportanlagen. Mit Blick auf die bereits aufgewerteten Platzsituationen - zum Teil auch mit hohen Grünflächenanteilen (u.a. Rubenowplatz, Umfeld der Kirchen) - sind damit nahezu alle wesentlichen Sanierungsaufgaben im Bereich der Grünanlagen und Platzgestaltungen im historischen Altstadtbereich abgeschlossen.

Im Rahmen der Beteiligung wurde angeregt, den Stadtgraben in den Wallanlagen verbessert erlebbar zu gestalten. Ergänzungen von Trittsteinen, kleine besonders gestaltete Situationen am Ufer und Kunstobjekte könnten die erfolgten Aufwertungsmaßnahmen in einzelnen Uferabschnitten ergänzen und sollten geprüft werden. Die bauliche Fassung am Hansering östlich des Stadtgrabens zielt auf die Aufwertung des Wassererlebnisses.

Prüfung ergänzender Maßnahmen am Stadtgraben

Weitere Aufwertungsmaßnahmen für bestehende Grünanlagen und Platzsituationen sind zum Teil in der Vorbereitung und darüber hinaus notwendig:

Aufwertungsmaßnahmen für Grünanlagen

- Aufwertung des Karl-Marx-Platzes mit der Grünanlage
- Neugestaltung des Areals des ehemaligen ZOB als Grünanlage
- Aufwertung der Grünanlagen am Martin-Andersen-Nexö-Platz in Verbindung mit dem geplanten Neubau eines Parkhauses
- Aufwertung der Grünanlage an der Neunmorgen- / Pestalozzistraße
- Fortsetzung der Neugestaltung der Platz- und Straßenräume am Nordufer des Museumshafens (Salinenstraße)

Nach den erfolgten Aufwertungen stellen die Unterhaltung und regelmäßige fachgerechte Pflege der Anlagen eine nicht zu vernachlässigende Aufgabe dar, für die entsprechende Ressourcen einzuplanen sind. Dies betrifft insbesondere die denkmalgeschützten Anlagen im Plangebiet, wie die bedeutsamen Wallanlagen, für die ein Pflegekonzept erarbeitet werden sollte.

Sicherung der Pflege, Erstellung eines Pflegekonzepts für die Wallanlagen

5.2 Schaffung neuer Grünanlagen in den Entwicklungsbereichen

Im Plangebiet befinden sich mehrere größere Entwicklungsbereiche für die eigene Bedarfe an öffentlichen Grünanlagen bestehen. Die neuen Anlagen sollten mit dem vorhandenen Freiraumsystem vernetzt werden. Entwicklungsbereiche für die größere öffentliche Grünanlagen mit integrierten Spielangeboten notwendig erscheinen sind:

neue öffentliche Parkanlagen

- Bereich Hafenstraße: Empfohlen wird eine Gestaltung der Kai-Zone mit hohen Aufenthaltsqualitäten. Optional könnten gestaltete Freiflächen der Kai-Zone angegliedert bzw. auf den Endpunkt der Gertrudenstraße orientiert werden.

- Ehemaliges KAW-Gelände: Empfohlen wird, zwischen dem geplanten Einkaufszentrum und dem südlich angrenzenden geplanten Wohnquartier eine kleinere Parkanlage einzuordnen.

Als neue Grünzüge sollen entwickelt werden:

neue Grünzüge und Vernetzungen

- Der Entwicklungsbereich Hafenstraße soll durch die neu zu schaffenden Grünflächen bzw. -achsen mit dem angrenzenden Landschaftsraum vernetzt werden. Integriert in die Verbindungen sind Wegeführungen. Im Bereich des Alten Friedhofes soll eine öffentliche Durchwegung ermöglicht werden.
- Im Zusammenhang mit der vorgeschlagenen baulichen Fassung des Hanserings sollen östlich des Stadtgrabens neue Gebäude entstehen. Am Graben kann ein neuer Weg eine direkte Verbindung vom Platz der Freiheit bis zum Speicher bzw. dem Ryck bieten. Die westliche Uferzone des Stadtgrabens soll [naturnah freiraumgestalterisch](#) aufgewertet werden.
- Entlang der Bahn soll auf der Ostseite ein Grünzug mit integriertem Weg im Abschnitt Bahnhof- bis Scharnhorststraße angelegt werden. Ab Scharnhorststraße setzt sich der Grünzug bis zur südlichen Stadtteilgrenze der Fleischervorstadt schwächer ausgeprägt fort.

Bei den neuen Quartieren in der Steinbeckervorstadt werden, jeweils zum angrenzenden Landschaftsraum orientiert, großzügige Grünräume eingeordnet. Das vorhandene Grabensystem bleibt erhalten.

5.3 Fortführung der Straßenraumgestaltung mit Baumpflanzungen außerhalb des historischen Altstadt-kerns

Im Rahmen der Straßenraumsanierungen in der Fleischervorstadt konnte der Anteil des Großgrüns im Abgleich mit den Anforderungen des ruhenden Verkehrs deutlich ausgeweitet werden. Bei den bis Ende 2014 erfolgten grundhaften Sanierungen von 5 Straßenzügen bzw. -abschnitten wurden rund 150 neue Bäume gepflanzt. In Verbindung mit den weiteren Sanierungen sollen die Maßnahmen der Straßenraumbegrünung fortgesetzt und die eingeführten Gestaltungslösungen (einreihig, doppelreihig) aufgenommen werden. Baumpflanzungen sollen in folgenden Straßenräumen erfolgen:

*Straßenraumbegrünungen
Fleischervorstadt*

- Pfarrer-Wachsmann-Straße (einreihig)
- Arndtstraße (Ergänzung, einreihig)
- Lange Reihe (Ergänzung, doppelreihig)
- östlicher Abschnitt Burgstraße (einreihig)
- Neunmorgenstraße (einreihig)
- Pestalozzistraße (Ergänzung, doppelreihig)
- Bahnhofstraße (Ergänzung, einreihig)

Die Gestaltung durchgrünter Straßenräume soll auf die vorhandenen und im Entwicklungsbereich Hafenstraße geplanten Verkehrsräume im Teilgebiet der Nördlichen Mühlenvorstadt übertragen werden. In Verbindung mit grundhaften Sanierungen und Neuanlagen sollen Baumpflanzungen erfolgen:

*Straßenraumbegrünungen
Nördliche
Mühlenvorstadt*

- Marienstraße (Ergänzung, einreihig)
- Gertrudenstraße (einreihig)
- An den Wurthen (Ergänzung, einreihig)
- Neubaustraße (verlängerte Holzgasse) im Bereich Hafenstraße (einreihig)

In der Steinbeckervorstadt sind für die geplante neue Verbindungsstraße zwischen Stralsunder Straße und Salinenstraße im neuen östlichen Wohnquartier sowie im Bereich Salinenstraße Baumpflanzungen vorgesehen.

*Straßenraum-
begrünungen
Steinbecker Vorstadt*

Es sollte geprüft werden, inwieweit die im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Stralsunder Straße erfolgten punktuellen Baumneupflanzungen ergänzt werden. Weitere einreihige Baumpflanzungen in dem angelegten Grünstreifen erscheinen möglich.

Im Zusammenhang mit dem Umbau des Hanserings im Bereich des Museumshafens und weiterführend im östlichen Abschnitt bis zum Platz der Freiheit soll eine umfassende Begrünung des Straßenraums erfolgen. In den Straßenquerschnitt soll ein grüner Mittelstreifen eingeordnet werden, der nur in Abschnitten an Knotenpunkten für Linksabbiegerstreifen unterbrochen wird. Der Streifen ermöglicht eine dreireihige und entsprechend stark prägende Alleebepflanzung.

*Begrünung des
Hanserings*

Im Bereich des Museumshafens sind die Sichtbezüge aus den nord-süd-orientierten Straßenzügen (Fisch-, Johann-Sebastian-Bach-, Knopf-, Brügg-, Kuh- und Schützenstraße) zum Museumshafen zu sichern. Entsprechend ist die Alleebepflanzung am Hansering nur auf die Blockkanten der A-Quartiere zu orientieren.

*Erhalt der
Sichtbezüge zum
Museumshafen*

Im historischen Altstadtbereich sind Straßenraumbegrünungen grundsätzlich nicht vorgesehen. Der Einsatz von Großgrün an exponierten Orten und Situationen soll sich streng an denkmalpflegerischen Belangen orientieren.

5.4 Ergänzung von Spiel- und Bewegungsangeboten in Grünanlagen

Im Jahr 2014 befanden sich im Plangebiet jeweils 5 öffentliche Spielplätze und Sportanlagen (Bolzplätze). Die Universitäts- und Hansestadt hat eine Klassifizierung von Spielplätzen für ihre Bedarfsplanung vorgenommen.

Der Typ I entspricht einem Kleinkinderspielplatz. Gemäß Landesbauordnung sind für die Anlage und Unterhaltung die Eigentümer der Wohnimmobilien zuständig. Der Typ II orientiert auf die Altersgruppe der 7- bis unter 12-Jährigen. Der Typ III umfasst ein differenziertes Spielangebot für die Altersgruppen der 12- bis unter 18-Jährigen. Für die Typen II und III ist vorrangig die Kommune zuständig, wobei bei der Bedarfsplanung auch der Ausstattungsgrad mit Kleinkinderspielplätzen bzw. privaten Spielplätzen in den jeweiligen Planungsräumen (Spielräume) berücksichtigt werden soll.

Abb. 3.22: Bestand an öffentlichen Spiel- und Sportanlagen (Bolzplätze)

Teilgebiete	Typ II	Typ III	Sportanlagen (Bolzplätze)	zugängliche Anlagen auf Schulgelände	Gesamt
Stadtteil Innenstadt	1	1	2	0	4
Stadtteil Fleischervorstadt	1	2	1	2	6
Randbereiche	0	0	0	0	0

Quelle: 2. Fortschreibung Spielplatzplanung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald (2007)

In der 2. Fortschreibung der Spielplatzplanung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald im Jahr 2007 wurde vor allem für die Fleischervorstadt ein erhebliches Defizit an Spielplätzen festgestellt. Im Jahr 2006 kamen in der Fleischervorstadt 254 Kinder in der Altersgruppe bis unter 7 Jahre auf einen Spielplatz des Typs I und in der Altersgruppe der 7- bis unter 18-Jährigen 101 Kinder und Jugendliche jeweils auf einen Spielplatz der Typen II und III. Diese Werte lagen um den Faktor 8,6 bzw. 2,3 über dem gesamtstädtischen Durchschnittswert (Anzahl Zielgruppe pro Spielplatztyp). In der Innenstadt lagen diese Werte nur geringfügig über dem gesamtstädtischen Durchschnitt.

Zwischen den Jahren 2006 und 2013 hat sich in der Fleischervorstadt die Zahl der Kinder bis unter 7 Jahre um 10 Prozent und die Zahl der 7- bis unter 18-Jährigen um 50 Prozent erhöht. In der Innenstadt ist die Zahl der Kinder bis unter 7 Jahre um 40 Prozent gewachsen. Die Zahl der 7- bis unter 18-Jährigen war dagegen mit -4 Prozent leicht rückläufig. Im selben Zeitraum blieb die Ausstattung an Spielplätzen (Typ II und III) im Plangebiet konstant. Das Versorgungsdefizit hat sich daher in allen drei Typen erhöht. Vor allem für die Fleischervorstadt ist damit der Handlungsbedarf deutlich gewachsen.

Die Spielplatzplanung setzt bei ihrer Bestimmung von Prioritäten und Maßnahmen auf einen Abbau von Versorgungsdefiziten orientiert am gesamtstädtischen Durchschnitt. Die Fachplanung kann damit nur bedingt steuern, da in erster Linie Flächenausstattungen pro Person berücksichtigt werden müssten, für die es anerkannte Orientierungswerte gibt.

Zur Beseitigung der Defizite im Bereich öffentlicher Spielplätze sowie zur Ausweitung generationenübergreifender Bewegungs- und Kommunikationsangebote im öffentlichen Raum sind 5 Standorte vorgesehen:

- Standort Pestalozzistaße / südlich der Karl-Krull-Grundschule: Der Bereich des Spiel- und Bolzplatzes südlich der Karl-Krull-Grundschule soll im Zusammenhang mit einer umfassenden Attraktivierung der gesamten Grünanlage aufgewertet werden. Eingeschlossen in die Gesamtaufwertung ist eine neue Verkehrsführung im östlichen Abschnitt der Neunmorgenstraße, die nur noch für den Bus- und Fahrradverkehr offen bleiben soll. Vorgeschlagen wird, den Spielort um einen Bewegungsparcour zu ergänzen, der Angebote für Erwachsene und ältere Menschen bietet. Das allgemein erweiterte Programm (auf Typ III) ist mit den öffentlichen Spiel- und Sportangeboten der Karl-Krull-Grundschule abzustimmen.

Standorte für erweiterte Spielangebote

- Martin-Andersen-Nexö-Platz: Die Grünanlage südlich des geplanten Parkhauses soll über Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Baumaßnahme Parkhaus aufgewertet werden. Die Aufwertung soll genutzt werden, um am Standort ein neues Spielplatzangebot zu schaffen. Angesichts der Lage, die etwas abseits der Wohnbebauung liegt, bietet sich dieser Standort für ältere Kinder und Jugendliche an (Typ III).
- Ehemaliges KAW-Gelände: Integriert in die vorgeschlagene kleine Parkanlage sollte ein Spielplatz für jüngere Kinder (Typ I-II) geschaffen werden. Damit soll das erhebliche Defizit im Planungsraum der westlichen Fleischervorstadt kompensiert werden.
- Salinenstraße / Museumshafen: Im Zuge der Freiraumgestaltung am Museumshafen sind ein Spielplatz (Typ III) mit einer Bocciaspielfläche geplant. Die über die neuen Wohnquartiere in der Steinbeckervorstadt entstehenden zusätzlichen Bedarfe werden über den Spielplatz gedeckt.
- Entwicklungsbereich Hafenstraße: Allein aus dem Einwohnerpotenzial des geplanten Wohnstandorts im Entwicklungsbereich Hafenstraße entsteht ein eigener, nicht unerheblicher Bedarf an Spielmöglichkeiten. Im betreffenden Planungsraum der Nördlichen Mühlenvorstadt gibt es zudem keinen öffentlichen Spielplatz. Die attraktive Lage am Fluss kann auch als touristischer Zielort genutzt werden. Entsprechend bietet sich ggf. sogar ein generationsübergreifendes Profil für erforderlichen Spielplatz (Typ III) an, wenn die Lage an touristisch attraktiven Wegen orientiert wird.
- Bei der Detailplanung für die Neuanlage und Umgestaltung von Spielplätzen sollte verstärkt darauf geachtet werden, dass es sowohl gut einsehbare Kommunikationsflächen gibt, Bänke bzw. Sitzgelegenheiten eingeplant werden, sowie bei der Planung von Spiel- und Bewegungsflächen Angebote alle Altersgruppen auch Senioren bedacht werden.

5.5 Beschränkung des Versiegelungsgrads, Sicherung und Förderung grüner Blockinnenbereiche

Der Landschaftsplan stellt als Ziel dar, die Flächenversiegelung allgemein gering zu halten. In den dicht bebauten Stadtgebieten, wie der Innenstadt und der Fleischervorstadt, sollen alle Möglichkeiten geprüft werden, unnötig versiegelte Flächen zu minimieren. In der Rahmenplanung 2004 wurde das Ziel formuliert, den Versiegelungsgrad für das Sanierungsgebiet unter 70 Prozent zu halten. Für das damalige gesamte Rahmenplangebiet (143 ha) wurde ein Versiegelungsgrad von 60 Prozent ermittelt, wobei u.a. Wasserflächen, Wall- und Friedhofsanlagen, Dauergrünland, Verkehrsflächen einbezogen wurden.

Durch die Schließung zahlreicher Baulücken sowie die Schaffung von Stellplatzanlagen in zuvor gering versiegelten Bereichen in den vergangenen 13 Jahren ist der Versiegelungsgrad angestiegen. Durch die hohe Ausnutzung der Grundstücke bei Neubauprojekten werden dort baugrundstücksbezogene Versiegelungsgrade von deutlich über 70 Prozent erreicht. Der Versiegelungsgrad des erweiterten Plangebietes (210 ha) im Bestand des Jahres 2014 bewegt sich um die 60 Prozent. Die Erhebung erfolgte analog der Methodik der Fortschreibung 2004 über Luftbildauswertungen. Die Bilanz nach bestehenden Baugebieten ohne Berücksichtigung von öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen, Wasserflächen und Plangebieten ergibt für das Plangebiet einen Durchschnittswert von 61 Prozent.

Ziel: Beschränkung des Versiegelungsgrades im Sanierungsgebiet auf 70 Prozent

Dabei liegt der Versiegelungsgrad in der Innenstadt um fast 10 Prozentpunkte höher als in der Fleischervorstadt. Insgesamt bewegt sich der Versiegelungsgrad für einen Stadtkern mit historischem Stadtgrundriss auf einem nicht besonders hohen Niveau. Dieses günstige Merkmal gilt es weiterhin zu sichern.

Abb. 3.23: Versiegelungsgrad der Baugebiete nach Teilbereichen

	Fläche Baugebiete	versiegelte Fläche	Versiegelungsgrad
Stadtteil Innenstadt	475.300 m ²	312.800 m ²	66 %
Stadtteil Fleischervorstadt	421.700 m ²	240.100 m ²	57 %
Randbereiche	253.700 m ²	152.300 m ²	60 %
Summe	1.150.700 m ²	705.200 m ²	61 %

Quelle: Eigene Ermittlung auf Basis einer Luftbilddauswertung

Ausgehend vom Aufwertungsstand im Wohnumfeld und den noch verfügbaren Baupotenzialen in den bestehenden Baugebieten ist in den Teilbereichen des Plangebietes von unterschiedlichen Steuerungsbedarfen auszugehen.

In der Innenstadt ist der überwiegende Anteil der Innenbereiche der Blöcke umgestaltet. Im Zuge der Umgestaltungen erfolgte auch die Integration von Stellplatzanlagen. In den Bereichen des industriellen Wohnungsbaus konnte in der Regel aufgrund der vergleichsweise großzügigen Grundstücksflächen ein durchgrünter Charakter gewahrt bleiben bei deutlicher Verbesserung der Nutzungsqualitäten (Spielplätze, Treffpunkte).

Innenstadt: Umgestaltung der Blockinnenbereiche weitestgehend abgeschlossen

In der Fleischervorstadt sind in weiten Teilen die Blöcke weiterhin stark durchgrünt. Zugleich wurden bei Neubauprojekten und einzelnen umfassenden Bestandssanierungen verstärkt größere Stellplatzanlagen in die Blockinnenbereiche eingeordnet, mit zum Teil negativer Vorbildwirkung für die Umgebung.

Fleischervorstadt: Sicherungsbedarf weiterhin hoch

Das Sanierungsziel, die Blockinnenbereiche vor störendem Kfz-Verkehr freizuhalten, konnte insgesamt nur bedingt umgesetzt werden. Der Anteil von Stellplatzanlagen in den Blockinnenbereichen hat sich auch in den letzten 13 Jahren weiter erhöht. Alternativen zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs auf den Baugrundstücken (z.B. Tiefgaragen) scheiterten in der Regel an wirtschaftlichen Gesichtspunkten.

Im Zuge der weiteren Sanierungsmaßnahmen in den bestehenden Baugebieten soll die weitere Versiegelung möglichst gering gehalten und der Charakter der durchgrünten Blockinnenbereiche gesichert werden. Die vorhandenen Garten- und Gehölzstrukturen in den Blockinnenbereichen erfahren einen besonderen Bestandsschutz. Der Einsatz von versickerungsfähigen Materialien für befestigte Flächen (z.B. Zufahrten, Stellplätze, Wege) sollte ausgeweitet werden.

Zur Umsetzung dieser Ziele bieten die Maßnahmenprüfungen im Rahmen der Genehmigung nach § 34 BauGB, der sanierungsrechtlichen Genehmigung, der Genehmigungen nach den Erhaltungssatzungen sowie die denkmalrechtliche Genehmigung Steuerungsmöglichkeiten.

Konsequente Steuerung im Genehmigungsverfahren

Ergeben sich darüber hinaus besondere Sicherungsbedarfe, bietet sich der Einsatz von einfachen Bebauungsplänen an. Die Ausweitung von negativen Vorbildlösungen ist konsequent zu vermeiden.

Zur Unterstützung und Sensibilisierung der Grundstückseigentümer zum Erhalt und der Ausweitung von begrünten Innenbereichen sollte über öffentlichkeitswirksame Maßnahmen Informationen und gute Beispiele kommuniziert werden. In vielen Kommunen haben sich auch spezielle Wettbewerbe für Hofgestaltungen bewährt. Zudem könnten im Rahmen der Städtebauförderung auch private Entsiegelungsmaßnahmen bezuschusst werden. Empfohlen wird, derartige aktivierende Unterstützungen mit dem räumlichen Fokus Fleischervorstadt vertiefend zu prüfen und umzusetzen.

Umsetzung von aktivierenden Unterstützungen in der Fleischervorstadt

In den geplanten Baugebieten bieten die Festsetzungen in den Bebauungsplänen (inkl. Eingriffs-/Ausgleichsregelung) gute Steuerungsmöglichkeiten, um den Versiegelungsgrad auf das notwendige Maß zu begrenzen.

5.7 Erhalt und Pflege der gesetzlich geschützten Biotope und Naturdenkmale

Im Bereich der Steinbeckervorstadt liegen zwei gesetzlich geschützte Biotope mit Wirkungen auf das Plangebiet:

Die Binnensalzstelle „An der Bleiche“ liegt westlich der Steinbeckervorstadt knapp außerhalb des Plangebiets. Sie hat als FFH-Gebiet (DE 1846-302) einen besonderen Schutzstatus, ist rund 10 ha groß und gehört zum Lebensraumtyp der Binnenland-Salzstellen. Angesichts der Entfernung zu Flächen, die westlich der Stralsunder Straße für eine Bebauung vorgesehen sind, ist eine negative Beeinträchtigung der Binnensalzstelle durch Maßnahmen der Planung nicht zu erwarten. Durch die notwendige Verlagerung eines Recyclingbetriebs und die Konversion des derzeitigen Betriebsgeländes als Wohngebiet wird das Gefährdungspotenzial für das FFH-Gebiet zudem reduziert.

FFH-Gebiet Binnensalzstelle „An der Bleiche“

Östlich der vorhandenen Bebauung an der Stralsunder Straße bis zur Ladebower Chaussee befindet sich Feuchtgrünland als gesetzlich geschütztes Biotop mit einer angenommenen Ausdehnung von 0,9 ha. Die Erfassung erfolgte im Jahr 2003. In dem Feuchtgrünland wurde u.a. Phragmites-Röhricht nachgewiesen. Da am Standort die Entwicklung eines neuen Wohngebietes vorgesehen ist, müssen die genaue Lage und aktuelle Ausdehnung des Biotops im Zuge des weiteren Bebauungsplanverfahrens geklärt werden.

Biotop Feuchtgrünland zwischen Stralsunder Straße und Ladebower Chaussee

Im Plangebiet befinden sich mehrere als Naturdenkmal geschützte Einzelbäume. Ihr Schutz wird durch die Planung nicht berührt:

- Martin-Andersen-Nexö-Platz: Schwarzpappel
- Goethestraße am Friedrich-Ludwig-Jahn-Gymnasium: Stieleiche
- Platz vor dem Friedrich-Ludwig-Jahn-Gymnasium: Stieleiche
- Schulhof Friedrich-Ludwig-Jahn-Gymnasium Haus II: Beereneiben
- Ende Hans-Fallada-Straße: Schwarzpappel
- Karl-Marx-Platz: Sommerlinde
- Tierpark: Sumpfyzypresse
- Am Mühlentor: Appalachen-Rostkastanie
- Hof St. Spiritus: 4 Sommerlinden

3.6 Mobilität

Das Mobilitätskonzept der Rahmenplanung basiert auf mehreren Teilfortschreibungen des Verkehrsentwicklungsplans aus dem Jahr 1994 sowie Fachplanungen:

- Nahverkehrsplan (2007)
- Radverkehrsplan (2010)
- Parkraumkonzept (2010)
- Verkehrskonzept des Integrierten Klimaschutzkonzeptes (2010)
- Lärmaktionsplan (2014)

3.6.1 Ziele

Die übergeordnete Zielstellung der bisherigen Rahmenplanung für die Neuordnung des Verkehrs wird bestätigt.

Leitziel

Umfassende Verkehrsberuhigung mit Vorrang für den öffentlichen Personennahverkehr sowie den Fußgänger- und Radfahrer-verkehr

Unter Berücksichtigung des erreichten Entwicklungsstandes im gesamten Plangebiet werden als Teilziele bestimmt:

- 6.1 Anpassung der Hauptverkehrsstraßen an den Bedarf
- 6.2 Verringerung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs
- 6.3 Fortführung der Verkehrsberuhigung und [barrierefreien](#) Straßenraumsanierung,
Erschließung neuer Baugebiete
- 6.4 Ergänzung der Radrouten und Angebote für das Fahrradparken
- 6.5 Ausbau von [barrierefreien](#) Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen,
Ergänzung übergreifender [barrierefreier](#) Wegebeziehungen
- 6.6 Aufwertung und Ergänzung der öffentlichen Verkehrsangebote
- 6.7 Schaffung zusätzlicher Parkplätze für Einpendler und Besucher,
Ausbau konzentrierter Lösungen für das Bewohnerparken
- 6.8 Einrichtung von ~~Mobilitätsstationen~~ [Mobilitäts- und Radstationen](#), Förderung der [Elektromobilität](#)
[Elektromobilität](#) und von [Car-/Bike-Sharing](#)-Angeboten

3.6.2 Mobilitätsplan

Abb. 3.24: Mobilitätsplan

(A3-Querformat)

3.6.3 Erläuterungen und Maßnahmen

6.1 Anpassung der Hauptverkehrsstraßen an den Bedarf

Das großräumige und überregionale Straßennetz führt nach Fertigstellung der A20 und der Ortsumgehung im Zuge der B105/109 weitläufig um einen Großteil des Stadtgebiets herum, das damit ~~weitgehenderheblich~~ vom Durchgangsverkehr ~~in einer Größenordnung von~~entlastet wird. Heute verkehren noch rund 20.000 ~~KfzFahrzeuge~~ pro Tag ~~entlastet wird. Etwa dieselbe Kfz-Anzahl verkehrt heute~~ auf den innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen Bahnhofstraße, Hansering, Wolgaster Straße und Anklamer Straße, die am Platz der Freiheit aufeinandertreffen. Neben dem Quell- und Zielverkehr von und in die Innenstadt ist der Kfz-Verkehr aus den südöstlichen Stadtteilen in Richtung Neuenkirchen / Stralsund ein bedeutender Verkehrsstrom, der über den Knotenpunkt am Platz der Freiheit geführt wird.

~~Bislang liegen nur punktuell belastbare aktuelle Informationen über die Verkehrsstärken und den Anteil der Verkehrsträger vor. Als Basis für die Detailplanung der einzelnen Maßnahmen im Straßenbereich ist es erforderlich, eine Verkehrserhebung für größere Teile des Plangebiets durchzuführen. Aufgrund der Datenlage basieren die folgenden Maßnahmen überwiegend auf Schätzungen und bedürfen einer Überprüfung anhand der zu ermittelnden Verkehrsstärken.~~

Detaillierte Verkehrserhebung als Planungsgrundlage

Die Gestaltung der innerstädtischen Hauptstraßenräume entspricht bisher weitgehend unverändert der Zeit vor dem Bau der Ortsumgehung und ist daher überdimensioniert mit hohen Trennwirkungen. Dies betrifft insbesondere die Zufahrten zum Platz der Freiheit sowie den Knotenpunkt selbst. Für die heutigen Verkehrsbelastungen mit 15.000 bis 20.000 Fahrzeugen pro Tag ist laut den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen jeweils eine Richtungsfahrbahn ausreichend, die in den Zufahrten zum Knotenpunkt um eine Linksabbiegespur erweitert werden kann. Die Straßenquerschnitte sollten von derzeit 5 bis 6 auf 2 bis 3 Streifen reduziert werden.

Umbau Knotenpunkt Platz der Freiheit

Im Rahmen der Beteiligung wurde eine weitgehende Verkehrsberuhigung des Hanserings bis hin zur Komplettaufgabe im Bereich des Museumshafens sowie eine Tunnellösung diskutiert:

Umbau Hansering

- Eine Aufhebung des Abschnitts Hansering am Museumshafen würde dazu führen, dass erhebliche Verkehrsströme aus und in Richtung Neuenkirchen / Stralsund in die Innenstadt gelenkt werden. Selbst wenn ein Drittel des Verkehrs sich großräumige Alternativen suchen würde - etwa über die Ortsumgehung B109/105 - wäre die Folge, dass sich die Verkehrsbelastungen in der Steinbeckerstraße und der Friedrich-Loeffler-Straße massiv erhöhen und mit 17.000 Kfz pro Tag Dimensionen wie in der Wolgaster Straße erreichen könnten. Dies widerspricht den Zielen der Rahmenplanung und den Erfordernissen der Lärminderung in der Innenstadt.
- Eine erste Prüfung der Option, den Hansering im Abschnitt am Museumshafen in einen Tunnel zu verlegen, um so oberirdisch eine Verkehrsberuhigung zu erzielen, ergab, dass dies – vorbehaltlich einer Detailplanung – technisch aufwendig, aber möglich wäre.

Für den Bereich über dem abgedeckelten Tunnel wäre eine freiraumplanerische Verbesserung erzielbar, jedoch würden gleichzeitig große Bereiche des Hanserings von den Tunnelrampen beeinträchtigt werden. Diese hätten eine Länge von jeweils rund 100 bis 150 Metern.

Eine weitere Tunnelvariante, die zwischenzeitlich diskutiert wurde, sah eine Tunnelführung vom Hansering in Höhe Holzgasse unter dem Ryck bis zur Labower Chaussee vor. Die im Jahr 2014 erfolgte Neubebauung im Bereich der Hafenstraße östlich des Fangenturms schließt eine solche Tunnelführung jedoch aufgrund des enormen baulichen Aufwands weitestgehend aus.

Ohne die Hauptstraßenfunktion des Hanserings im Bereich des Museumshafens in Frage zu stellen, kann eine umfassende Umgestaltung den in Teilen anbaufreien und verkehrsbeschleunigten Charakter des Straßenraumes aufheben: Integration eines Grünstreifens mit Querungsmöglichkeiten und Alleebepflanzung, Anlage von begleitenden Fuß- und Radwegen / Radstreifen, erweiterte Anbindung von Nebenstraßen (Kuhstraße, Fischstraße), Reduzierung der Fahrstreifen im Zusammenhang mit dem Umbau des Knotenpunktes am Platz der Freiheit. Über diese Maßnahmen wird die derzeitige Trennwirkung des Hanserings signifikant abgebaut und die Hauptverkehrsstraße verbessert städtebaulich integriert.

Derzeit besteht ein Linksabbiegeverbot aus der Holzgasse auf den Hansering. Dieses wird zum einen häufig ignoriert und zum anderen lenkt es den Verkehr in das Quartier an der Marienstraße. Mit der Entwicklung von Baupotenzialen in der Nördlichen Mühlenvorstadt steigt der Bedarf einer verbesserten Anbindung der Holzgasse an den Hansering. Im Rahmen einer Umgestaltung des Knotenpunktes soll eine Linksabbiegemöglichkeit integriert werden. Der Einsatz einer Lichtsignalanlage ist dabei zu prüfen.

*Umbau Knotenpunkt
Hansering / Holzgasse
/ Friedrich-Loeffler-
Straße*

Eine konsequente verkehrliche Optimierung dieses Knotenpunktes wäre über eine Verschwenkung der Holzgasse in südliche Richtung mit Neubau der Brücke über den Stadtgraben erreichbar. Dies hätte den Vorteil, dass die versetzten Einmündungen der Friedrich-Loeffler-Straße und der Holzgasse zusammengelegt werden könnten. Aufgrund des aufwändigen Umbaus kommt eine solche Lösung nur im Rahmen einer umfassenden Umstrukturierung des gesamten Bereichs zwischen Hansering und Marienstraße in Frage. Die im Rahmenplan dargestellte Bebauungslösung östlich des Hanserings würde diese Variante jedoch verbauen und wäre anzupassen, mit entsprechenden städtebaulichen Qualitätsverlusten. Im Zusammenhang mit der Umbauplanung für den östlichen Hansering ist daher der Umbau des Knotenpunktes sowie die städtebauliche Lösung für die neue Bebauung detailliert zu prüfen.

6.2 Verringerung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs

In mehreren Straßenzügen in der Innenstadt wie der Fleischervorstadt gibt es einen Durchgangsverkehr, der Abkürzungen für das Hauptstraßennetz nutzt und zu unnötigen Belastungen in den Stadtteilen führt.

In der Innenstadt betrifft das den Verlauf Steinbeckerstraße - Friedrich-Loeffler-Straße - Kapauenstraße / Wollweberstraße über die Lange Straße oder die Rubenowstraße zur Bahnhofstraße. Es kann eine Verkehrsuntersuchung von geschätzt 1999 hat ca. 1.500 Kfz pro Tag ausgegangen werden ausgewiesen, die auf diese Weise die längere Hauptstraßenverbindung über den Hansering und die Bahnhofstraße umgehen umgingen. Hierzu sind aktuelle, belastbare

*Netztrennung
Friedrich-Loeffler-
Straße*

Daten erforderlich sowie eine Prognose, welche (Neben-)Wirkungen welche Maßnahmen der Netztrennung haben würden.

~~Über~~Vorschlag der Rahmenplaner wäre, vorrangig zu prüfen, ob über eine Netztrennung im westlichen Abschnitt der Friedrich-Loeffler-Straße zwischen Kapaunenstraße und Rotgerberstraße ~~soll~~ eine Vermeidung des Durchgangsverkehrs konsequent realisiert werden ~~kann~~. Der Einsatz einer absenkbaren Poller-Anlage sichert dabei die Linienführung des Busverkehrs. Diese Maßnahme führt zu einer Verkehrsreduzierung des gesamten Straßenverlaufs. Die verkehrlichen Effekte und Realisierbarkeiten müssen in einer vertiefenden Analyse überprüft werden.

In der Fleischervorstadt ist der Straßenzug Stephanistraße und Lange Reihe massiv vom Durchgangsverkehr mit fast 8.000 Kfz pro Tag belastet. Um die Beeinträchtigungen für das Wohnen zu vermeiden, soll ~~aus städtebaulicher Sicht und gemäß Lärmaktionsplan 2014~~ eine Bündelung der Verkehrsführung über die Goethestraße im Zweirichtungsverkehr geprüft werden. ~~Als Übergangslösung bietet sich~~Die Bürgerschaft hat 2015 eine ~~Reduzierung~~Prüfung von Maßnahmen zur ~~Lärminderung in der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h~~Stephanistraße (lärmmindernder Asphalt, Geschwindigkeitsreduzierung), soweit diese nicht ausreichen: Prüfung der Bündelung des Kfz-Verkehrs im ~~derzeitigen Straßenverlauf an~~Zuge der Goethestraße (Zweirichtungsverkehr) beschlossen.

~~Bei~~Der Knotenpunkt der ~~Umgestaltung des Straßenraums~~Goethestraße ist die ~~Neuorganisation des Knotenpunktes~~ mit der Arndtstraße und der Stephanistraße ist derzeit durch die Verkehrsführung recht unübersichtlich und gestalterisch unbefriedigend. Abhängig von der künftigen Verkehrsführung in diesem Bereich ist eine Umgestaltung erforderlich, ~~um~~die die Verkehrsflächen neu ordnet, gestalterisch aufwertet und die Querbarkeit für Fußgänger und Radfahrer ~~zu gewährleisten verbessert~~. Abhängig von den ~~erwarteten~~Verkehrsströmen kommt die Einrichtung einer Lichtsignalanlage in Betracht, ~~die mit den benachbarten Lichtsignalanlagen abgestimmt werden sollte~~.

Der Verkehrsstrom durch die Gützkower Straße, die Neunmorgenstraße und die ~~Lange Reihe~~Franz-Mehring-Straße ist ebenfalls von gebietsfremden Durchgangsverkehr betroffen, der hier vor allem in der Relation Bahnhofstraße - Anklamer Straße den Platz der Freiheit umfährt. Begünstigt wird der Durchgangsverkehr durch die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die vorgesehene gebündelte Verkehrsführung im Bereich der Goethestraße kann zur Reduzierung auch dieses Durchgangsverkehrs beitragen, ~~in dem der Verkehr nicht in das Quartier hereingezogen wird~~. Im Falle einer weiteren Verlagerung des Kfz-Verkehrs vom Platz der Freiheit in die Gützkower Straße ist hier eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu prüfen. In den beschlossenen Maßnahmen der Lärmaktionsplanung ist eine solche Maßnahme nur nachts vorgesehen.

Als weitere Maßnahme ~~zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs~~ soll der Abschnitt der Neunmorgenstraße an der Karl-Krull-Grundschule nur noch für den Bus- und Fahrradverkehr befahrbar sein und umgestaltet werden. Diese Maßnahme ermöglicht zudem die Erweiterung und Verbindung der öffentlichen Grünanlage mit dem Schulstandort. Der Kfz-Verkehr wird konzentriert über den Straßenzug Pestalozzistraße - Lange Reihe - ~~Neunmorgenstraße~~ geführt. Über den Umbau des Knotenpunktes Franz-Mehring-Straße / Bleichstraße / Pestalozzistraße soll neben der Reduzierung von Verkehrsflächen auch die Attraktivität der Verkehrsführung für den gebietsfremden Durchgangsverkehr vermindert werden.

Bündelung des Hauptverkehrs in der Goethestraße

Umbau Knoten Goethestraße / Arndtstraße / Stephanistraße

bei steigendem Durchgangsverkehr: Tempo 30 in der Gützkower Straße

Sperrung Abschnitt Neunmorgenstraße an Karl-Krull-Grundschule und Umbau Knoten Franz-Mehring-Straße / Bleichstraße / Pestalozzistraße

6.3 Fortführung der Verkehrsberuhigung und **Straßenraum-** **sanierungsbarrierefreie Straßenraumsanierung, Erschlie-** **ßung neuer Baugebiete**

In der Innenstadt ist die Erneuerung der Straßenräume vor allem im zentralen Bereich um Marktplatz und Lange Straße bzw. im Zusammenhang mit der Gestaltung der Fußgängerzone vorangeschritten. In den Randbereichen besteht dagegen zunehmender Handlungsbedarf bei der Erneuerung. Dieser sollte dazu genutzt werden, um Feinjustierungen im Grundkonzept der verkehrsberuhigten Innenstadt vorzunehmen.

In folgenden Bereichen der Innenstadt ist die Verkehrsführung bzw. -regelung bezüglich der zu erwartenden verkehrlichen Auswirkungen und der rechtlichen Rahmenbedingungen vertiefend zu überprüfen:

Die Südseite des Bereichs Markt / Fischmarkt darf derzeit von Kraftfahrzeugen mit bis zu 30 km/h befahren werden. Neben Behindertenstellplätzen und einem Taxistand ist hier auch ein Bereich mit eingeschränktem Halteverbot für die Allgemeinheit zugänglich. Die Höchsthaltedauer von drei Minuten wird dabei regelmäßig überschritten. Die Bereiche werden von den Nutzern oft als Parkplätze für Kurzparker interpretiert ~~und das Schild „letzte Parkmöglichkeit“ vor der Tiefgarage ignoriert.~~ Dies sorgt für einen nicht unerheblichen Parksuchverkehr ~~von jeweils, so dass hier insgesamt~~ rund 1.000 Kfz pro Tag im Ein-Richtungs-Verkehr. ~~Die Stadtraumgestaltung sorgt gleichzeitig dafür, dass fahren. Dabei ist die Verkehrsführung derzeit teilweise unübersichtlich, da mehrere Einbahnstraßen sowie die Fahrradstraße aufeinander treffen und ortsunkundige Fußgänger durch die Oberflächengestaltung den Bereich als Bestandteil der zur Fußgängerzone interpretieren, was zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmenden führt.~~ rechnen können.

Ausweitung Fußgängerzone Südseite Markt / Fischmarkt

Durch eine ~~Ausweitung~~Erweiterung der Fußgängerzone (~~Teileinziehung der Straßen mit Beschränkung des Nutzerkreises~~) auf der Südseite Markt / Fischmarkt ~~jeweils nördlich der Domstraße beginnend~~ mit erweiterten Ausnahmen (Ganztags: Radfahrer, Taxen, Behinderte, Bewohner ~~auf die Grundstücke~~; 18-10 Uhr: Lieferverkehr) ~~sollen diese Konflikte und Gefahrensituationen reduziert~~ wird die Gesamtsituation für alle Verkehrsteilnehmenden eindeutiger. ~~Zudem soll für den Kfz-Verkehr die Verkehrsführung weiter vereinfacht werden, in dem sie auf eine Blockumfahrung Wallstraße - Rakower Straße - Domstraße - Fleischerstraße beschränkt wird. Die Wallstraße ist dabei aufgrund der Parkhausein- und -ausfahrt als einzige Straße im Zweirichtungsverkehr vorgesehen. Die Fleischerstraße bleibt die Zu- und Abfahrtsmöglichkeit für den südöstlichen Innenstadtbereich.~~

Mit der Ausweisung als Fußgängerzone entfallen die als Kurzzeitparkbereich genutzten Bereiche mit eingeschränktem Halteverbot. Die Behindertenstellplätze und der Taxistand sollen durch entsprechende Beschilderung bestehen bleiben. Innerhalb der ausgeweiteten Fußgängerzone soll die Fahrradstraße ~~in der heutigen Form~~ bestehen bleiben ~~und nur von den in der Fußgängerzone zulässigen Kfz befahren werden.~~

In der Friedrich-Loeffler-Straße ist eine erhöhte Verkehrslärmbelastung zu verzeichnen. Zudem wird nach Eröffnung des Uni-Campus der Fahrradverkehr deutlich an Bedeutung gewinnen (bislang ca. 2.100 Fahrräder pro Tag). Durch ~~die~~ Kappung für den Kfz-Verkehr zwischen Kapaunenstraße und Rotgerberstraße würde die Straße gleichzeitig an Bedeutung für den Kfz-Verkehr (bislang ca. 6.500 Kfz pro Tag) verlieren. Insbesondere zu Vorlesungsbeginn und -ende ist davon auszugehen, dass der Fahrradverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist.

Prüfung: Widmung Friedrich-Loeffler-Straße als Fahrradstraße nach Netztrennung

In einer verkehrsplanerischen Untersuchung soll geklärt werden, ob diese Verschiebung zwischen den Verkehrsträgern ausreicht als Voraussetzung für die Ausweisung als Fahrradstraße. Diese hätte den Vorteil, dass Radfahrer offiziell auch nebeneinander fahren dürften, was eine Verkehrsberuhigung wie eine Kapazitätserhöhung in Spitzenzeiten zur Folge hätte. Alternativ kann eine weitere Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit zumindest den Verkehrslärm verringern und die Sicherheit im Verkehrsraum erhöhen.

Die Durchbindung der Kuh- und der Fischstraße auf den Hansering kann zudem die Bündelung des verbleibenden Verkehrs auf der stark belasteten Friedrich-Loeffler-Straße und der Steinbeckerstraße reduzieren, Fahrwege verkürzen und entlastend wirken.

Angesichts der geringen Verkehrsbedeutung werden weitere Nebenstraßen der Langen Straße ähnlich wie die Knopfstraße als Fußgängerzone umgestaltet und gewidmet. Die Erreichbarkeit der Bewohnerstellplätze auf den Grundstücken ~~wie straßenbegleitend~~ ist dabei sicher zu stellen. Das Ziel der Rahmenplanung 2004, die Steinbeckerstraße als Fußgängerzone bis zur Friedrich-Loeffler-Straße umzuwidmen, wird mit Ausnahmen (s.o. Bewohner, Lieferverkehr etc.) über die Fortschreibung bestätigt.

~~In den Quartieren südlich der Marktplätze ist die Verkehrsführung derzeit teilweise unübersichtlich, da mehrere Einbahnstraßen sowie die Fahrradstraße aufeinander treffen. Durch die Erweiterung der Fußgängerzone auf der Südseite Markt / Fischmarkt jeweils nördlich der Domstraße beginnend wird die Gesamtsituation für alle Verkehrsteilnehmenden eindeutiger.~~

~~Zudem soll für den Kfz-Verkehr die Verkehrsführung weiter vereinfacht werden, in dem sie auf eine Blockumfahrung Wallstraße – Rakower Straße – Domstraße – Fleischerstraße beschränkt wird. Die Wallstraße ist dabei aufgrund der Parkhausein- und -ausfahrt als einzige Straße im Zweirichtungsverkehr vorgesehen. Die Fleischerstraße bleibt die Zu- und Abfahrtsmöglichkeit für den südöstlichen Innenstadtbereich.~~

Die Rubenowstraße verläuft als südliche Innenstadtzufahrt zunächst durch die Wallanlagen und unmittelbar danach mit einer seitlichen Verschwenkung zwischen stark frequentierten Bereichen des historischen Unicampus. Durch die ~~unübersichtliche Verkehrsführung sowie die~~ zu Spitzenzeiten hohe Fußgängerfrequenz besteht hier ein erhöhtes Gefahrenpotenzial. ~~Durch~~Wird die ~~Kappung der~~ Friedrich-Loeffler-Straße ~~gekappt~~, wird sich zwar voraussichtlich der Durchgangsverkehr in diesem Bereich reduzieren, zugleich kann durch die Netztrennung der Zielverkehr in den westlichen Innenstadtbereich über die Rubenowstraße zunehmen. Um den Gefahrenpunkt zu entschärfen, soll eine Verkehrsberuhigung mit entsprechender Gestaltung ~~erfolgen. Dabei sollte Wert darauf gelegt werden, dass der Straßencharakter erkennbar bleibt, um das Verweilen von Fußgängern auf der Fahrbahn zu vermeiden-erfolge, wobei die Trennung in Fahrbahn und Gehweg erhalten bleiben soll~~. Vergleichbar dem zukünftig möglichen Verkehrsaufkommen in der Friedrich-Loeffler-Straße sollte auch für den Straßenzug Rubenowstraße – Rotgerberstraße die Widmung als Fahrradstraße geprüft werden.

In der Fleischervorstadt ist die Erneuerung des Straßennetzes in den letzten Jahren deutlich vorangekommen. Für die bisher noch nicht erneuerten Straßen besteht weiterhin hoher Handlungsbedarf. Die bereits im Zusammenhang mit dem Ziel der Minderung der gebietsfremden Durchgangsverkehre aufgeführten Maßnahmen (~~Bündelung des Hauptverkehrs in der Goethestraße~~, Netztrennung Neunmorgenstraße im Abschnitt Karl-Krull-Grundschule, Umbau von Kno-

Anbindung der Kuh- und der Fischstraße an den Hansering

Erweiterung der Fußgängerzone in den Nebenstraßen der Langen Straße und in die Steinbeckerstraße

Entflechtung der Fahrradstraße

Verkehrsberuhigung Rubenowstraße

Prüfung: Widmung Rubenowstraße / Rotgerberstraße als Fahrradstraße

Verkehrsberuhigung in der Fleischervorstadt

tenpunkten) wirken verkehrsberuhigend. Durch bisherige und künftige Umbauten und Sanierungen der Straßen sollen diese verkehrsberuhigenden Maßnahmen auch baugestalterisch unterstützt werden.

Auch wenn in den vergangenen Jahren zahlreiche Straßen in der Innenstadt und der Fleischervorstadt im Rahmen der Stadterneuerung saniert wurden, ist der Bedarf weiterhin hoch.

Die Straßenraumsanierungen sollen in folgenden Straßen mit ~~hoher~~ Priorität fortgeführt werden: Arndtstraße (~~Abschnitt Goethestraße bis Fleischerstraße~~), ~~Burgstraße~~, ~~Bachstraße (Markt – Hansering)~~, Baderstraße / Wallstraße, Baustraße (~~nördlicher Abschnitt~~), ~~Domstraße (Abschnitt Rotgerberstraße bis Fischstraße)~~, ~~Erich Böhme Straße (nördlicher Abschnitt)~~, ~~nördlich Wiesenstraße~~, Bleichstraße (Brinkstraße – Neunmorgenstraße), Brüggstraße (an Marienkirche), Burgstraße (Gützkower Straße – Lange Reihe), Domstraße (Martin-Luther-Straße – Fleischerstraße), Falladastraße, Fleischerstraße (Wallstr. – Markt), Friedrich-Loeffler-Straße, Gertrudenstraße, Goethestraße/ Einmündung Arndtstraße, Hafenstraße (~~zwischen~~ Fangenturm ~~und~~ An den Wurthen), ~~Hansering~~, Kuhstraße ~~nördlich~~ Roßmühlenstraße mit Gehweg A 11, Lange Reihe, ~~Marienstraße~~, Martin-Luther-Straße (~~inkl. Brücke~~), Mühlenstraße (~~Umgestaltung zur Fahrradstraße~~), ~~Neunmorgenstraße~~, Pfarrer-Wachsmann-Straße, ~~Platz der Freiheit~~, Robert-Blum-Straße, Roßmühlenstraße, Rubenowstraße, Steinbeckerstraße.

Straßenabschnitte Sanierung von Straßenabschnitten mit ~~hoher~~ Priorität

~~In Abhängigkeit von der Verfügbarkeit von Fördermitteln und kommunalen Eigenanteilen soll die Straßenraumsanierung in folgenden Abschnitten mit mittlerer Priorität fortgeführt werden: Fischstraße, Hansering, J. Sebastian-Bach-Straße, Wollweberstraße südlich Lange Straße.~~

Straßenabschnitte mit mittlerer, Stephanistraße Priorität

Im Plangebiet liegen mehrere Entwicklungsbereiche, die bislang verkehrlich nicht bzw. unzureichend erschlossen sind:

Für die ehemaligen KAW-Hallen und ihr Umfeld ist vorgesehen, ein Einkaufszentrum mit privaten Stellplatzanlagen zu entwickeln. Die Erschließung soll ausschließlich über die Bahnhofstraße mit Lichtsignalanlage erfolgen. Der südliche Teil des Gesamtareals (ab Höhe Wiesenstraße) soll als Wohngebiet entwickelt werden und vorzugsweise über die Wiesenstraße erschlossen werden.

ehemaliges KAW-Gelände und südliche Konversionsfläche

Im Entwicklungsgebiet Hafenstraße soll ein erhebliches Baupotenzial realisiert werden. Neben Wohnen sind zudem touristische und gewerbliche Nutzungen geplant. Aufgrund der Eigentumssituation ergibt sich eine abschnittsweise Entwicklung des Areals, was bei der Auslegung der inneren Gebietserschließung zu berücksichtigen ist. Die Anbindung an das Hauptstraßennetz soll über die Straße „An den Wurthen“ und die verlängerte Holzgasse erfolgen.

Entwicklungsgebiet Hafenstraße

In der Steinbecker Vorstadt sind sowohl westlich als auch östlich der vorhandenen Baugebiete an der Stralsunder Straße neue Wohnquartiere geplant, für die Erschließungsmaßnahmen notwendig sind.

neue Wohnquartiere Steinbecker Vorstadt

6.4 Ergänzung der Radrouten und Angebote für das Fahrradparken

Als Universitätsstadt mit günstigen topographischen Rahmenbedingungen ist Greifswald eine ideale Fahrradstadt. Entsprechend ist der Anteil der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, mit etwa 39 Prozent ~~recht im Bundesvergleich ein Spitzenplatz~~. ~~hoch im bundesvergleich~~. Dies wird stark getragen von

den Studierenden: Bei den 18- bis 25-Jährigen liegt der Anteil der Radnutzer bei fast 60 Prozent. Bei den Personen im Erwerbsalter halten sich dagegen Fahrrad und der motorisierte Individualverkehr mit jeweils rund 40 Prozent die Waage, was Potenziale aufzeigt, den Radfahreranteil weiter zu steigern.

Zur Förderung und besseren Organisation des Radverkehrs ist im Radverkehrsplan ein stadtweites Radroutennetz dargestellt. Das Zielnetz wird für die städtebauliche Rahmenplanung übernommen. Zum Ausbau des Netzes wurden bereits umfangreiche Maßnahmen umgesetzt. Dennoch besteht in vielen Bereichen Handlungsbedarf:

Die Friedrich-Loeffler-Straße wird zukünftig durch den neuen Unicampus deutlich an Bedeutung im Radverkehr gewinnen. Aufgrund der begrenzten Straßenraumbreite kommen hier nur Radschutzstreifen oder eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Straße in Frage. Es sollte nach erfolgter Netztrennung für den Kfz-Verkehr geprüft werden, ob dessen Anteil soweit gesenkt ist, dass eine Fahrradstraße eingerichtet werden kann.

Prüfung: Widmung Friedrich-Loeffler-Straße als Fahrradstraße nach Netztrennung

Die zukünftig bedeutenden Radwegeverbindungen Friedrich-Loeffler-Straße und Domstraße sollen westlich der Fußgängerzone mit einer Querverbindung verknüpft werden. Diese Verbindung bindet die Fleischervorstadt an den neuen Campusbereich an und soll im Verlauf der Rubenowstraße und der Rotgerberstraße hinsichtlich verbesserter Fahrradfreundlichkeit aufgewertet werden. Es sollte geprüft werden, ob eine Widmung als Fahrradstraße für diesen Straßenzug erfolgen kann.

Aufwertung Rubenowstraße / Rotgerberstraße und Prüfung Widmung als Fahrradstraße

Die Fußgängerzone soll im Abschnitt Rotgerberstraße bis Kapaunenstraße für den Radverkehr ganztägig befahrbar sein.

Im Bereich des Hanserings gibt es nicht nur keinen Radweg sondern ein Radfahrverbot. Im Zuge der Straßenraumumgestaltung sollen Radfahrstreifen ab Höhe Platz am Fangenturm / Friedrich-Loeffler-Straße in den östlichen Abschnitt des Hanserings integriert werden. Im Bereich der A-Quartiere bzw. am Museumshafen sind [RadwegeRadfahrstreifen](#) in der Umbauplanung vorgesehen.

Integration von [RadfahranlagenRadverkehrsanlagen](#) in den Straßenraum des Hanserings

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Hafenstraße ~~soll ein ufernaher Radweg entlang des Ryck entstehen, der zur Mischverkehrsfläche wird diese als Radroute an Bedeutung gewinnen. Diese trifft~~ am Fangenturm auf den Hansering ~~trifft~~ und ~~soll von~~ dort ~~aus~~ zum einen über die Querungsanlage zum Schießwall und zum anderen entlang des Museumshafen weiter bis zur Steinbecker Straße führen ~~soll~~. Um die Erreichbarkeit der Credneranlagen und des neuen Unicampus an der Friedrich-Loeffler-Straße zu verbessern, soll eine zusätzliche Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer über die Stralsunder Straße südlich der Ryck-Brücke mit Lichtsignalanlage in den Knotenpunkt integriert werden.

neue [QuerungsanlageQuerungsanlage](#) Stralsunder Straße

Die Neunmorgenstraße soll bei einer Umgestaltung aufgrund ihrer Bedeutung im Hauptradwegenetz entsprechend fahrradfreundlich gestaltet werden. Der Radverkehrsplan sieht die Widmung der Neunmorgenstraße als Fahrradstraße vor.

Prüfung der Widmung der Neunmorgenstraße als Fahrradstraße

In der Steinbecker Vorstadt soll eine neue Fahrradachse in Verlängerung der Fußgänger- und Fahrradbrücke über den Ryck im Bereich des Museumshafen geschaffen werden. Diese soll westlich der Parkplatzanlage Museumshafen Nord verlaufen und eine attraktive Verbindung ins nördliche Umland unabhängig der Stralsunder Straße schaffen.

neue Fahrradachse Steinbecker Vorstadt

Ergänzend zum Zielnetz des Radverkehrsplans wird folgende neue Route vorgeschlagen: Ausgehend von der Bahnunterführung Scharnhorststraße soll östlich

neue Route östlich der Bahnanlagen

der Bahnanlage ein Route angelegt werden, die ab Höhe Burgstraße in Richtung Pfarrer-Wachsmann-Straße / Innenstadt sowie in Richtung Bahnhof verzweigt ist.

Neben dem Radwegenetz spielt angesichts des hohen Radverkehrsanteils auch das Fahrradparken in Greifswald eine größeregroße Rolle. Der Radverkehrsplan sieht als Standardlösung im öffentlichen Raum die Anordnung von Anlehnbügeln vor. Diese sind auch an zahlreichen Standorten vor allem in der Innenstadt errichtet worden. Allerdings zeigen sich Engpässe und Überlastungen. Es sollten daher weitere Fahrradstellplätze geprüft werden. Dies sollte insbesondere in den Nebenstraßen der Fußgängerzone erfolgen, wo eine Verkehrsberuhigung angestrebt wird. Zudem sind im Radverkehrsplan 3 Standorte für größere Fahrradstellplätze benannt:

Prüfung von zusätzlichen Fahrradstellplätzen im Nahbereich der Fußgängerzone

Am Standort Mensa am Wall treffen 2 Radverkehrsströme mit hoher Nutzungsintensität zusammen: Es kommen viele Studierende mit dem Rad zur Mensa. Zum anderen ist der Standort der Auftakt für die Fußgängerzone. Im Radverkehrsplan ist am Standort die Schaffung von 350-400 zusätzlichen Stellplätzen dargestellt. Im Zuge der Umgestaltung des Bereichs der Wallanlagen wurden zahlreiche zusätzliche Fahrradstellplätze realisiert, so dass derzeit 278 Stellplätze mit Anlehnbügeln zur Verfügung stehen. Angesichts des vorgesehenen Umzugs der Mensa sollte ein weiterer Kapazitätsausbau abhängig von der zukünftigen Nutzung des Standortes überprüft werden.

Standort Mensa am Wall: Prüfung der Kapazitätserweiterung

Im Rahmen der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes werden derzeit rund 300 Fahrradstellplätze mit Anlehnbügeln geschaffen. Zusätzlich ist vorgesehen, im Bahnhofsbereich eine Radstation zur Förderung intermodaler Wege im Stadt-Umland-Verkehr zu errichten. Neben bewachten Abstellmöglichkeiten sollen hier Reparatur- bzw. Fahrradausleihmöglichkeiten sowie weitere Serviceleistungen (Gepäckaufbewahrung, Fahrradstadtplan, Ladestation für Elektrofahrräder etc.) angeboten werden. Der ursprüngliche Vorzugsstandort auf dem Bahnhofsvorplatz steht nicht mehr zur Verfügung. Um die Fußwege von der Fahrradstation zum Bahnhof kurz zu halten, liegt der neue Vorzugsstandort vor den ehemaligen KAW-Hallen orientiert zur Bahnanlage und integriert die dort bereits vorhandenen 100 Fahrradstellplätze.

Einrichtung einer Radstation im Bahnhofsbereich

Der Standortvorschlag des Radverkehrsplans für ein Fahrradparkhaus im Stadtzentrum kann in den Randbereichen der rückwärtigen Zufahrt zum technischen Rathaus realisiert werden.

Fahrradparkhaus am technischen Rathaus

Durch die Einrichtung u.a. kleinerer Fahrradstellplätze (ggf. abschließbare Fahrradboxen, Ladestationen für Elektrofahrräder) im Bereich der größeren öffentlichen Parkplatzanlagen und geplanten Parkhäuser sollen diese zu intermodalen Mobilitätsstationen aufgewertet werden. Ziel ist es für Pendler eine innerstädtische Fahrradnutzung attraktiver und sicherer zu gestalten und für Bewohner das Parken im Parkhaus zu erleichtern.

Ergänzung der Parkplatzanlagen mit Fahrradstellplätzen

6.5 Ausbau der von barrierefreien Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen und Ergänzung von übergreifender barrierefreier Wegebeziehungen

Für den Fußgängerverkehr gelten ähnliche gute Rahmenbedingungen wie für den Radverkehr. Verbesserungsbedarfe bestehen insbesondere bei den Querungsmöglichkeiten über die Hauptverkehrsstraßen sowie bei der Barrierefreiheit vor allem in unsanierten Bereichen.

Die Bahnhofstraße, der Platz der Freiheit und der Hansering haben derzeit eine erhebliche Trennwirkung für Fußgänger. Bei künftigen Umbaumaßnahmen sollen hier die Barrieren für Fußgänger an den Knotenpunkten Bahnhofstraße / Rubenowstraße, Goethestraße / Arndtstraße / Stephanistraße, Platz der Freiheit, Hansering / Friedrich-Loeffler-Straße / Holzgasse, Hansering / Knopfstraße sowie Hansering / Steinbeckerstraße / Stralsunder Straße reduziert abgebaut werden. Im Bereich der Anbindung des neuen Einkaufszentrums in den ehemaligen KAW-Hallen ist eine neue Querungshilfe (Lichtsignalanlage) vorgesehen.

Umbau und Ergänzung von Knotenpunkten

Der Platz der Freiheit stellt aufgrund der hohen Nutzungsintensität einen besonderen Schwerpunkt dar. Über einen bedarfsgerechten Umbau des Knotenpunkts können Querungswege und -zeiten für Fußgänger und Radfahrer deutlich verringert werden. Im Zuge der Knotenplanung ist die Möglichkeit einer Diagonalquerung vertiefend zu prüfen.

Schwerpunktmaßnahme: Umbau des Platzes der Freiheit

In mehreren Bereichen des Plangebietes bestehen Ergänzungsbedarfe für übergreifende Fußwegebeziehungen. Dies betrifft Gemäß Straßenbaurichtlinien, DIN-Normen und dem Bürgerschaftsbeschluss zum Beitritt der Hansestadt Greifswald zur Erklärung von Barcelona "Die Stadt und die Behinderten" vom 16.12.2002 sind diese barrierefrei auszuführen. Die Ergänzungsbedarfe betreffen insbesondere die Entwicklungsbereiche, die in das städtebauliche Umfeld zu integrieren sind:

Für das Entwicklungsbereich Hafenstraße bietet sich die Einordnung von Wegebeziehungen an, die den Erlebnisbereich am Ryck über Grünanlagen mit dem Alten Friedhof sowie weiterführend mit dem östlich angrenzenden Landschaftsraum verknüpfen.

Entwicklungsgebiet Hafenstraße: Verbindung Ryck - Alter Friedhof

Im Zusammenhang mit der städtebaulichen Aufwertung des Randes der Nördlichen Mühlenvorstadt östlich des Hanserings kann ein am Stadtgraben geführter Weg eine neue und attraktive Verbindung zwischen dem Platz der Freiheit und dem Speicher am Ryckufer bieten. Ergänzend soll ein neuer Weg nördlich der Mensa über den Stadtgraben zum Standort des ehemaligen Elektrizitätswerkes geführt werden.

Anlage eines Weges am Stadtgraben östlich des Hanserings

Im Zusammenhang mit der Konversion des ehemaligen KAW-Geländes und der südlich angrenzenden Bahnbrache werden Wege östlich der Bahnanlage bis zur Scharnhorststraße sowie am vorhandenen Quartiersrand zwischen Burg- und Wiesenstraße eingeordnet. Zudem ist eine direkte Wegeverbindung vom geplanten Einkaufszentrum zur Wiesenstraße vorgesehen.

Verknüpfung ehemaliges KAW-Gelände und südliche Konversionsfläche mit Umfeld

Im Zusammenhang mit der möglichen Neuordnung des Polizeistandortes an der Brinkstraße soll ein Weg eingeordnet werden, der den Martin-Andersen-Nexö-Platz mit der Brinkstraße verbindet. Ziel ist es, die Erreichbarkeit des Platzes mit dem geplanten Parkhaus und der aufgewerteten Grünanlage für Bewohner der Quartiere südlich der Brinkstraße zu verbessern.

neue Verbindung zwischen Brinkstraße und Martin-Andersen-Nexö-Platz

Die vorgesehene neue Wegeverbindung von der Fußgänger- und Fahrradbrücke über den Ryck bis zur Ladebower Chaussee schließt eine Lücke im Fahrradrou-tennetz und bindet zugleich die ehemalige Deponie als künftigen Aussichts- und Ausflugsort verbessert in das Hauptwegenetz ein.

neue Verbindung zum nördlichen Landschaftsraum

Bei der barrierefreien Sanierung von Straßen und Fußgängerbereichen gilt es künftig, die Belange aller Verkehrsarten zu berücksichtigen und in die Gestaltung einzubeziehen. In einzelnen Abschnitten, die für Fußgänger und Radfahrer freigegeben sind, kommt es zu Konflikten zwischen den beiden Verkehrsarten, die in der Oberflächengestaltung begründet sind. Die entwurflich für Fußgänger vorge-

Optimierung der Oberflächengestaltung in Bereichen, die von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden

~~sehenen glatteren großformatigen Platten werden wegen der besseren Befahrbarkeit auch von Radfahrern gegenüber dem Kopfsteinpflaster bevorzugt. Dies ist gemäß der Beschilderung auch zulässig, soweit Fußgänger nicht gefährdet oder behindert werden. Dennoch trägt die Oberflächengestaltung zur Erhöhung des Konfliktpotenzials bei und sollte daher für zukünftige Gestaltungen überprüft werden.~~

~~Angesichts der Randlage des Bahnhofes zur Innenstadt sollten Reisende durch eine eindeutige Fußwegführung und Ausschilderung in den zentralen Bereich der Innenstadt und zu den wichtigen Universitätsstandorten geleitet werden. Mit der Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der Wallanlagen ist dies schon in Teilbereichen realisiert. Vor allem im Bereich des früheren ZOB gilt es im Rahmen der anstehenden Neugestaltung noch eine Lücke in dieser Wegeleitung zu schließen.~~

Eindeutige Fußwegführung und Ausschilderung vom Bahnhof in Innenstadt schaffen

6.6 Aufwertung und Ergänzung der öffentlichen Verkehrsangebote

Im Vergleich zu anderen Städten zeigt sich, dass der hohe Radverkehrsanteil in Greifswald vor allem zu Lasten des öffentlichen Verkehrs geht. Er hat in Greifswald mit nur 24 Prozent einen extrem niedrigen Anteil. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs unterscheidet sich in Greifswald dagegen nicht wesentlich von dem in Rostock oder Schwerin. Ein erheblicher Anteil der ÖPNV-Fahrgäste sind Senioren. ~~Nur in~~ dieser Altersgruppe werden etwa 67 Prozent der Fahrten mit dem Stadtbus zurückgelegt. ~~In den übrigen Altersgruppen liegt dieser Wert bei 2-3 Prozent. Die finanziellen und rechtlichen Rahmenbedingungen erlauben derzeit durch den Vertrag zur ÖPNV-Zuständigkeit mit dem Landkreis keinen deutlichen Netzausbau, der einen Qualitätssprung erzielen könnte.~~ Die Maßnahmen des städtebaulichen Rahmenplans beschränken sich ~~daher~~ auf kleinere Netzoptimierungen, da größere Angebotserweiterungen ein eher gesamtstädtisches Thema wären.

Die 3 Buslinien des Stadtverkehrs sind am ZOB neben dem Bahnhof verknüpft und verbinden einen Großteil des Stadtgebiets mit der Innenstadt. Der Bereich ZOB / Bahnhof ist zudem ein wichtiger Umsteigeknoten zum Regional- und Fernverkehr mit Bus und Bahn.

Die Linien verkehren derzeit über Bahnhofstraße / Goethestraße sowie Friedrich-Loeffler-Straße / Hansering und somit in rund 200 bis 300 Metern Entfernung vom Hauptgeschäftsbereich am Marktplatz, was für mobilitätseingeschränkte Personen teilweise eine zu große Entfernung ist. Mit Veränderung der Linienführung der Linie 3 und der Einrichtung einer neuen Haltestelle am Markt / J.-S.-Bach-Straße wurde dieses Defizit zum Fahrplanwechsel Ende 2014 beseitigt.

*neue Bushaltestelle
am Markt*

Ergänzt wird das Angebot des Stadtverkehrs durch zahlreiche Regionalbuslinien, die überwiegend nur einzelne Fahrten im Schülerverkehr, teils jedoch auch einen näherungsweise Stundentakt ~~anbieten~~ (Linien über Neuenkirchen nach Riems/Stahlbrode sowie über Lubmin nach Wolgast) anbieten. Die meisten Regionalbuslinien beginnen und enden am ZOB und verkehren über die Ausfallstraßen in die entsprechenden Umlandgemeinden. Aufgrund der starken Fokussierung auf den Schülerverkehr bieten sie überwiegend keine sinnvolle Ergänzung zum Stadtbusverkehr. Eine Ausnahme bildet hier die Linie über die Stralsunder Straße nach Neuenkirchen, die unter anderem das Einkaufszentrum in Neuenkirchen mit dem Greifswalder Stadtgebiet verbindet. Mit der Haltestelle Steinbecker Brücke kann sie eine Lücke im Stadtbusnetz in der nördlichen Innenstadt und der südlichen Steinbeckervorstadt schließen.

Insgesamt ist das Plangebiet flächenmäßig gut vom Busverkehr erschlossen. Vorhandene und geplante Baugebiete, die außerhalb eines 300-Meter-Radius liegen, befinden sich im Bereich Lange Reihe / Bleichstraße in der Fleischer- vorstadt, in der Steinbeckervorstadt sowie im Entwicklungsbereich Hafenstraße.

Während sich für den Bereich Lange Reihe / Bleichstraße eine Verbesserung nur schwer in das bestehende Liniennetz integrieren lässt, könnte durch eine weitere Regionalbushaltestelle in der Stralsunder Straße die Erschließung der Steinbeckervorstadt verbessert werden. Bei Entwicklung der geplanten Wohnquartiere östlich und westlich der bestehenden Baugebiete an der Stralsunder Straße kann hier der Bedarf zudem deutlich steigen.

*Regionalbushaltestelle
Regionalbushaltestelle in der
Stralsunder Straße*

Der Entwicklungsbereich Hafenstraße liegt außerhalb von 300-Meter-Radius der Bushaltestellen. Angesichts der großen verkehrlichen Bedeutung der Haltestelle am Platz der Freiheit wäre es problematisch, eine Linie zur Verbesserung der Gebietserschließung zu verschwenken. Für das nordwestliche Teilgebiet könnte die Erschließung durch eine zusätzliche Stadtbushaltestelle im Bereich Hansering / Friedrich-Loeffler-Straße verbessert werden. Vor den ehemaligen KAW-Hallen ist nach deren Umnutzung die Einrichtung einer Stadtbushaltestelle vorgesehen.

*ergänzende Bushaltestelle für den
Bereich Hafenstraße
Bushaltestellen*

Am Nordufer des Ryck befindet sich am Museumshafens ein Schiffsanleger. Von hier aus werden in der Sommersaison mehrmals täglich Ausflugsfahrten nach Wieck und Ludwigsburg angeboten. Um die infrastrukturelle Ausstattung für das Angebot zu verbessern, soll im Bereich des Anlegers ein Funktionsgebäude mit Fahrkartenverkauf und Toiletten errichtet werden, in dem auch weitere touristische und maritime Produkte und Dienstleistungen angeboten werden sollen. Zudem bietet sich die Integration eines gastronomischen Angebotes am Standort an.

*Neubau Funktionsgebäude am
Schiffsanleger*

6.7 Schaffung zusätzlicher Parkplätze für Einpendler und Besucher, Ausbau konzentrierter Lösungen für das Bewohnerparken

In der Bestandserhebung für das Parkraumkonzept 2010 wurden im Planungsgebiet insgesamt 6.077 Parkplätze ermittelt. 59 Prozent davon waren öffentliche Parkplätze.

Abb. 3.25: Parkplatzbilanz des Parkraumkonzepts 2010

Anzahl	Stadtteil Innenstadt	Stadtteil Fleischervorstadt	Randgebiete	Gesamt
öffentlich	1.675	910	800	3.572
privat	853	767	465	2.505
Summe	2.528	1.677	1.265	6.077
Auslastung				
tags	70 %	74 %	78 %	73 %
nachts	57 %	86 %	15 %	56 %

Quelle: Parkraumkonzept 2010

Tagsüber lag die Auslastung der öffentlichen Parkplätze im Plangebiet insgesamt bei 73 Prozent bei nur geringen Abweichungen zwischen den Teilräumen. Nachts lag die Auslastung auf das gesamte Gebiet bezogen bei 56 Prozent, allerdings mit deutlichen Unterschieden zwischen den Teilräumen. In der Summe wurde für das Plangebiet somit eine ausgeglichene Parkplatzbilanz nachgewiesen, die allerdings mit zeitlichen und räumlichen Engpässen versehen war. Die Schwelle von einer Parkplatzauslastung von mehr als 80 Prozent, die im Umfeld der Zielorte der Parker zu steigendem Parksuchverkehr und ggf. Falschparken führt, wurde tagsüber in der südwestlichen Innenstadt, der westlichen Fleischervorstadt, im Bereich der Parkplätze Hansering (Holzgasse) und Am Theater (M.-A.-Nexö-Platz) überschritten. Diese bieten für eine günstige Tagespauschale vor allem Parkplätze für Pendler und sind derzeit werktags in den Vormittagsstunden oft voll ausgelastet, so dass in die umliegenden Quartiere ausgewichen wird.

Zum Zeitpunkt der Befragung im Jahr 2014 war das Parkplatzangebot insbesondere in der nordöstlichen Innenstadt deutlich verknappt, da der bisherige Parkplatz Museumshafen Süd an der Brüggstraße mit 170 Plätzen in Bauvorbereitung für das Quartier A11 geschlossen wurde. ~~Zugleich standen und stehen für Kurzparker, für die dieser Parkplatz fungierte, im Parkhaus Dompässagen ausreichend Plätze zur Verfügung.~~ Dieser wurde von Kurzparkern und Pendlern genutzt, die nun auf andere Standorte ausweichen müssen. Ferner wurde die Stellplatzanzahl im Rahmen der Verlagerung des Parkplatzes „An der Mensa“ auf die Nordseite der Friedrich-Loeffler-Straße geringfügig reduziert.

Für die Zukunft sind im Parkraumkonzept leicht steigende Bedarfe im Bestand sowie verschiedene Bedarfserhöhungen und Angebotsreduzierungen durch absehbare bauliche Maßnahmen dargestellt:

- * Durch die Bebauung der A-Quartiere entfallen insgesamt 387 öffentliche Parkplätze. Es entsteht zudem zusätzlich ein neuer Platzbedarf aus der Neubebauung, der vorrangig innerhalb der Bauprojekte in Form von Tiefgaragen oder anderen Anlagen gedeckt werden muss.

- Durch den Umbau der ehemaligen Post zum Technischen Rathaus hat sich der Bedarf in der Innenstadt um ca. 80 Plätze erhöht. ~~Dem steht ein neues Angebot von 10 neuen Parkplätzen am Standort gegenüber.~~

Im Parkraumkonzept ist im Bahnhofsbereich der Neubau eines Parkplatzes mit 150 Plätzen vorgesehen. Der Standort ist geeignet, die Engpässe in der westlichen Innenstadt zu beseitigen und Verkehrsströme in die Innenstadt ohne lange Stadtdurchfahrten abzufangen. Damit kann sowohl die Bahnhofstraße entlastet als auch das Westend der Innenstadt als Einkaufsbereich belebt werden. Zudem besteht im Bahnhofsbereich ein Bedarf für ein leistungsfähiges Parkplatzangebot für Pendler.

*neuer Parkplatz
am Bahnhof*

Als weiterführende Maßnahme ~~gegenüber dem Parkraumkonzept~~ des Parkraumkonzeptes ist der Bau eines Parkhauses am Martin-Andersen-Nexö-Platz vorgesehen. Der bestehende Parkplatz mit 170 Plätzen soll in weiten Teilen überbaut werden und eine Kapazität von 530 Plätzen bieten. Im Verkehrsgutachten zum derzeit laufenden Bebauungsplanverfahrens werden verschiedene Varianten untersucht, da der Knoten Martin-Andersen-Nexö-Platz / Anklamer Straße als alleinige Ausfahrt zu Spitzenzeiten nicht leistungsfähig genug ist. Grundsätzlich stehen dabei die bisherigen Ausfahrten an der Bleichstraße und am Martin-Andersen-Nexö-Platz zur Verfügung, wobei ggf. durch Beschilderung zeitlich begrenzt die Ausfahrtrichtung vorgegeben wird.

*neues Parkhaus
Martin-Andersen-Nexö-
Platz*

Im ~~Entwurf zum~~ Bebauungsplan Nr. 98 ist ~~wird~~ für das geplante Einkaufszentrum auf dem ehemaligen KAW-Gelände eine gegenüber der Stellplatzsatzung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald reduzierte Stellplatzanzahl vorgesehen-festgesetzt: Statt einen Stellplatz pro 20 m² Verkaufsfläche ist nur ein Stellplatz pro 30 m² Verkaufsfläche herzustellen. Daher muss sichergestellt werden, dass diese Stellplätze zu Geschäftszeiten nicht durch andere Parker - insbesondere Pendler - in Konkurrenz zu den anderen bewirtschafteten Stellplätzen zweckentfremdet genutzt werden.

Empfohlen wird, dass die Stellplatzanlage am Einkaufszentrum analog zu den Parkplatzanlagen in der Innenstadt bewirtschaftet wird. Dies kann mit einer Erstattung der Parkgebühren für Kunden einhergehen. Um den Parkdruck in der Fleischervorstadt in den Nachtstunden zu reduzieren, wird zudem empfohlen, dass die Stellplätze des Einkaufszentrums mit einem Nachttarif für Bewohner nutzbar gemacht werden.

*Empfehlungen Stell-
platzanlage ehemali-
ges KAW-Gelände:
Bewirtschaftung und
Öffnung für Bewohner*

Die Analyse zum Parkraumkonzept 2010 ergab für das Bewohnerparken, dass vor allem nachts in der südwestlichen Innenstadt sowie flächendeckend in der Fleischervorstadt der Parkraum knapp ist. Zum Zeitpunkt der Befragung im Jahr 2014 war das Stellplatzangebot in der nord-östlichen Innenstadt zusätzlich deutlich verknappt.

Vor diesem Hintergrund ergab die Befragung, dass gut die Hälfte der Befragten in der Fleischervorstadt und rund zwei Drittel der Befragten in der Innenstadt die Parkplatzsituation für Bewohner als mangelhaft oder ungenügend bezeichneten. Die Situation für Besucher, Einkäufer und Berufstätige wurde vergleichbar schlecht eingeschätzt. Bei der Prioritätensetzung für die zukünftige Entwicklung rangiert die Schaffung von Parkplätzen für Bewohner auf Rang 4 von 21 abgefragten Handlungsfeldern. Die Schaffung von Parkplätzen für Besucher, Einkäufer und Pendler auf Rang 9.

Der PKW-Besatz in der Innenstadt mit 0,86 PKW pro Haushalt liegt ähnlich hoch wie in der Gesamtstadt (0,84). In der Fleischervorstadt liegt er dagegen mit 0,79 etwas darunter. In beiden Gebieten wird der Parkraum bewirtschaftet, so dass Besucher in der Regel auf einem Teil der Plätze kostenpflichtig und Bewohner mit Bewohnerparkausweis kostenlos parken können. In der Innenstadt nutzen 73 Prozent der PKW-Besitzer diese Möglichkeit, in der Fleischervorstadt 61 Prozent. Auf dem eigenen Grundstück parkt gut jeder zehnte Befragte (Innenstadt: 11, Fleischervorstadt: 14 Prozent). Ähnlich viele haben einen dauerhaft angemieteten Stellplatz (Innenstadt: 12, Fleischervorstadt: 15 Prozent).

Die Angebote für das Bewohnerparken sollen durch folgende Maßnahmen ergänzt werden:

Im Bereich der A-Quartiere wird nach Möglichkeit auf den Einsatz von Tiefgaragen orientiert. Die derzeitige Bebauungskonzeption für das Quartier A11 sieht eine solche Lösung vor und stellt über den eigenen Bedarf hinaus anmietbaren Parkraum bereit. Diese Lösungsrichtung bietet sich grundsätzlich zur Übertragung an. Bei Umsetzung einer kleinteiligen Entwicklung der Quartiere A8 und A9 mit mehreren Eigentümern stößt sie allerdings an organisatorische und wirtschaftliche Grenzen.

Tiefgaragen in den A-Quartieren

Durch die zusätzlichen Plätze im Parkhaus auf dem Martin-Andersen-Nexö-Platz sowie am Bahnhof wird sich der Parkdruck durch Besucher in der Innenstadt verringern, so dass dort an einigen Stellen Besucherparkplätze zugunsten des Bewohnerparkens reduziert werden können. Dies betrifft die Ausweitungsbereiche der Fußgängerzone in den Seitenstraßen sowie einzelne Parkplatzanlagen (z.B. Anlage nördlich der Marienkirche).

Verdrängung von Kurzzeitparken aus der Innenstadt

In der Fortschreibung der Rahmenplanung 2004 war vorgesehen, auf dem ehemaligen KAW-Gelände einen Bewohnerparkplatz anzubieten. [Derzeit werden bereits durch private Flächeneigentümer Stellplätze auf dem KAW-Gelände vermietet.](#) Mit der möglichen Ansiedlung eines Einkaufszentrums auf diesem Gelände wird eine leistungsfähige private Stellplatzanlage geschaffen. Empfohlen wird, dass die Anlage bewirtschaftet wird und nachts auch durch Bewohner genutzt werden kann – analog zu den Nachttarifen für die Tiefgaragen in der Innenstadt. [Dabei ist ggf. zu klären, welche Bereiche immissionsschutzrechtlich nachts nutzbar sind.](#)

Nutzbarkeit der Stellplätze des Einkaufszentrums für Bewohner in der Nacht

Mit dem Ausbau der Parkplatzkapazitäten stehen im Plangebiet insgesamt ausreichend Plätze zur Verfügung. Die Parkplatzanlagen Museumshafen Nord, Hansering (Holzgasse) und Am Theater (M.-A.-Nexö-Platz) orientieren in ihrer Tarifgestaltung vor allem auf Einpendler und sind nachts weitgehend ungenutzt. Die Tarife sind mit niedrigen Tagespauschalen vor allem auf Pendler ausgelegt. Mit der (Wieder-)Ausweitung von Angeboten zum nächtlichen Dauerparken auf alle Parkplatzanlagen analog zu den Angeboten in den Parkhäusern kann der Parkdruck vor allem in den nordöstlichen Innenstadtquartieren durch Bewohnerparken gemildert werden.

Dauerparktarife auf alle Parkplatzanlagen ausweiten

Im Rahmen der Beteiligung zur Rahmenplanung wurde eine Strategie herausgearbeitet, die auf verstärkte konzentrierte Lösungen für das Bewohnerparken orientiert. Ziele sind die Entlastung der Straßenräume vom ruhenden Verkehr und der Erhalt bzw. die Entwicklung Kfz-freier Blockinnenbereiche durch Angebote in Parkhäusern. Die Umsetzung wird durch eine Verknappung der Parkplätze im Zuge der Neugestaltung von Straßenräumen sowie durch günstige Parktarife für Dauerparker in den Anlagen begünstigt. Vor dem Hintergrund des geplanten

Kapazitätsausbaus an konzentrierten Standorten ist die Strategie maßnahmen-
seitig untersetzt.

Ein noch deutlicherer Lenkungseffekt könnte davon ausgehen, für berechnete
Bewohner das Parken auf öffentlichen Anlagen lediglich zu ermäßigen, statt
kostenfrei zu gestalten. Diese würden dann z.B. pro Nutzungstag im öffentlichen
Straßenraum 1 Euro zahlen, wodurch sich eine Parkhaus-Monatskarte für 20
Euro finanziell rentieren würde. Auf diese Weise wäre es insbesondere für Perso-
nen, die ihren PKW nur unregelmäßig nutzen, attraktiv, diesen im Parkhaus ab-
zustellen. Für dieses in Deutschland noch nicht verbreitete Modell müssten al-
lerdings erst die rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Ein Um-
setzungsbeispiel bietet die Stadt Barcelona.

*verstärkte Lenkung
über ermäßigtes
Bewohnerparken*

6.8 Einrichtung von Mobilitätsstationen, Förderung der Elektromobilität und von Sharing-Angeboten

Um die Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger zu fördern und somit
den Ansprüchen einer stadtverträglichen Verkehrsführung wie den Mobilitätsbe-
dürfnissen der Umlandbevölkerung Rechnung zu tragen, sollen größere Park-
platzanlagen und Parkhäuser als multimodale Mobilitätsstationen entwickelt
werden. Dabei sollen Plätze für Carsharing-Fahrzeuge ebenso berücksichtigt
werden wie Fahrradstellplätze (ggf. mit abschließbaren Fahrradboxen) und La-
destationen für Elektro-PKW und -Fahrräder. Bei Anlagen in der Nähe von bedeu-
tenden Bushaltestellen sollen auch diese in die Wegweisung einbezogen werden.
Ergänzend soll die Ausweitung des UsedomRad-Systems um weitere Stationen
orientiert zu den Mobilitätsstationen geprüft werden. Für eine sinnvolle inner-
städtische Nutzung ist zugleich eine Anpassung des Tarifsystems für Kurzzeitan-
nutzer erforderlich.

*Ergänzung größerer
Parkplatzanlagen und
Parkhäuser mit
Mobilitätsangeboten*

Um die Elektromobilität zu fördern, soll perspektivisch ein angemessener Anteil
von öffentlichen Parkplätzen sowohl innerhalb von Parkplatzanlagen und Park-
häusern als auch im Straßenraum mit Ladesäulen für Elektrofahrzeuge ausge-
stattet werden. Derzeit gibt es in Greifswald zwei Ladestationen, die von der
Stadtwerke Greifswald GmbH betrieben werden (Standorte: Freizeitbad, Kunden-
zentrum).

*perspektivisch:
Erweiterung der
Ladestationen*

Seit April 2014 bietet die Stadtwerke Greifswald GmbH mit Kooperationspart-
nern ein Carsharing-Angebot an. Stationen befinden sich in der Tiefgarage Dom-
passage und am Martin-Andersen-Nexö-Platz. Bei einer ausreichenden Nutzung
soll dieses System ausgebaut werden, um durch mehr wohnortnahe Plätze die
Attraktivität des Angebots zu erhöhen. Beispiele aus anderen Städten zeigen,
dass Carsharing-Plätze auch über reservierte Parkplätze im Straßenraum oder
Ausnahmen bei der Parkraumbewirtschaftung angeboten werden.

*Ausbau der
Carsharing-Angebote*

Durch das bundesweit relativ junge Marktmodell Parkplatz-Sharing kann die
Ausnutzung des knappen Stellplatzangebotes im Plangebiet optimiert werden.
Auf diese Weise können z.B. die privaten Stellplätze von Auspendlern aus den
Stadtteilen an Einpendler aus dem Umland oder von Wochenendpendlern an
Stadtbesucher stunden- oder tageweise vermietet werden. Bislang gibt es für
diese Dienstleistung einige bundesweit aktive Anbieter, die jeweils Parkplatzbe-
sitzer und Parkplatznutzer vermitteln. Grundsätzlich kann ein solches Angebot
auch stadt(teil)weit in enger Kooperation mit einem solchen Dienstleister erfol-
gen und den Stellplatzdruck in der Fläche reduzieren. Dies könnte bundesweiten
Modellprojektcharakter haben und von Greifswalder Forschungsinstitutionen
begleitet werden.

*Modellprojekt
Parkplatz-Sharing*

3.7 Umwelt- und Klimaschutz

Das Umwelt- und Klimaschutzkonzept der Rahmenplanung berücksichtigt folgende Planungen und Leitlinien:

- Lärmaktionsplan (2014)
- Integriertes Klimaschutzkonzept (2010)
- Leitlinien zum nachhaltigen und wirtschaftlichen Bauen (2012)

3.7.1 Ziele

Leitziel

Behutsamer ökologischer und nachhaltiger Umbau von Gebäuden, Quartieren und stadttechnischen Infrastrukturen

Als Teilziele werden bestimmt:

- 7.1 Berücksichtigung der Belange des Gewässerschutzes
- 7.2 Fortsetzung der Altlastensanierung
- 7.3 Umsetzung des Lärmaktionsplans und der Prinzipien eines lärmindernden Städtebaus
- 7.4 Beachtung der Anforderungen des Klimawandels
- 7.5 Ausbau der Vorbildwirkung beim Klimaschutz
- 7.6 Fortsetzung der energetischen Sanierung im Gebäudebestand
- 7.7 Erweiterung der Energieversorgung mit Systemen der Kraft-Wärme-Kopplung
- 7.8 Ausbau der Erzeugung und Nutzung erneuerbarer Energien

3.7.2 Erläuterungen und Maßnahmen

7.1 Berücksichtigung der Belange des Gewässerschutzes

Der Ryck durchfließt den nördlichen Teil des Plangebietes und ist in diesem Abschnitt ein rückstau- und brachwasserbeeinflusster Ostseezufluss. Der Ryck ist von der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) erfasst und unterliegt dem Bewirtschaftungsplan nach § 83 WHG bzw. Artikel 12 der Richtlinie 2000/60/EG. Der ökologische Zustand des Ryck ist derzeit mäßig, der chemische Zustand gut. Zu Erreichung des Ziels - guter ökologischer und chemischer Zustand - sind in diesem Teil des Gewässerentwicklungsraums die Renaturierung des Polders Eisenhammer auf der Nordseite des Ryck und der Rückbau der Wehrreste oberhalb der Steinbeckerbrücke vorgesehen.

Die küstennahe Lage am Ryck und die Nutzung von Solequellen im Bereich der Salinenstraße bis zum Polder Eisenhammer waren Voraussetzungen für die Gründung der Stadt Greifswald. Die Wiesen nördlich des Ryck werden regelmäßig von salzigem Meerwasser überspült. Das ebenfalls salzige Grundwasser steht so oberflächennah, dass es gespannt bzw. artesisch ist. Die dadurch entstandenen Salzwiesen ermöglichten im Mittelalter die Salzgewinnung und sind heute ein wichtiger Landschaftsbestandteil.

Auch in großen Teilen des Plangebiets steht das Grundwasser sehr oberflächennah, im Süden der Fleischervorstadt (südlich der Wiesenstraße) sogar artesisch. Eine Ausnahme bildet nur der auf einer leichten Anhöhe gelegene Teil der Innenstadt südlich der Friedrich-Loeffler-Straße bis zu den Wallanlagen. In diesem Innenstadtbereich bildeten sich die ersten Siedlungskerne der Stadt.

oberflächennahes Grundwasser im Großteil des Plangebiets

Die Bodenbeschaffenheit durch das oberflächennahe Grundwasser führt zu aufwändigen Maßnahmen der Gründung und bei der Unterkellerung von Gebäuden und schränkt die Möglichkeit der Regenwasserversickerung ein. Entsprechend muss ein Großteil des Regenwassers abgeleitet werden. Dennoch sollten möglichst große Teile der Grundstücksflächen als unversiegelte Freiflächen erhalten bleiben, um das Ableitsystem bei Starkregenfällen zu entlasten und Überschwemmungen zu verhindern.

Neben dem hohen Grundwasserstand ist auch die Überschwemmungsgefahr von größeren Teilbereichen bei von der Ostsee über den Ryck eindringendem Hochwasser ein Problem. Durch den Bau von Deichen in Wieck, Eldena und Ladebow sowie einem Sperrwerk an der Ryckmündung wird diese Überschwemmungsgefahr weitgehend gebannt.

Hochwasserrisiko ab dem Jahr 2015 reduziert - aber nicht vollständig ausgeschlossen

Ein Restrisiko besteht jedoch weiterhin, da es im Hochwasserfall bei einem Aufstauen des Ryck am geschlossenen Sperrwerk zu geringen Überschwemmungen in niedrig gelegenen Bereichen kommen kann. Zur Verringerung solcher hochwasserbedingten nachteiligen Folgen wird derzeit ein Hochwasserrisikomanagementplan auf der gesetzlichen Grundlage einer EU-Richtlinie erarbeitet. In den flusssnahen Baugebieten bzw. bei den Gebäuden sind daher entsprechende Vorkehrungen zu treffen und sollten weiterhin in den Bebauungsplänen geregelt bzw. berücksichtigt werden: u.a. Mindestsockelhöhen, keine Unterkellerung.

Der Ryck ist ab der Brücke Stralsunder Straße / Steinbeckerstraße ein Gewässer I. Ordnung. Nach dem Naturschutzausführungsgesetz des Landes ist zum Schutz der Gewässer I. Ordnung ein 50 Meter land- und gewässerwärts von der Mittelwasserlinie gemessener Gewässerschutzstreifen einzuhalten. Ausgenommen vom Schutzstreifen sind im Zusammenhang bebaute Ortsteile gemäß § 34 BauGB sowie Baugebiete, die über einen Bebauungsplan gesichert sind. Im Bereich des Gewässerschutzstreifens dürfen bauliche Anlagen nicht errichtet oder wesentlich geändert werden. Diese Regelung gilt nicht für bestimmte Anlagen, zudem können Ausnahmen für bestimmte bauliche Anlagen zugelassen werden.

Gewässerschutzstreifen

Den Regelungen stehen die Ziele und Maßnahmen des Rahmenplans nicht entgegen. Für die neuen Baugebiete besteht zudem ein Planungserfordernis, so dass die Belange des Gewässerschutzes im Bebauungsplanverfahren behandelt werden.

7.2 Fortsetzung der Altlastensanierung

Die folgende Übersicht der Altlastenverdachtsstandorte im Rahmenplangebiet zeigt einen vergleichswisen überschaubaren Sanierungsbedarf. Den räumlichen Schwerpunktbereich bildet das ehemalige Industrie- und Gewerbegebiet an der Hafensstraße mit der beabsichtigten Folgenutzung Wohnen.

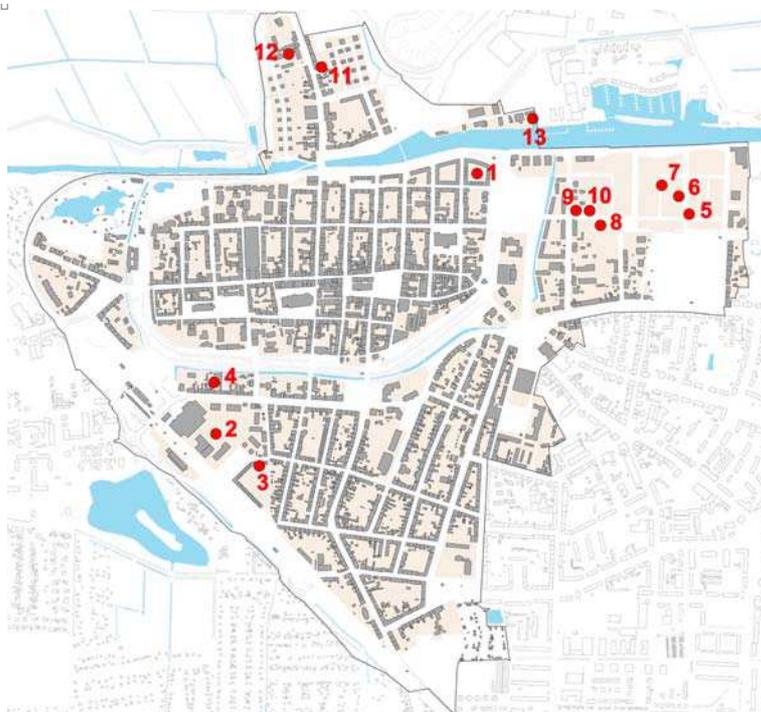
Schwerpunkt der Altlastensanierung:
Entwicklungsbereich
Hafensstraße

Abb. 3.26: Altlastenverdachtsstandorte mit Bezug zum Plangebiet

Stadtteil	Straße	Nr.	Bezeichnung der Verdachtsfläche
Innenstadt	Schützenstraße	1	Holz-/Kohlehandel, Maschinenbaubetrieb
Fleischer- vorstadt	Bahnhofstraße	2	KAW Werkstattbereich
		3	KAW (Ost) Gewerbestandort
		4	Autolackiererei Gottwald
Nördliche Mühlen- vorstadt	An den Wurthen	5	alte Deponie
		6	Müllgruben
	Marienstraße	7	Tankstelle ehemalige Greifswalder Technik
		8	Möbelwerk ehemaliges Öl- u. Lacklager
Steinbecker- vorstadt	Stralsunder Straße	9	Möbelwerk ehemaliges Sägewerk
		10	Möbelwerk ehemalige Holztränke
	Salinenstraße	11	ehemalige Tankstelle
		12	Autohaus Herzberg & Thom
		13	Slipanlage/Museumswerft

Quelle: Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abb. 3.27: Lage der Altlastenverdachtsstandorte (Nr. vgl. Abb. 3.26)



Quelle: Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Teilziel U3:7.3 Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans und Prinzipien eines lärmindernden Städtebaus

Auf der Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und der Umsetzung in nationales Recht (§§ 47 a-f BImSchG) hat die Universitäts- und Hansestadt Greifswald im Jahr 2014 einen Lärmaktionsplan aufgestellt. Die Bürgerschaft hat im Dezember 2014 beschlossen, fünf Kernmaßnahmen, von denen vier das Plangebiet mindestens teilweise betreffen, im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten umzusetzen:

- nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen im Hauptstraßennetz auf 30 km/h in der Wolgaster Straße, der Anklamer Straße, der Bahnhofstraße (östlicher Abschnitt ab Hauptbahnhof) und der Stralsunder Straße;
- Schaffung und Weiterentwicklung intermodaler Schnittstellen / Einrichtung einer Radstation am Greifswalder Hauptbahnhof;
- vertiefende Prüfung verkehrsplanerischer Maßnahmen für die Innenstadt zur Entlastung der Friedrich-Loeffler-Straße und Steinbeckerstraße;
- Prüfung von Maßnahmen zur Lärminderung in der Stephanistraße (lärm-mindernder Asphalt, Geschwindigkeitsreduzierung), soweit diese nicht ausreichen: Prüfung der Bündelung des Kfz-Verkehrs im Zuge der Goethestraße (Zweirichtungsverkehr)-)

Kernmaßnahmen des Lärmaktionsplans

Neben den Kernmaßnahmen beinhaltet der Lärmaktionsplan eine Vielzahl von Maßnahmenempfehlungen, die bei allen Fach-, Bauleit- und Vorhabensplanungen berücksichtigt werden sollen. Maßnahmenempfehlungen mit Bezug zum Plangebiet sind:

Maßnahmenempfehlungen für weitere Planungen

- Verstetigung des Verkehrsablaufes u.a. durch die Optimierung der Steuerung und Koordinierung von Lichtsignalanlagen, Optimierung der Gestaltung von Knotenpunkten und Straßenräumen, Begrünung von Straßenräumen und Maßnahmen zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung;
- Verbesserung von Fahrbahnoberflächen, Optimierung von punktuellen Problemstellen und Einbauteilen wie Schachtabdeckungen, Einsatz von lärmarmen Asphalt;
- Vermeidung von Kfz-Verkehren durch die Förderung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, immissionsgünstige Siedlungsentwicklung im Sinne einer Stadt der kurzen Wege, Steuerung des ruhenden Verkehrs;
- Förderung der Elektromobilität.

Die Kernmaßnahmen und Empfehlungen des Lärmaktionsplans sind im Verkehrskonzept des Rahmenplans berücksichtigt.

Neben dem Maßnahmenspektrum des Lärmaktionsplans sind zudem die Umsetzung von städtebaulichen Prinzipien sowie der passive Lärmschutz an Gebäuden ein bedeutsames Handlungsfeld der Lärminderung.

Beachtung städtebaulicher Prinzipien der Lärminderung

Das Nutzungskonzept des Rahmenplans sowie die im Plan dargestellten städtebaulichen Prinziplösungen für Baulückenschließungen, neue Quartiere und Entwicklungsbereiche zielen auf hohe lärmabschirmende Wirkungen.

Dabei sind auch die durch den Schienenverkehr verursachten Beeinträchtigungen für die Fleischervorstadt beachtet, zu denen im Lärmaktionsplan keine Aussagen getroffen werden. Im Zuge der weiteren planerischen Konkretisierungen sollen lärmindernde Lösungen für die Orientierung der Erschließungs- und Stellplatzanlagen sowie der schutzbedürftigen Nutzungen in allen neuen Plangebieten Anwendung finden.

Für Gebäude in Bereichen mit hohen Lärmemissionen ist die Nachrüstung bzw. der Einsatz von Fenstern mit hohem Schallschutzstandard eine wirksame Maßnahme des passiven Schallschutzes. Eine Lüftung über diese Fenster ist nicht sinnvoll, so dass für die Gebäude Lüftungsanlagen mit Wärmerückgewinnung in das Schallschutzkonzept eingebunden werden könnten.

Verbindung Schallschutz- mit energetischem Gebäudekonzept

7.4 Beachtung der Anforderungen des Klimawandels

In der Studie - Folgen des Klimawandels in Mecklenburg-Vorpommern 2010 - des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus wird für das Land von einem Anstieg der Jahresmitteltemperatur um rund 1 °C bis zum Jahr 2050 und 2 bis 3 °C bis zum Jahr 2100 ausgegangen. In den Küstenregionen werden diese Änderungen voraussichtlich geringer ausfallen als im Binnenland. Jahreszeitlich betrachtet gehen die Klimamodelle von einer annähernden Halbierung der Tage mit Dauerfrost und einer Verdoppelung der Sommertage mit mindestens 25 °C aus. Es wird erwartet, dass diese Temperaturveränderung mit einer deutlichen zeitlichen Verschiebung der Niederschläge innerhalb des Jahres einhergehen: Im Winter dürften sich diese bis zum Jahr 2050 um etwa ein Drittel erhöhen. Im Sommer dagegen je nach Modell um 25 bis 55 Prozent zurückgehen. Zudem wird erwartet, dass sich die Niederschläge zeitlich stärker in Form von Extremniederschlägen konzentrieren. Für die Ostsee wird ein Anstieg des mittleren Wasserspiegels um 20 bis 30 cm bis zum Jahr 2100 erwartet. Dieser ist bereits beim Bemessungshochwasser und der Dimensionierung der Hochwasserschutzanlagen berücksichtigt.

Erwartete Folgen des Klimawandels in der Region

Strategien zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels für das Plangebiet sind:

Strategien zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels

- Verbesserung bzw. Stabilisierung des Mikroklimas in den Quartieren zur Vermeidung von Hitzestress: Erhalt von unversiegelten und begrünten Flächen innerhalb der Quartiere, Erhöhung der Anzahl von Bäumen in den Quartieren und Straßenräumen;
- Sicherung und Erweiterung des Systems von Grünanlagen / Grünzügen;
- Berücksichtigung der kleinräumigen Luftströmungen: Vermeidung der Beeinträchtigung von mikroklimatisch entlastenden Kaltluftströmungen, Vermeidung von Kanalisierungseffekten bei Stürmen;
- Berücksichtigung des Abflusses von Niederschlagswasser bei Starkregenereignissen: Einordnung von Rückstaumöglichkeiten (z.B. Senken in Grünflächen), Begrenzung des Versiegelungsgrads.

Die Strategien sind in den Fachkonzepten des Rahmenplans Stadtgestalt und -struktur sowie Grün- und Freiräume berücksichtigt. Geprüft werden sollte die Erarbeitung von weiterführenden Fachplanungen für die Bereiche Stadtklima und Niederschlagsentwässerung.

7.65 Ausbau der Vorbildwirkung beim Klimaschutz

Die Europäische Union verfolgt das Ziel, den Temperaturanstieg durch den Klimawandel auf maximal 2°C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Im Dezember 2008 hat sich die Europäische Union auf ein richtlinien- und Zielpaket für Klimaschutz und Energie geeinigt, das Zielvorgaben bis zum Jahr 2020 enthält. U.a. sollen die Treibhausgasemissionen bezogen auf das Jahr 1990 um 20 Prozent verringert werden.

Zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen tragen alle EU-Mitgliedsstaaten mit differenzierten nationalen Klimaschutzziele bei. Die Bundesregierung und die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern verfolgen das Ziel, die Treibhausgasemissionen um mindestens 40 Prozent bis zum Jahr 2020 gegenüber dem Stand des Jahres 1990 zu senken. Bezogen auf das Jahr 2005 hat sich Deutschland um eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen (außerhalb des Emissionshandels) um 14 Prozent bis zum Jahr 2020 verpflichtet.

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald übernimmt eine Vorreiterrolle beim kommunalen Klimaschutz:

- Im Jahr 2007 wurde ein 10-Punkte-Programm zum kommunalen Klimaschutz von der Bürgerschaft verabschiedet.
- Greifswald ist Gründungsmitglied des im Jahr 2008 konstituierten internationalen Konvents der Bürgermeister für lokale nachhaltige Energie. Das Konvent hat sich zum Ziel gesetzt, die EU-Ziele zur Senkung der CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2020 um mindestens 20 Prozent zu übertreffen.
- Die Klimaschutzbemühungen der Universitäts- und Hansestadt werden seit dem Jahr 2008 begleitet und koordiniert vom Klimaschutzbündnis Greifswald 2020, das von den Stadtwerken, der Universität, den Wohnungsunternehmen und anderen Partnern mitgetragen wird.
- Das Integrierte Klimaschutzkonzept der Universitäts- und Hansestadt Greifswald wurde im Jahr 2010 von der Bürgerschaft beschlossen und weist CO₂-Minderungsziele und Maßnahmen aus. Ziel ist die Minderung der CO₂-Emissionen um 14 Prozent bis zum Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 2005.
- Seit dem Jahr 2011 unterstützt ein kommunaler Klimaschutzbeauftragter den Umsetzungsprozess des 10-Punkte-Programms sowie des Integrierten Klimaschutzkonzeptes.

*kommunaler
Klimaschutz
in Greifswald*

Die Bürgerschaft hat im Mai 2012 die Leitlinien zum nachhaltigen und wirtschaftlichen Bauen beschlossen. Diese sehen vor, bei Neubau- und Sanierungsvorhaben von öffentlichen Gebäuden mindestens eine Bauqualität entsprechend der Anforderungen des Gütesiegels der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) in Silber zu erzielen. Bei denkmalgeschützten Gebäuden ist eine Abweichung möglich. Die Anforderungen betreffen energetische Standards ebenso wie den Einsatz nachwachsender Rohstoffe und weitere Nachhaltigkeitsmerkmale. Es werden ökologische Wirkungen über den gesamten Lebenszyklus der Gebäude betrachtet.

*Selbstverpflichtung:
Gütesiegel der DGNB
in Silber für öffentliche
Neubauten und
Gebäudesanierungen*

Der in Durchführung befindliche Neu- und Umbau der Käthe-Kollwitz-Grundschule wurde als Pilotprojekt bestimmt. Das Projekt soll neben den besonderen Standards einen praktischen Erfahrungs- und Erkenntnisgewinn für die Planenden und die Projektsteuerer bringen. Nach Abschluss der Maßnahmen wird ausgewertet, ob der Standard der DGNB für zukünftige Maßnahmen der Universitäts- und Hansestadt dauerhaft eingesetzt werden soll.

*Pilotprojekt:
Käthe-Kollwitz-
Grundschule*

Neben der Vorreiterrolle bei der energetischen Optimierung der kommunalen Liegenschaften, der stadt- und umweltverträglichen Organisation des Verkehrs bis hin zum Bereich des kommunalen Beschaffungswesens sollen auch weiterhin aktivierende Impulse im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und Information, im Bereich der Umweltbildung (u.a. Klimaschutzprojekte an Schulen) sowie in der Eigentümer- und Nutzerberatung (u.a. Kampagnen wie DIE HAUSWENDE der dena) umgesetzt und unterstützt werden.

*Fortsetzung:
Öffentlichkeitsarbeit,
Aktionen und
Kampagnen*

Empfohlen werden die konzeptionelle Behandlung von speziellen energetischen Themen für das Plangebiet sowie der Einsatz von besonderen Beratungsangeboten für Eigentümer. Den Untersuchungs- und Beratungsschwerpunkt bildet dabei die weitere energetische Bestandssanierung und dabei insbesondere der Einsatz von regenerativen Wärmeerzeugungssystemen und dezentralen BHKW in den bisher nicht fernwärmeversorgten Bereichen des Plangebiets. Die KfW bietet mit ihrem Programm Energetische Stadtsanierung - Zuschüsse für integrierte Konzepte und Sanierungsmanager eine attraktive Förderung für die Aufgaben.

*Empfehlung:
Untersuchung und
Beratung zum Einsatz
regenerativer Wärme-
erzeugungssysteme
und dezentraler BHKW*

7.6 Fortsetzung der energetischen Sanierung im Gebäudebestand

Nach dem Integrierten Klimaschutzkonzept weist der Sektor Wärme - neben dem Verkehrssektor - das höchste Reduzierungspotenzial auf, das über eine Erhöhung der Sanierungsrate sowie des energetischen Standards für den Gebäudebestand genutzt werden soll. Im Bereich Raumwärme sollen in Greifswald 10.000 t CO₂ pro Jahr eingespart werden.

Die Bilanzierung im Jahr 2014 zum Sanierungsstand der Gebäudehülle im Plangebiet verdeutlicht, dass ein großer Anteil der Gebäude seit dem Jahr 1990 energetisch ertüchtigt worden ist. Auch der vergleichsweise hohe Neubauanteil führte für das Plangebiet zu verbesserten spezifischen Wärmebedarfen. Zugleich ist zu beachten, dass große Teile des Plangebiets Denkmalbereiche sind und sich hier rund 310 denkmalgeschützte Einzelgebäude befinden. Zudem gibt es insbesondere in der Fleischervorstadt relativ geschlossene Ensembles des 19. / Anfang des 20. Jahrhunderts mit erhaltenswerten Fassaden, was die Zulässigkeit energetischer Maßnahmen an der Gebäudehülle insbesondere an den Straßenfassaden einschränkt.

Mit Blick auf den vergleichsweise noch geringen Anteil an unsanierten und teilsanierten Gebäuden, die vor dem Jahr 1990 errichtet wurden und kein Baudenkmal sind, sind die Einsparmöglichkeiten durch Maßnahmen an der Gebäudehülle bezogen auf den Wärmebedarf des Gesamtgebietes gering. Für energetisch un- oder teilsanierte Gebäude sind die Maßnahmen zugleich sinnvoll und Ziel der Stadterneuerung, wenn baukulturelle Argumente nicht entgegenstehen.

Reduktion des Wärmebedarfs: Fortsetzung der Hüllensanierung

Abhängig vom Sanierungsstandard der Gebäude können signifikante Reduktionen des Wärmebedarfs durch gering investive Maßnahmen an der Wärmeverteilung erzielt werden. Die Einsparpotenziale im Nutzerverhalten sind in der Regel nicht voll ausgeschöpft und bieten Einwirkungsmöglichkeiten.

gering investive Maßnahmen, Einwirken auf Nutzerverhalten

Es ist davon auszugehen, dass in den nächsten 10 bis 15 Jahren der überwiegende Anteil der Anlagentechnik zur Wärmeerzeugung außerhalb der Fernwärmeversorgung im Plangebiet ausgewechselt werden muss. Durch die verbesserte Effizienz der Anlagentechnik ergeben sich signifikante Einspargrößen für den Endenergiebedarf Wärme. Weitere Einsparungen sind durch Optimierungen der Regelungstechnik und -einstellungen möglich.

Erneuerung der Anlagentechnik, Optimierung der Regelungstechnik

7.7 Erweiterung der Energieversorgung mit Systemen der Kraft-Wärme-Kopplung

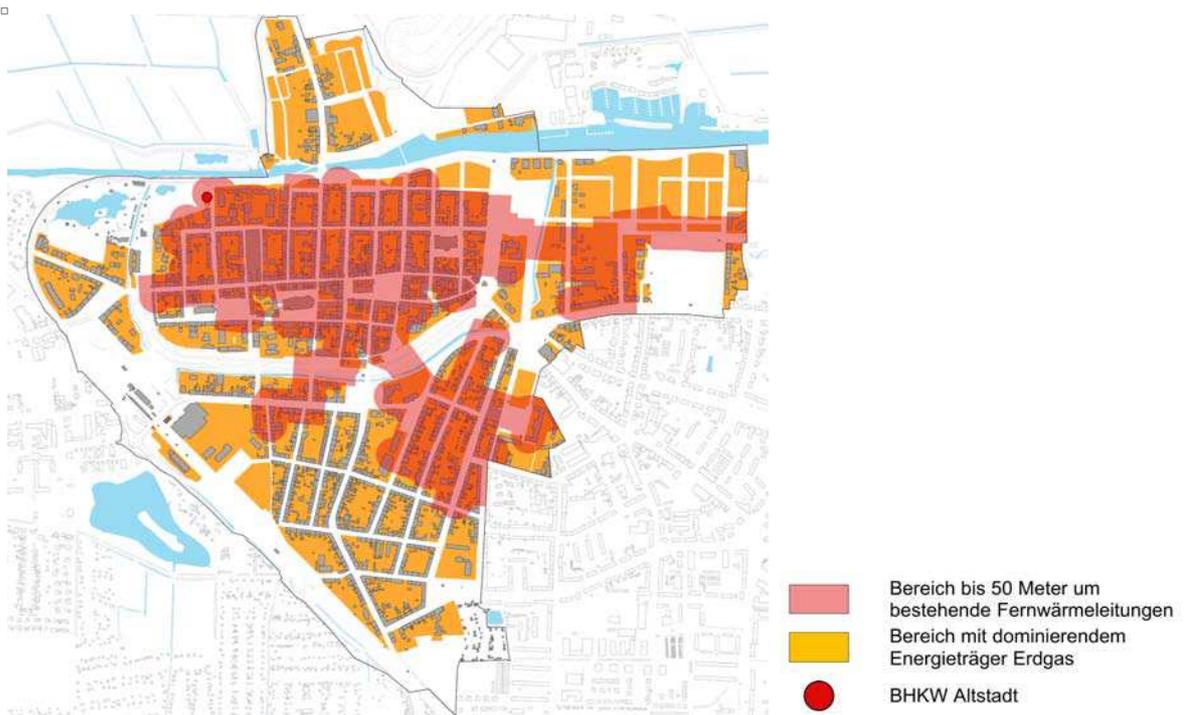
Eine wichtige und in Deutschland besonders geförderte Technologie ist der Einsatz der Kraft-Wärme-Koppelung. Bei ihr wird die Abwärme der Stromproduktion als Heizenergie genutzt und somit ein hoher Wirkungsgrad erzielt. Die Fernwärme Greifswald GmbH versorgt über die Hälfte der Greifswalder Haushalte mit Wärme. Als Energieträger für die Wärmeerzeugung kommt in den Greifswalder Kraftwerken zu 99 Prozent Erdgas zum Einsatz.

Im Plangebiet sind große Teile der Innenstadt an das Fernwärmenetz Altstadt mit dem Blockheizkraftwerk (BHKW) in der Kapaunenstraße angeschlossen. Ebenso sind Teilbereiche im Nordosten der Fleischervorstadt und der Nördlichen Mühlenvorstadt angeschlossen. Das Fernwärmenetz Altstadt ist mit dem Hauptnetz der Stadt verbunden, so dass Bedarfsschwankungen abgefangen werden können. Die versorgten Bereiche in der Innenstadt sowie an der Bahnhofstraße sind mit der Fernwärmesatzung im Jahr 2010 als Versorgungsgebiet Altstadt festgelegt worden. Die Fernwärmesatzung setzt zugleich für das gesamte Stadtgebiet einen Anschluss- und Benutzungszwang fest.

Durch eine Erhöhung des Anschlussgrads an die Fernwärme wird die vorhandene Versorgungsstruktur effektiver ausgelastet. Laut Darstellungen der Fernwärme Greifswald GmbH sind Kapazitäten vorhanden, um zusätzliche Energiemengen bereitzustellen.

Das Integrierte Klimaschutzkonzept geht davon aus, dass durch einen Ausbau des Anschlussgrades Einspareffekte von 7.500 t CO₂ pro Jahr in Greifswald erzielt werden können. Im Konzept ist zudem dargestellt, dass die Wärmebedarfsdichte im überwiegenden Teil des Plangebiets, bei Berücksichtigung der energetischen Gebäudesanierung, die Fernwärmeversorgung auch in der Zukunft tragfähig gestaltet.

Abb. 3.28: Fernwärmeversorgung und dominierende Energieträger Wärme



Quelle: Fernwärme Greifswald GmbH - Fernwärmenetz

Ziel ist es, die Wärmeversorgung mit Systemen der Kraft-Wärme-Kopplung im Plangebiet auszubauen:

- In bereits über die Fernwärme erschlossenen Bereichen sollte nach Möglichkeit weitere Gebäude in die Versorgung eingebunden werden.
- In der Fleischervorstadt sollte durch vertiefende Untersuchungen geprüft werden, ob für einzelne Blöcke ein Aufbau von Nahwärmeversorgungen mit BHKW machbar ist. Für die Betreibung bietet sich ein Contracting-Modell der Fernwärme Greifswald GmbH an. Für die Untersuchung kann u.a. das KfW-Programm Energetische Standsanierung genutzt werden.
- Im Plangebiet befinden sich mehrere Entwicklungsbereiche (Südost-Quartier Steinbeckervorstadt, A-Quartiere, Hafenstraße, ehemaliges KAW-Gelände und südliches Bahngelände) für die sich bei entsprechenden Wärmebedarfsdichten Anschlüsse an das bestehende Fernwärmenetz oder der Aufbau von Nahwärmelösungen mit BHKW anbieten können. Im Zuge der jeweiligen Bereichsentwicklungen sollten diese Versorgungsmöglichkeiten geprüft werden.

Strategien zum Ausbau der Wärmeversorgung über KWK

7.8 Ausbau der Erzeugung und Nutzung erneuerbarer Energien

Die Erzeugung von erneuerbaren Energien spielt bisher im Plangebiet nur eine geringe Rolle. Nur 10 Photovoltaikanlagen mit einer installierten Leistung von zusammen gut 110 kWp speisen derzeit Strom in das öffentliche Netz ein. Dies entspricht 5 Prozent der Anlagen und 2 Prozent der installierten Leistung im gesamten Stadtgebiet. Zudem ist davon auszugehen, dass es im Plangebiet Anlagen gibt, die nur für den Eigenbedarf genutzt werden.

Einen zukünftig stärkeren Beitrag an erneuerbaren Energien im Rahmenplangebiet wird vor allem Photovoltaik- und Solarthermieanlagen eingeräumt. Die Gestaltungssatzung für die Innenstadt lässt Solarenergieanlagen zu, soweit diese vom öffentlichen Straßenraum nicht einsehbar sind. Die Gestaltungssatzung für die Fleischervorstadt schließt Solarenergieanlagen generell nicht aus. Zudem sind die Belange des Denkmalschutzes für Einzelgebäude und Bereiche zu beachten.

Erweiterung der Nutzung von solarer Strahlung

Die Nutzung von Umweltwärme mittels Wärmepumpen wird durch die notwendigen tiefen Heiztemperaturen vorrangig im Neubaubereich als sinnvoll erachtet. Zugleich bestehen für die Geothermie im Rahmenplangebiet überwiegend unterdurchschnittlich gute Bedingungen. Eine wirtschaftliche Nutzung ist nach Angaben des Landesamtes für Umfeld, Naturschutz und Geologie und Orientierungswerten des Bundesverbands Wärmepumpe eher im östlichen Teil des Plangebiets (Entwicklungsbereich Hafenstraße) möglich.

Nutzung von Umweltwärme

Der Ausbau von regenerativen Wärmeerzeugungssystemen und dezentralen BHKW sollte außerhalb der bisher versorgten Fernwärmebereiche offensiv verfolgt werden (BHKW-Biogas, Pelletheizungen).

Ausbau regenerativer Wärmeerzeugungssysteme

In Hinblick auf das kulturhistorisch wertvolle Landschaftsbild nördlich des Ryck sowie die Stadtsilhouette sind große Windenergieanlagen im Rahmenplangebiet und seinem direktem Umfeld auszuschließen und von der Landesplanung und Raumordnung auch nicht vorgesehen.

Nutzung Windenergie

Kleinwindenergieanlagen (Mikrowindenergieanlagen 1,5 bis 5 kW) erlauben eine gebäudeintegrierte Installation. Aus technischer Sicht ist das Windangebot und damit der wirtschaftliche Ertrag solcher Anlagen im Stadtkern und speziell auf Gebäuden schwer zu prognostizieren. Die statischen Anforderungen bei der Errichtung auf dem Gebäude sowie Beeinträchtigungen durch Lärm und Schattenschlag begrenzen die Einsatzmöglichkeiten zusätzlich, so dass für das Plangebiet keine signifikanten Erträge über die Windenergienutzung zu erwarten sind.

Neben dem Ausbau der Erzeugung erneuerbarer Energien kann auch durch einen Energieträgerwechsel innerhalb der bestehenden Versorgungssysteme ein erheblicher Beitrag zur CO₂-Einsparung geleistet werden. Ein Einspareffekt von 6.000 t CO₂ pro Jahr für Greifswald wird im Integrierten Klimaschutzkonzept in der teilweisen Dekarbonisierung der Fernwärme gesehen. [Ziel der Dekarbonisierung soll es sein, den Primärenergiefaktor der Fernwärme deutlich zu reduzieren, um, im Sinne der bestehenden Satzung über die Wärmeversorgung in der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, langfristig den Umweltvorteil gegenüber anderen Wärmeversorgungssystemen zu erhalten.](#) In dem im Jahr 2013 neugebauten BHKW Jungfernwiese ist der Einsatz von Bioerdgas als Brennstoff technisch möglich, er wird jedoch noch nicht umgesetzt. Im BHKW Altstadt ist Erdgas als Energieträger eingesetzt. Eine Umrüstung des BHKW Altstadt ist im Zielszenario des Integrierten Klimaschutzkonzepts nicht vorgesehen. Aufgrund der Investitionszyklen ist der Prozess der Dekarbonisierung langfristig angelegter.

Dekarbonisierung der Fernwärme

In den bestehenden Strom- und Gasnetzen kann der Anteil der erneuerbaren Energien erhöht werden, indem dem Erdgas ein Anteil von Biogas beigemischt und der Anteil erneuerbarer Energie beim Strom insbesondere bei Standardprodukten weiter erhöht wird bzw. mehr Kunden für die Nutzung von Ökostromtarifen motiviert werden. Im Integrierten Klimaschutzkonzept wird im Zielszenario ein Einsparpotenzial von 6.600 t CO₂ pro Jahr für diese Anteilsverschiebungen beim Energieträgereinsatz benannt.

Erhöhung des Anteils von Biogas und EEG-Strom

4. Umsetzungskonzept

4.1 Maßnahmenübersicht

4.1.1 Maßnahmentabelle

Die in den Konzepten im Kapitel 3 ausführlich dargestellten Maßnahmen und Handlungsempfehlungen werden folgend miteinander in Beziehung gesetzt und möglichen Prioritäten und einer zeitlichen Umsetzung zugeordnet.

Hohe Priorität haben dabei Maßnahmen, die städtebauliche Missstände in bedeutenden Haupträumen des Plangebiets beseitigen sollen, wobei sich die Bedeutung sowohl auf die funktionale als auch auf die baukulturelle Relevanz bezieht. Mittlere Priorität haben Maßnahmen, die zwar eine wichtige Funktionsergänzung für den Stadtkern darstellen, deren Wirksamkeit für die Entwicklung der bedeutenden Haupträume jedoch eher gering ist.

Der zeitliche Rahmen ergibt sich unter anderem aus den Abhängigkeiten einzelner Verfahrensschritte. So kann mit der Umsetzung baulicher Projekte oftmals erst nach einem entsprechenden planerischen Vorlauf begonnen werden. Gleichzeitig soll mit dem zeitlichen Rahmen auch eine gleichmäßige Verteilung der Projektumsetzung erreicht werden, um sowohl die finanziellen Belastungen auf einen größeren Zeitraum zu verteilen, als auch die Marktwirksamkeit von Neubauprojekten zeitlich sinnvoll einzuordnen. Die kurzfristigen Projekte (K) orientieren auf eine Umsetzung innerhalb der nächsten 3 Jahre, die mittelfristigen Projekte (M) innerhalb von 4 bis 5 Jahren und die langfristigen Projekte (L) innerhalb von 6 bis 15 Jahren. Dabei sind einige Projekte auch einem längeren Zeitraum zugeordnet. Zudem gibt es Daueraufgaben (D), die über den gesamten Umsetzungszeitraum aktuell bleiben werden.

Inhaltlich werden die einzelnen Maßnahmen 5 Handlungsfeldern zugeordnet:

P	Planung / Betreuung / Öffentlichkeitsarbeit
O	Ordnungsmaßnahmen
G	Bauliche Maßnahmen - Gebäude
F	Bauliche Maßnahmen - Grün- und Freiraum
E	Bauliche Maßnahmen - Erschließung

Für die in der folgenden Übersicht angegebenen Maßnahmenträger sind als Abkürzungen verwendet:

EMAU	Ernst-Moritz-Arndt-Universität
GMG	Greifswald Marketing GmbH
GPG	Greifswalder Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft mbH
Stadt	Universitäts- und Hansestadt Greifswald
Stadtwerke	Unternehmensgruppe Stadtwerke Greifswald
VB G-L	Verkehrsbetriebe Greifswald-Land
VGI	Verein Greifswalder Innenstadt
WVG	Wohnungsbau- und Verwaltungsgesellschaft mbH Greifswald

Die Finanzierung der einzelnen Maßnahmen erfolgt grundsätzlich durch die jeweiligen Maßnahmenträger. Abhängig von den jeweiligen Förderbedingungen und der Fördermittelverfügbarkeit kommen für einen Großteil der Maßnahmen auch weiterhin eine Förderung durch die Programme der Städtebauförderung sowie der Einsatz der EFRE-Förderung in Frage. Für Maßnahmen im energetischen Bereich sind Förderprogramme der KfW nutzbar. Darüber hinaus können Maßnahmen an privaten Gebäuden in Sanierungsgebieten und an Baudenkmalen auch durch die erhöhten Absetzungen nach dem Einkommensteuergesetz gefördert werden.

Projekte mit Pilotcharakter können zudem innerhalb des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus (ExWoSt) und der Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) sowie von speziellen Programmen anderer Ressorts des Bundes und des Landes unterstützt werden.

Nr.	Maßnahme	Standort	Träger	Priorität	Zeitraum	Teilziel (s.Abb.2.5)
P1	Aufstellung B-Plan Nr. 3	westlich der Stralsunder Straße	Stadt	mittel	M	1.7 / 2.4
P2	Aufstellung B-Plan Nr. 105	östlich der Stralsunder Straße	Stadt	mittel	M	1.7 / 2.4
P3	Aufstellung B-Plan Nr. 83	A-Quartiere	Stadt	hoch	K	1.7 / 2.4
P4P 3	Aufstellung B-Plan Nr. 55	Entwicklungsbereich Hafenstraße - östlicher Teil	Stadt	hoch	K	1.7 / 2.4
P5P 4	Neuaufstellung B-Plan	Entwicklungsbereich Hafenstraße - westlicher Teil	Stadt	hoch	M	1.7 / 2.4
P6P 5	Neuaufstellung B-Plan	östlich des Stadtgrabens am Hansering	Stadt	hoch	L	1.7 / 2.4
P7P 6	Neuaufstellung B-Plan	südlich des ehem. KAW-Geländes / Bahnbrache	Stadt	hoch	M	1.7 / 2.4
P8P 7	Aufstellung B-Plan Nr. 98	ehem. KAW-Gelände	Stadt	hoch	K	3.4
P9P 8	Anpassung zentraler Versorgungsbereich	ehem. KAW-Gelände	Stadt	hoch	K	3.4
P10P 9	architektonische / landschaftsarchitektonische Wettbewerbe	wichtige Projekte im gesamten Plangebiet	Stadt / Projektträger	hoch	D	1.6
P11P 10	Prüfung Einrichtung Gestaltungsbeirat	gesamtes Plangebiet	Stadt	mittel	K	1.6
P12P 11	Leerstands- und Flächenmanagement Handel und Gewerbe	gesamtes Plangebiet	Stadt / GMG / VGI	hoch	D	3.7
P13P 12	Gemeinsamer Marktauftritt Innenstadthändler	gesamtes Plangebiet	Stadt / GMG / VGI	hoch	D	3.7
P14P 13	Nachnutzungskonzepte für Uni-Standorte	Domstraße 20/20a J.-S.-Bach-Straße 11/12 Am Schießwall 1-4 (Mensa am Wall, Verwaltung Studentenwerk)	EMAU / Land / Stadt	hoch	K	4.1
P15P 14	Pflegekonzept Wallanlagen	Wallanlagen	Stadt	hoch	K	5.1
P16P 15	detaillierte Verkehrserhebung Verkehrserhebung	gesamtes Plangebiet Innenstadt	Stadt	hoch	K	6.2
P17P 16	Prüfung Modellprojekt Parkplatz-Sharing	gesamtes Plangebiet	Stadt / GPG / EMAU	mittel	M	6.8
P18P 17	Fachplanungen Stadtklima und Niederschlagsentwässerung	gesamtes Plangebiet	Stadt	hoch	M	7.4
P19P 18	Energetische Konzepte / Einsatz Sanierungsmanager nach KfW 432	Quartiere außerhalb des Fernwärmerversorgungsbereichs, Fleischervorstadt	Stadt / Stadtwerke	mittel	M	7.5
P20P 19	Anwendung / Weiterentwicklung von Vergabekriterien für kommunale Baugrundstücke und Förderung Wohnungsbau für bestimmte Zielgruppen	gesamtes Plangebiet	Stadt	hoch	D	2.1
P21P 20	Koordinierung Sanierungsmaßnahmen / Aufgabenerfüllung Aufgabenerfüllung	gesamtes Plangebiet	Stadt	hoch	D	-

	g für die Stadt					
<u>P22P</u> <u>21</u>	Öffentlichkeitsarbeit / Beteiligung zur Begleitung des Sanierungsprozesses	gesamtes Plangebiet	Stadt	hoch	D	1.6 / 4.3
O1	Abbruch und Entsiegelung (Gebäude, Erschließung)	Entwicklungsbereich Hafenstraße	Stadt	hoch	K	1.7 / 3.5
O2	Betriebsverlagerung	An der Bleiche 1/2	Stadt / Unternehme n	hoch	M	1.7 / 3.5
O3	Betriebsverlagerung	Salinenstraße 43	Stadt / Unternehme n	hoch	M	1.7 / 3.5
O4	Betriebsverlagerung	Hafenstraße 41	Stadt / Unternehme n	hoch	M	1.7 / 3.5
O5	Prüfung Betriebsverlagerung	Fleischerstraße 4 / Rakower Straße 19	Stadt / Unternehme n	hoch	M	3.5
O6	Bodenordnung	B-Plan-Gebiete: 3, 105, 55, 83, (Quartiere A8, A12) neue B-Plan-Gebiete vgl. oben P5, P6, P7	privat / Stadt	hoch	D	1.7
O7	Sicherung der Ziele der Rahmenplanung durch Ausübung Vorkaufsrecht	bedarfsorientiert gesamtes Plangebiet	Stadt	hoch	D	2.1 / 5.2 6.3 / 6.5
O8	Altlastensanierung	bedarfsorientiert 13 Standorte im Plangebiet	privat	hoch	K	7.2
G1	Schließung von 83 Baulücken	gesamtes Plangebiet (s. Plan)	i.d.R. privat	hoch	D	1.1 / 2.3
G2	Wohnungsbau im B-Plan Nr. 3	westlich der Stralsunder Straße	i.d.R. privat	mittel	L	1.7 / 2.5
G3	Wohnungsbau im B-Plan Nr. 105	östlich der Stralsunder Straße	i.d.R. privat	mittel	L	1.7 / 2.5
G4	Neubau	Quartier A11	WVG	hoch	K	1.7 / 2.5
G5	Neubau	Quartiere A8, A9, A12	privat	hoch	M	1.7 / 2.5
G6	Neubau eines Wohnquartiers	südlich des ehem. KAW- Geländes / Bahnbrache	privat	mittel	L	1.7 / 2.6
G7	Neubau / Schaffung einer neuen Raumkante	östlich des Hanserings am Stadtgraben	privat	mittel	L	1.7 / 2.6
G8	Neubau Funktionsgebäude mit Gastronomie	Schiffsanleger Salinenstraße	privat	mittel	K	3.6
G9	Neubau Gradierwerk	Salinenstraße	offen	mittel	M	3.6
G10	Neubau für Handel / Hotellerie / Wohnen	Lange Straße / Kapaunenstraße	privat	hoch	M - L	2.3 / 3.3 3.6
G11	Neubau Stadtarchiv	An den Wurthen	Stadt	hoch	K	4.6
G12	Sanierung ehemaliges Gesellschaftshaus „Zum Greif“	Stralsunder Straße 10/11	Kultur- und Initiativenha us Greifswald e.V. / Stralsunder Str. 10 GmbH	hoch	K - M	4.5
G13	Sanierung Museumswerft und Heineschuppen	Salinenstraße 20	Greifswalder Museumsw erft e.V.	hoch	K - M	3.6 / 4.5
G14	Sanierung der Kirchen	Dom St. Nikolai,	Kirchen-	hoch	D	1.4

		St. Marien, St. Jacobi	gemeinden			
G15	Sicherung und Sanierung von Einzeldenkmalen in derzeit stark sanierungsbedürftigen Zustand	Hafenstraße 37 Steinbeckerstraße 35 Lange Straße 48a Baderstraße 2	i.d.R. privat	hoch	K	1.4
G16	Sanierung von Einzeldenkmalen	J.-S.-Bach-Straße 11/12 Lange Straße 14/14a Domstraße 14 Domstraße 20a Baderstraße 23/24 K.-Marx-Platz 17	i.d.R. privat	hoch	D	1.4
G17	Sanierung von Altbausubstanz	H.-Fallada-Straße 2 Fischstraße 13 Baustraße 35 Arndtstraße 10 Steinstraße 1-2 Lange Reihe 27a, 34, 76-77, 83, 87 Bleichstraße 2-3 Burgstraße 4, 11 Neunmorgenstraße 5	i.d.R. privat	hoch	D	1.4
G18	Sanierung weiterer Wohngebäude	gesamtes Plangebiet	i.d.R. privat	mittel	D	2.2
G19	Sanierung der Kita „Lütt Matten“	Kapaunenstraße 24	Stadt	mittel	M	4.2
G20	Sanierung der Kita „Rudolf Petershagen“	Domstraße 1-4	Stadt	mittel	M	4.2
G21	Sanierung Karl-Krull-Grundschule	Bleichstraße 36	Stadt	mittel	M	4.2
G22	Sanierung Regionale Schule Ernst Moritz Arndt	Arndtstraße 37	Stadt	mittel	M	4.2
G23	Sanierung Fr.-L.-Jahn-Gymnasium (Haus I)	D.-Bonhoeffer-Platz 1	Stadt	mittel	M	4.2
G24	Sanierung Gebäudekomplex Stadthalle / Theater (Fokus: Theater)	Anklamer Straße 107/108	Stadt / Theater Vorpommern GmbH	hoch	D	4.4
G25	Sanierung Stadtbibliothek	Knopfstraße 18-20	Stadt	hoch	K	4.4
G26	Sanierung Musikschule	Steinbeckerstraße 45	Stadt	hoch	M	4.4
G27	Sanierung der Krypta im sozio-kulturellen Zentrum St. Spiritus	Lange Straße 49/51	Stadt	hoch	M	4.4
G28	Sanierung Jugendzentrum „klex“	Lange Straße 14	Stadt / Stadtjugendring e.V.	hoch	M	4.4
G29	Sanierung Rathaus (Brandschutz u.a.)	Markt	Stadt	hoch	K	4.6
G30	Sanierung Verwaltungsgebäude	Goethestraße 2a	Stadt	hoch	K	4.6
G31	Sanierung, Reaktivierung, Neupositionierung	Dompassage	Eigentümer / Insolvenz-Vwltg.	hoch	K	3.3
G32	Umnutzung heutiger Universitätsgebäude	Domstraße 58a J.-S.-Bach-Straße 11/12 Steinbeckerstraße 15 H.-Fallada-Straße 20 Kuhstraße 30	EMAU / Nachnutzer	mittel	L	4.1
G33	Umnutzung heutiger Universitätsgebäude	Domstraße 20/20a	Land / Nachnutzer	mittel	L	4.1

G34	Umbau der ehem. KAW-Hallen zu Einkaufszentrum	ehem. KAW-Hallen	privat	hoch	K	3.4
G35	Umbau / Umnutzung von weiteren Gebäuden auf dem ehem. KAW-Gelände	ehem. KAW-Gelände	privat	hoch	K	3.4
G36	Fortführung der energetischen Gebäudesanierung	gesamtes Plangebiet	diverse	hoch	D	7.6
G37	Ausbau der Energieversorgung mit KWK	gesamtes Plangebiet	diverse / Stadtwerke	hoch	M - L	7.7
G38	Ausbau der Erzeugung und Nutzung erneuerbarer Energien	gesamtes Plangebiet	diverse	mittel	D	7.8
F1	Aufwertung Grünanlage	Karl-Marx-Platz	Stadt	hoch	läuft	5.1
F2	Neugestaltung als Grünanlage	ehemaliger ZOB	Stadt	hoch	läuft	5.1
F3	Aufwertung Grünanlage	M.-Andersen-Nexö-Platz	Stadt	hoch	M	5.1 / 5.4
F4	Aufwertung Grünanlage	Neunmorgenstraße / Pestalozzistraße	Stadt	hoch	M	5.1 / 5.4
F5	Neugestaltung weiterer Aufenthaltsbereiche am Museumshafens	Salinenstraße	Stadt	hoch	läuft	5.1
F6	Gestaltung der Kai-Zone mit hoher Aufenthaltsqualität	Hafenstraße	Stadt	hoch	L	5.2
F7	Schaffung Grünanlage im Bereich Hafenstrasse	Ende Gertrudenstraße	Stadt	hoch	L	5.2 / 5.4
F8	Neuanlage von Grünzügen	Hafenstraße - Alter Friedhof - An den Wurthen	Stadt	hoch	L	5.2
F9	Aufwertung / Anlage Grünzug	Stadtgraben östlich des Hansering	Stadt	mittel	L	5.2
F10	Schaffung Grünanlage (kleiner Park)	südliche des ehem. KAW-Geländes / Bahnbrache	Stadt	mittel	L	5.2 / 5.4
F11	Neuanlage Grünzug	parallel zur Bahn zwischen Bahnhofstraße und Scharnhorststraße	Stadt	mittel	L	5.2
F12	Straßenraumbegrünungen Steinbeckervorstadt	Stralsunder Straße Neubaustraßen	Stadt	hoch	K - M	5.3
F13	Straßenraumbegrünungen Fleischervorstadt	Pf.-Wachsmann-Str. Arndtstraße Lange Reihe Burgstraße Neunmorgenstraße Pestalozzistraße Bahnhofstraße	Stadt	hoch	K - M	5.3
F14	Straßenraumbegrünungen Nördliche Mühlenvorstadt	Marienstraße Gertrudenstraße An den Wurthen Neubaustraßen im Bereich Hafenstraße	Stadt	hoch	K - M	5.3
F15	Straßenraumbegrünung	Hansering	Stadt	hoch	K - M	5.3
F16	Ergänzung und Neugestaltung des Spielplatzes	Neunmorgenstraße / Pestalozzistraße	Stadt	hoch	M	5.4
F17	Neuanlage Spielplatz	M.-Andersen-Nexö-Platz südlich vom Parkhaus	Stadt	hoch	M	5.4
F18	Neuanlage Spielplatz	Salinenstraße / Museumshafen	Stadt	hoch	K	5.4
F19	Neuanlage Spielplatz	Entwicklungsbereich	Stadt	hoch	L	5.4

		Hafenstraße / Gertrudenstraße				
F20	Sicherung und Förderung unversiegelter Bereiche in den Blockinnenbereichen	gesamtes Plangebiet	Stadt	hoch	D	5.5
F21	Untersuchung der realen Ausdehnung des Biotops Feuchtgrünland	zwischen Stralsunder Straße und Ladebower Chaussee	Stadt	mittel	M	5.6
F22	Pflege der Naturdenkmale	Gesamtes Plangebiet	Stadt	hoch	D	5.6
E1	Umbau Hansering	Hansering	Stadt	hoch	K - M	6.1
E2	Anbindung von Straßen an den Hansering	Kuhstraße Fischstraße	Stadt	hoch	K - M	6.1
E3	Überprüfung Neuplanung des Knotenpunkts, ggf. Neubau	Hansering / Holzgasse / F.-Loeffler-Straße	Stadt	mittel	L	6.1
E4	Umbau Knotenpunkt	Platz der Freiheit	Stadt	hoch	M	6.1
E5	Integration Radfahranlagen Radverkehrsanlagen in Straßenraum	Hansering	Stadt	hoch	K	6.1 / 6.4
E6	Querungsanlage für Radfahrer und Fußgänger	Steinbecker Tor über die Stralsunder Straße	Stadt	hoch	K	6.5
E7	Prüfung- Bündelung des Hauptverkehrs und Umbau-Prüfung von Maßnahmen zur Lärminderung in der Stephanistraße (lärmmindernder Asphalt, Geschwindigkeitsreduzierung), soweit diese nicht ausreichen: Prüfung der Bündelung des Kfz-Verkehrs im Zuge der Goethestraße (Zweirichtungsverkehr)	Goethestraße	Stadt	hoch	M	6.1
E8	Umbau Knotenpunkt / Verkehrsflächen	Goethestraße / Arndtstraße / Stephanistraße	Stadt	hoch	M	6.1
E9	Aufwertung / Neugestaltung des Straßenraums	Salinenstraße im Bereich Museumshafen	Stadt	hoch	K	6.3
E10	Prüfung: Netztrennung	F.-Loeffler-Straße	Stadt	hoch	M	6.2
E11	Prüfung: Widmung als Fahrradstraße	F.-Loeffler-Straße	Stadt	hoch	M	6.4 / 6.3
E12	Verkehrsberuhigung	Rubenowstraße	Stadt	hoch	K	6.3
E13	Prüfung: Widmung als Fahrradstraße	Rubenowstraße / Rotbergerstraße	Stadt	mittel	M	6.4 / 6.3
E14	Netztrennung	Neunmorgenstraße südlich K.-Krull-Grundschule	Stadt	mittel	M	6.2
E15	fahrradfreundliche Umgestaltung, Prüfung Fahrradstraße	Neunmorgenstraße	Stadt	hoch	M	6.4
E16	Umbau Knotenpunkt	F.-Mehring-Straße / Bleichstraße / Pestalozzistraße	Stadt	mittel	M	6.2
E17	Ausweitung der Fußgängerzone durch Teileinziehung der Straßen	Nördl. Fleischer-, Rakower- und Baderstr. / Südseite Markt / Fischmarkt	Stadt	hoch	K	6.3

E18	Ausweitung der Fußgängerzone <u>durch Teileinziehung der Straßen</u>	Nebenstraßen <u>Weißgerberstraße, Hunnenstraße, Fischstraße, Brüggstraße, Kuhstraße (jeweils kleiner Bereich nördlich</u> der Langen Straße <u>(Abschnitte)</u> und <u>Steinbeckerstraße bis F.-Loeffler-Straße</u>	Stadt	hoch	K	6.3
E19	Fußgängerzone für Radfahrer ganztags freigeben	Lange Straße Abschnitt zwischen Rotgerberstraße und Kapauenstraße	Stadt	mittel	M	6.4
E20	Prüfung: Tempo 30 bei steigendem Durchgangsverkehr	Gützkower Straße	Stadt	mittel	L	6.2
E21	Prüfung: Tempo 30 bei steigendem Durchgangsverkehr	Lange Reihe	Stadt	mittel	L	6.2
E22 <u>E21</u>	Straßensanierung (z.T. abschnittsweise)	Arndtstraße , Bachstraße Baderstraße , Wallstraße , Baustraße , Bleichstraße , Brüggstraße , Burgstraße , Domstraße E.-Böhmke-Straße F.-, Falladastraße , Fleischerstraße , Friedrich-Loeffler-Straße , Gertrudenstraße , Goethestraße/ Einmündung Arndtstr. , Hafenstraße , Hansering , Kuhstraße , Lange Reihe M.-, Marienstraße , Martin-Luther-Straße , Mühlenstraße Pf.-, Neunmorgenstraße , Pfarrer-Wachsmann-Straße , Platz der Freiheit , Robert-Blum-Straße , Roßmühlenstraße , Rubenowstraße , Steinbeckerstraße Wallstraße , Stephanistraße, Wollweberstraße	Stadt	hoch	K - M	6.3
E23	Straßensanierung (z.T. abschnittsweise)	Fischstraße J.-S.-Bach-Straße Wollweberstraße	Stadt	mittel	L	6.3
E24 <u>E22</u>	Erschließung	südlich des ehem. KAW-Gelände / Bahnbrache	Stadt	mittel	M	6.3
E25 <u>E23</u>	Erschließung	Entwicklungsbereich Hafenstraße	Stadt	hoch	K - M	6.3
E26 <u>E24</u>	Erschließung	Steinbeckervorstadt westlich und östlich der Stralsunder Straße	Stadt	mittel	M	6.3
E27 <u>E25</u>	neue Wegeverbindung	Brücke / Salinenstraße bis <u>Ladebower Chaussee</u>	Stadt	mittel	M	6.4 / 6.5
E28 <u>E26</u>	neue Wegeverbindungen	Entwicklungsbereich Hafenstraße vom Ryck zum Alten Friedhof	Stadt	hoch	M	6.5
E29 <u>E27</u>	neue Wegeverbindung	östlich des Stadtgrabens	Stadt	mittel	L	6.5

27		am Hansering vom Platz der Freiheit zum Ryck				
E30E28	neue Wegeverbindung	parallel zur Bahn zwischen Bahnhof- und Scharnhorststraße	Stadt	mittel	M	6.4 / 6.5
E34E29	neue Wegeverbindung	Wiesenstraße / zum ehem. KAW-Gelände	Stadt	hoch	M	6.5
E32E30	neue Wegeverbindung	zwischen Brinkstraße und M.-Andersen-Nexö-Platz	Stadt	mittel	M	6.5
E33E31	Ausbau Querungshilfen für Fußgänger	Bahnhofstraße / Rubenowstraße; Goethestraße / Arndtstraße / Stephanistraße Stephanistraße; Platz der Freiheit; Hansering / F.-Loeffler-Straße / Holzgasse; Hansering / Knopfstraße; Anbindung des geplanten Einkaufszentrums ehem. KAW-Gelände	Stadt	hoch	K - M	6.5
E34E32	Prüfung von zusätzlichen Fahrradstellplätzen	Nebenstraßen und Radbereiche der Fußgängerzone	Stadt	hoch	K	6.4
E35E33	Prüfung: Kapazitätserweiterung der Fahrradstellplätze	Mensa am Wall	Stadt	mittel	M	6.4
E36E34	Einrichtung einer Radstation	Bahnhofsumfeld vor ehem. KAW-Hallen	Stadt	hoch	K	6.4
E37E35	Bau eines Fahrradparkhauses	Einfahrtbereich Technisches Rathaus Stadtthaus	Stadt	mittel	M	6.4
E38E36	Ergänzung der Parkplatzanlagen mit Fahrradstellplätzen / Ausbau zu Mobilitätsstationen	Stellplatzanlagen: F.-Loeffler-Straße, M.-Andersen-Nexö-Platz, Dompassage, Bahnhof	Stadt	hoch	K - M	6.4 / 6.8
E37	Bau einer Mobilitätsstation	Domstraße / Baderstraße	Stadt	hoch	K - M	6.4 / 6.8
E39E38	neue Bushaltestelle für Stadtbusse	Hansering / F.-Loeffler-Straße, Bahnhofstraße	Stadtwerke	mittel	M	6.6
E40E39	Neue Bushaltestelle für Regionalbusse	Stralsunder Straße	Stadt / VB G-L	mittel	M	6.6
E41E40	Neuer Parkplatz	Bahnhofstraße	GPG	hoch	K	6.7
E42E41	Neues Parkhaus	M.-Andersen-Nexö-Platz	GPG	hoch	K	6.7
E43E42	Bewirtschaftung der Stellplatzanlage für das geplante Einkaufszentrum ehem. KAW-Gelände	KAW-Gelände	Stadt / privat	hoch	K	6.7
E44E43	Bau von Tiefgaragen	Quartiere A11 und A12	WVG / privat	hoch	K - M	6.7
E45E44	Dauerparktarife auf alle Parkplatzanlagen ausweiten	Bahnhofstraße M.-Andersen-Nexö-Platz Holzgasse Museumshafen-Nord	GPG	mittel	M - L	6.7
E46E45	Erweiterung der Ladestationen für Elektroautos	bedarfsorientiert im gesamten Plangebiet	GPG / Stadtwerke	mittel	M - L	6.8
E47E46	Ausbau von Carsharing-Angebote	bedarfsorientiert im gesamten Plangebiet	GPG / Stadtwerke	mittel	M - L	6.8

4.1.2 Maßnahmenplan

Abb. 4.1: Maßnahmenplan

(A3-Querformat)

4.2 Fördergebietskulissen und Abgrenzungen der Sanierungsgebiete

Mehrere bedeutsame Maßnahmen der Rahmenplanung beziehen sich auf Teilbereiche, die derzeit nicht Bestandteil der förmlich festgesetzten Sanierungsgebiete sind und entsprechend auch nicht zu den Fördergebieten der Städtebauförderung gehören. Dazu zählen u.a.:

- die Sanierung des ehemaligen Gesellschaftshauses „Zum Greif“ Stralsunder Straße 10/11 in der Steinbeckervorstadt,
- die Neuordnung der rückwärtigen Grundstücksbereiche in der Stralsunder Straße in der Steinbeckervorstadt,
- die Umfeldgestaltung des Parkhauses am Martin-Andersen-Nexö-Platz inkl. der Anlage eines Spielplatzes,
- die Bahnbrache südlich des ehemaligen KAW-Geländes,
- die Fußwegeverbindung vom Martin-Andersen-Nexö-Platz über das Polizeigelände zur Bleichstraße,
- die Fuß- und Radwegeverbindung integriert in einen Grünzug parallel zur Bahn von der Scharnhorststraße bis zum Bahnhof,
- der Bau einer Radstation am Bahnhof,
- die Umgestaltung der Friedrich-Loeffler-Straße.

Empfohlen wird, die Fördergebietskulisse ~~für das Bund-Länder-Programm Aktive der Stadt und Ortsteilzentren wie auch für mögliche zukünftige~~ Programme der Städtebauförderung auf das gesamte Plangebiet zu erweitern.

Eine Veränderung der Abgrenzung der Sanierungsgebiete sowie Teilentlassungen sollten aufgrund des erreichten Sanierungsstands und der fortbestehenden städtebaulichen Missstände mittelfristig nicht verfolgt werden.

4.3 Grundsätze (nach vorn verschoben)

~~Der Städtebauliche Rahmenplan stellt nach seiner kommunalpolitischen Bestätigung durch die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald eine zentrale Planungsgrundlage für die städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen dar. Er dient u.a. als:~~

- ~~▪ Grundlage für die sanierungsrechtliche Genehmigung nach § 144 / 145 BauGB;~~
- ~~▪ Grundlage für die Ausübung von Verkaufsrchten gemäß § 24 BauGB;~~
- ~~▪ Entscheidungshilfe über die Vergabe von Fördermitteln für öffentliche und private Sanierungsmaßnahmen nach Abwägung der Prioritäten;~~
- ~~▪ Grundlage für die Erarbeitung weiterer Gutachten und Fachkonzepte;~~
- ~~▪ Vorlauf zur Aufstellung von Bebauungsplänen gemäß § 2 BauGB.~~

~~Eine Anwendung der städtebaulichen Gebote wie dem Baugebot, dem Modernisierungs- und Instandsetzungsgebot, dem Pflanzgebot sowie dem Rückbau- und Entsiegelungsgebot gemäß § 175 ff. BauGB kann zur Durchsetzung der Sanierungsziele grundsätzlich in Betracht gezogen werden, soll jedoch nur zur Anwendung kommen, wenn Eigentümer auch nach erfolgten Beratungen und Verhandlungen keinerlei Bereitschaft zeigen, die Ziele des Rahmenplans mitzutragen.~~

~~Als zeitliche und organisatorische Einstufung zur Umsetzung wichtiger baulicher, grünordnerischer und gestalterischer Maßnahmen sollen auch weiterhin im Zusammenhang mit der mittelfristigen Finanzplanung Prioritätstufen definiert werden. Höchste Priorität hat dabei die Sicherung und Sanierung vom endgültigen Verfall bedrohter, erhaltenswerter Gebäude.~~

Abbildungsverzeichnis

Abb. 0.1:	Abgrenzung des Plangebiets.....	44
Abb. 0.2:	Zukunftswerkstatt am 5. Juli 2014 im Rathaus.....	88
Abb. 1.1:	Bevölkerungsstand, Wohnungszahl und Fläche des Plangebiets im Vergleich zur Gesamtstadt zum 31. Dezember 2013	10
Abb. 1.2:	Verteilung der Flächen im Plangebiet nach Eigentümer.....	10
Abb. 1.3:	Plangebietsfläche nach Eigentum, Stand Februar 2014	11
Abb. 1.4:	Ausschnitt Flächennutzungsplan der Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Plandarstellung 1999, ohne spätere Änderungen)	13
Abb. 1.5:	Gesamtpläne der Städtebaulichen Rahmenplanungen 1992 und 2004	18
Abb. 1.6:	Ziele der Städtebaulichen Rahmenplanungen 1992 und 2004.....	19
Abb. 1.7:	Entwicklung des Bevölkerungsstandes 2001 bis 2014	22
Abb. 1.8:	Altersstruktur 2001 und 2014 im Vergleich.....	22
Abb. 1.9:	Frage: „Seit wann leben Sie und die anderen Haushaltsmitglieder in der Wohnung?“	23
Abb. 1.10:	Haushaltsgröße nach Stadtteilen	23
Abb. 1.11:	Tätigkeit der Bevölkerung nach Stadtteilen	25
Abb. 1.12:	Anteile berufsqualifizierender Abschlüsse nach Stadtteilen (nur nicht-studentische Haushalte).....	27
Abb. 1.13:	Anteile relativer Einkommen nach Stadtteilen (nur nicht-studentische Haushalte)	27
Abb. 1.14:	Anteile relativer Einkommen in der Fleischervorstadt nach Zugangszeitpunkt (nur nicht-studentische Haushalte).....	29
Abb. 1.15:	Stand der geförderten Maßnahmenumsetzung im Oktober 2013 Juli 2015	33
Abb. 1.16:	Sanierungsstand der Gebäude 2001 und 2014	34
Abb. 1.17:	Anteil neugebaute und vollsanierte Gebäude 2001 und 2014.....	36
Abb. 1.18:	Wohnungsleerstand nach Sanierungsstand im Plangebiet 2004 2014 ..	3636
Abb. 1.19:	Ausstellung „10 Jahre Stadtsanierung Greifswald“ und Stadtteilwegweiser „Fleischervorstadt – Ein Stadtteil mit Zukunft“	39
Abb. 1.20:	Frage: „Wohnen Sie insgesamt gesehen gern in Greifswald?“	40
Abb. 1.21:	Frage: „Wie sind Ihre persönlichen Beziehungen in der Stadt?“	42
Abb. 1.22:	Frage: „Welche Straßen, Gebäude oder Plätze in Greifswald haben Sie besonders gern, welche empfinden Sie als besonders unangenehm oder veränderungswürdig?“	42
Abb. 1.23:	Frage: „Gelang es, das Flair der Innenstadt durch die Sanierung in den vergangenen 25 Jahren wirksam aufzuwerten?“	44
Abb. 1.24:	Frage: „Sind Sie mit Ihrer Wohnumgebung zufrieden?“	44

Abb. 1.25: Frage: „Sind Sie mit ihrer jetzigen Wohnung insgesamt gesehen zufrieden?“46

Abb. 1.26: Frage: „Welches waren aus Ihrer Sicht die größten Erfolge bzw. Misserfolge der Sanierung in der Innenstadt und der ~~Fleischer~~ vorstadtFleischervorstadt in den vergangenen 25 Jahren?“48

Abb. 1.27: Besondere Sanierungserfolge: Marktplatz und Museumshafen48

Abb. 1.28: Städtebauliche Stärken und Schwächen im Überblick49

Abb. 1.29: Städtebauliche Missstände.....55

Abb. 2.1: Leitbild-Bausteine und städtebauliche Strategien57

Abb. 2.2:	Frage: „Zur künftigen Entwicklung von Innenstadt und Fleischer- vorstadt <u>Fleischervorstadt</u> : Was wäre Ihnen bei anstehenden Entscheidungen wichtig, was nicht?“	58
Abb. 2.3:	Frage: „Was wären aus Ihrer Sicht die drei wichtigsten Sanierungs- maßnahmen <u>Sanierungsmaßnahmen</u> bzw. Projekte in der Innenstadt und der Fleischer- vorstadt <u>Fleischervorstadt</u> in den kommenden Jahren?“	60
Abb. 2.4:	Maßnahmenvorschläge der Zukunftswerkstatt mit Bewertung, <u>gebildete Rangfolge nach der Anzahl der positiven Bewertungen</u>	61
Abb. 2.5:	Ziele des Rahmenplans im Überblick	62
Abb. 2.6:	Schwerpunkträume der Stadterneuerung und -entwicklung.....	63
Abb. 3.1:	Städtebaulicher Gesamtplan	66
Abb. 3.2:	Nutzungsplan	67
Abb. 3.3:	Geltungsbereiche der Erhaltungssatzungen Innenstadt und Fleischervorstadt.....	68
Abb. 3.4:	Baulücken in historischen Bebauungszusammenhängen	69
Abb. 3.5:	Einzeldenkmale mit sehr hohem Handlungsbedarf	73
Abb. 3.6:	Bilanz der denkmalgeschützten Gebäude im Plangebiet	74
Abb. 3.7:	Geltungsbereiche der Gestaltungssatzungen Innenstadt und Fleischervorstadt.....	76
Abb. 3.8:	Städtebauliche Lösung für die Quartiere A8 und A9.....	84
Abb. 3.9:	Beispiel: 3- bis 4-geschossige Stadthäuser am Museumshafen, Salinenstraße	84
Abb. 3.10:	Industrieller Wohnungsbau in der Greifswalder Innenstadt	89
Abb. 3.11:	Wohnungen nach Eigentümer / Vermieter (<u>Anzahl</u>)	90
Abb. 3.12:	Frage: „Wenn Sie Ihre Wohnsituation beurteilen, welche Noten würden Sie folgenden Merkmalen geben?“	90
Abb. 3.13:	Wohnungsbelegung: Gegenüberstellung von Raum- (<u>R</u>)- und Personenzahl der einzelnen Haushalte nach Stadtteilen	92
Abb. 3.14:	Bilanz der Wohnbaupotenziale in Baulücken	96
Abb. 3.15:	Empfehlungen für die Anpassung der Prioritäten des ISEK bei der Entwicklung neuer Wohngebiete.....	98
Abb. 3.16:	Bilanz der Wohnbaupotenziale im Plangebiet	102
Abb. 3.17:	Verkaufsflächen im Plangebiet	104
Abb. 3.18:	Frage: „Wenn Sie die heutige Situation in der Innenstadt und der Fleischervorstadt beurteilen, welche Zensuren würden Sie folgenden Merkmalen geben?“ - Merkmale: „Möglichkeiten zum Einkaufsbummel“ und „Einkaufsmöglichkeiten täglicher Bedarf“	105
Abb. 3.19:	Profilierung der Handels- und Wirtschaftsräume.....	107
Abb. 3.20:	Anpassung Abgrenzung Zentraler Versorgungsbereich.....	110

Abb. 3.21: Grün- und Freiraumplan	128
Abb. 3.22: Bestand an öffentlichen Spiel- und Sportanlagen (Bolzplätze)	132
Abb. 3.23: Versiegelungsgrad der Baugebiete nach Teilbereichen	134
Abb. 3.24: Mobilitätsplan.....	137
Abb. 3.25: Parkplatzbilanz des Parkraumkonzepts 2010.....	150
Abb. 3.26: Altlastenverdachtsstandorte mit Bezug zum Plangebiet.....	156
Abb. 3.27: Lage der Altlastenverdachtsstandorte (Nr. vgl. Abb. 3.26)	156
Abb. 3.28: Fernwärmeversorgung und dominierende Energieträger Wärme	162
Abb. Abb. 4.1: Maßnahmentabelle	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abb. Abb. 4.2: Maßnahmenplan.....	166166