



BS-Beschluss öffentlich
B673-25/18

öffentlich: Ja

Drucksachen-Nr.: 06/1295

Erfassungsdatum: 06.12.2017

Beschlussdatum:
22.02.2018

Einbringer:

Dez. II, Amt 60

Beratungsgegenstand:

Bebauungsplan Nr. 55 – Hafenstraße -, Zustimmung zum Masterplankonzept der UTB

Beratungsfolge Verhandelt - beschlossen	am	TOP	Abst.	ja	nein	enth.
Senat	12.12.2017	5.8				
Ortsteilvertretung Innenstadt	10.01.2018	7.1		6	0	2
Ausschuss für Finanzen, Liegenschaften und Beteiligungen	15.01.2018	7.6		8	4	2
Ausschuss für Bauwesen, Umwelt, Infrastruktur und öffentliche Ordnung	16.01.2018	7.1		8	3	1
Hauptausschuss	29.01.2018	5.4	auf TO der BS gesetzt	mehrheitlich	2	0
Bürgerschaft	22.02.2018	7.6		24	13	0

Birgit Socher
Präsidentin

Beschlusskontrolle:	Termin:

Haushalt	Haushaltsrechtliche Auswirkungen?		Haushaltsjahr
Ergebnishaushalt	Ja <input type="checkbox"/>	Nein: <input checked="" type="checkbox"/>	
Finanzhaushalt	Ja <input type="checkbox"/>	Nein: <input checked="" type="checkbox"/>	

Beschlussvorschlag

Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald stimmt dem in Anlage befindlichen Masterplankonzept der UTB Greifswalder Projektentwicklungsgesellschaft mbH für den Bebauungsplan Nr. 55 – Hafenstraße - zu und beauftragt die Verwaltung zur bauplanungsrechtlichen Umsetzung des Masterplankonzeptes mit dem Entwurf (3. Durchgang) zum Bebauungsplan Nr. 55 – Hafenstraße -.

Sachdarstellung/ Begründung

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat mit der UTB Greifswalder Projektentwicklungsgesellschaft mbH (UTB) mit Sitz in Berlin im April 2017 einen Anhandgabevertrag zur Entwicklung des Bebauungsplangebietes Nr. 55 – Hafenstraße geschlossen. Die kommunale Planungshoheit und insbesondere die Verantwortlichkeit der Stadt für die weitere Durchführung des bereits seit 1995 laufenden Bebauungsplanverfahrens bleiben von dem Anhandgabevertrag unberührt. Grundlage des zwischen Stadt und UTB geschlossenen Vertrages bildet der Entwurf (2. Durchgang) zum B-Plan Nr. 55 – Hafenstraße mit Stand vom 28.02.2017.

Zwischenzeitlich hat die Bürgerschaft in Ihrer Sitzung am 17.07.2017 den Entwurfs- und Auslegungsbeschluss (2. Durchgang) des Bebauungsplanes Nr. 55 – Hafenstraße – gefasst (vgl. BS-Beschluss Nr. B583-21/17, Drucksachen-Nr.: 06/1045). Die Bekanntmachung über die erneute öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfes erfolgte am 25.08.2017 im Greifswalder Stadtblatt. Die öffentliche Auslegung des Entwurfes (2. Durchgang) zum B-Plan Nr. 55 – Hafenstraße – sowie dessen Begründung mit Umweltbericht erfolgte im Zeitraum vom 04.09.2017 bis zum 09.10.2017 im Stadtbauamt.

Gemäß des Anhandgabevertrages hat die UTB hinsichtlich der weiteren Entwicklung des B-Plan-Gebietes auf eigene Rechnung ein Werkstattverfahren zum zu Grunde liegenden Bebauungsplanentwurf (2. Durchgang) und dem damit verbundenen Nutzungskonzept durchgeführt. Im Rahmen mehrerer Planungswerkstätten unter Beteiligung der am Projekt beteiligten Partner und einer externen Fachjury sowie der Stadt wurden u. a. Themen wie Architektur, Erschließung/ Verkehr sowie Grün- und Gemeinschaftsflächen diskutiert. Die Ergebnisse des Werkstattverfahrens wurden durch die UTB in einem Masterplan zum B-Plan Nr. 55 – Hafenstraße fixiert. Der Sachstand zur Entwicklung des Bebauungsplangebietes und die im Werkstattverfahren erarbeiteten Inhalte wurden in der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Bauwesen, Umwelt, Infrastruktur und öffentliche Ordnung am 21.11.2017 durch die UTB vorgestellt.

Für die im Rahmen des Werkstattverfahrens erarbeiteten und im Masterplan fixierten Zielstellungen der UTB für das B-Plangebiet wird eine erneute Änderung des von der Bürgerschaft im Juli 2017 beschlossenen Entwurfes (2. Durchgang) erforderlich. Der vorliegende Entwurf ist daher im Rahmen eines 3. Durchganges mit einer sich anschließenden erneuten öffentlichen Auslegung durch die Verwaltung anzupassen. Die erforderlichen Anpassungsbedarfe betreffen **im Wesentlichen** die folgenden Entwurfsinhalte:

- verkehrliche Erschließung und Verkehrskonzept,
- Einordnung eines „Mobility-Hubs“ in das Plangebiet,
- Veränderung von Baugrenzen innerhalb des Plangebietes,
- Veränderung der städtebaulichen Struktur zu einer stärkeren blockhaften Bebauung,
- Verlagerung der Planstraße A.

Der zwischen Stadt und UTB geschlossene Anhandgabevertrag sieht im Fall von sich aus dem Werkstattverfahren der UTB ergebenden Änderungserfordernissen vor, dass die Stadt die Änderungsbedarfe aufgreift und den politischen Entscheidungsträgern zur Beschlussfassung vorlegt. Angesichts der sich aus dem Werkstattverfahren ergebenden Anpassungsbedarfe werden neben einer inhaltlichen Entwurfsänderung auch die Aktualisierung bzw. Neuanfertigung verschiedener Gutachten (z. B. schalltechnische Untersuchung, verkehrstechnische Untersuchung etc.) erforderlich. Aufgrund des Umfangs kann die Änderung des Entwurfes für einen 3. Durchgang nicht kurzfristig realisiert werden. Insofern erfolgt mit dem vorliegenden Beschluss eine den Regelungen des Anhandgabevertrages Rechnung tragende Beauftragung der Verwaltung zur Erarbeitung des Entwurfes (3. Durchgang) unter Beteiligung der politischen Gremien.

Die sich in Folge des Werkstattverfahrens ergebenden Kosten für die Entwurfsüberarbeitung gehen entsprechend den Regelungen des Anhandgabevertrages zu Lasten der UTB.

Eine Zustimmung der politischen Gremien der Universitäts- und Hansestadt Greifswald zum vorliegenden Masterplankonzept der UTB entfaltet keine Bindungswirkung für später im weiteren Verlauf des Bebauungsplanverfahrens durch die politischen Gremien zu treffende Entscheidungen. Aufgrund der Entscheidung der Bürgerschaft im April 2017 über den Abschluss des Anhandgabevertrag mit UTB und die darin enthaltene Regelung, dass ggfs. durch das Werkstattverfahren notwendige Änderungen im B-Planverfahren von der Stadt zu übernehmen sind, geht die Verwaltung davon aus, dass eine inhaltliche Stellungnahme zu dem erarbeiteten Konzept nicht notwendig ist.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass aufgrund der sich durch die Überarbeitung der Planung ergebenden zeitlichen Verzögerungen sowie des bis Mitte Dezember 2017 noch nicht vorliegenden Verkehrswertgutachtens durch UTB der Wunsch geäußert wurde, die Fristen im Anhandgabevertrag zu verlängern und dazu Verhandlungen laufen.

Anlagen:

Masterplan der UTB Greifswalder Projektentwicklungsgesellschaft mbH zum B-Plan Nr. 55 – Hafensstraße -(Die Anlage ist als vorläufig zu betrachten, nach Überarbeitung durch die UTB wird diese ggf. im Gremienlauf noch aktualisiert.)

Erläuterung Masterplankonzept B-Plan 55_UTB

Masterplankonzept Bebauungsplan Nr. 55 Quartier Hafenstraße



UTB Greifswalder Projektentwicklungsgesellschaft mbH

1.) Historie

2.) Vorstellung des Masterplanes
(Ergebnis des Werkstattverfahrens)

3.) Spezifizierungen zum
Mobility Hub

1.) Historie

2.) Vorstellung des Masterplanes
(Ergebnis des Werkstattverfahrens)

3.) Spezifizierungen zum
Mobility Hub

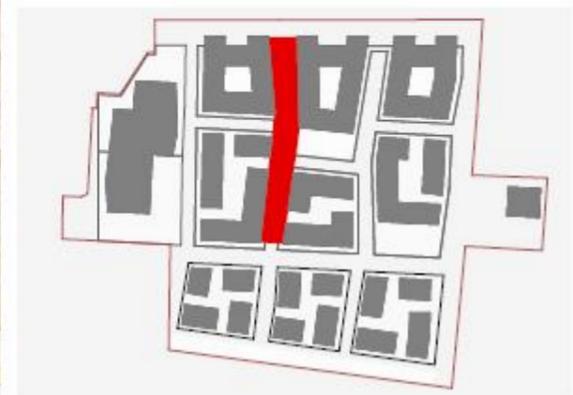
- 21.04.2017: Abschluss Anhandgabevertrag
- 26.06.2017: Bürgerworkshop
- Projektpartner: UTB, WVG, WGG, PDV
- Werkstattverfahren: 06.07.2017, 07.09.2017, 09.11.2017

1.) Historie

2.) Vorstellung des Masterplanes
(Ergebnis des Werkstattverfahrens)

3.) Spezifizierungen zum
Mobility Hub



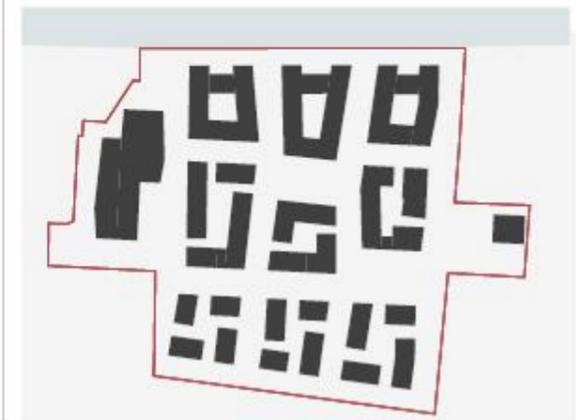
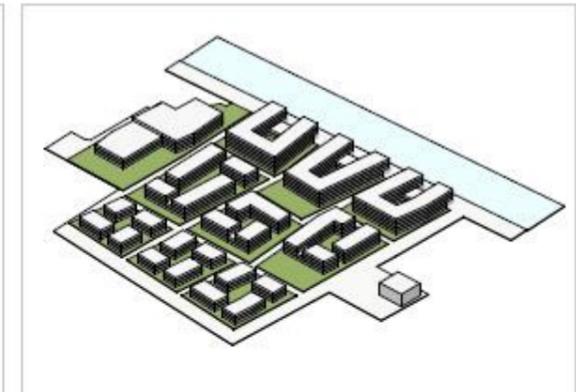
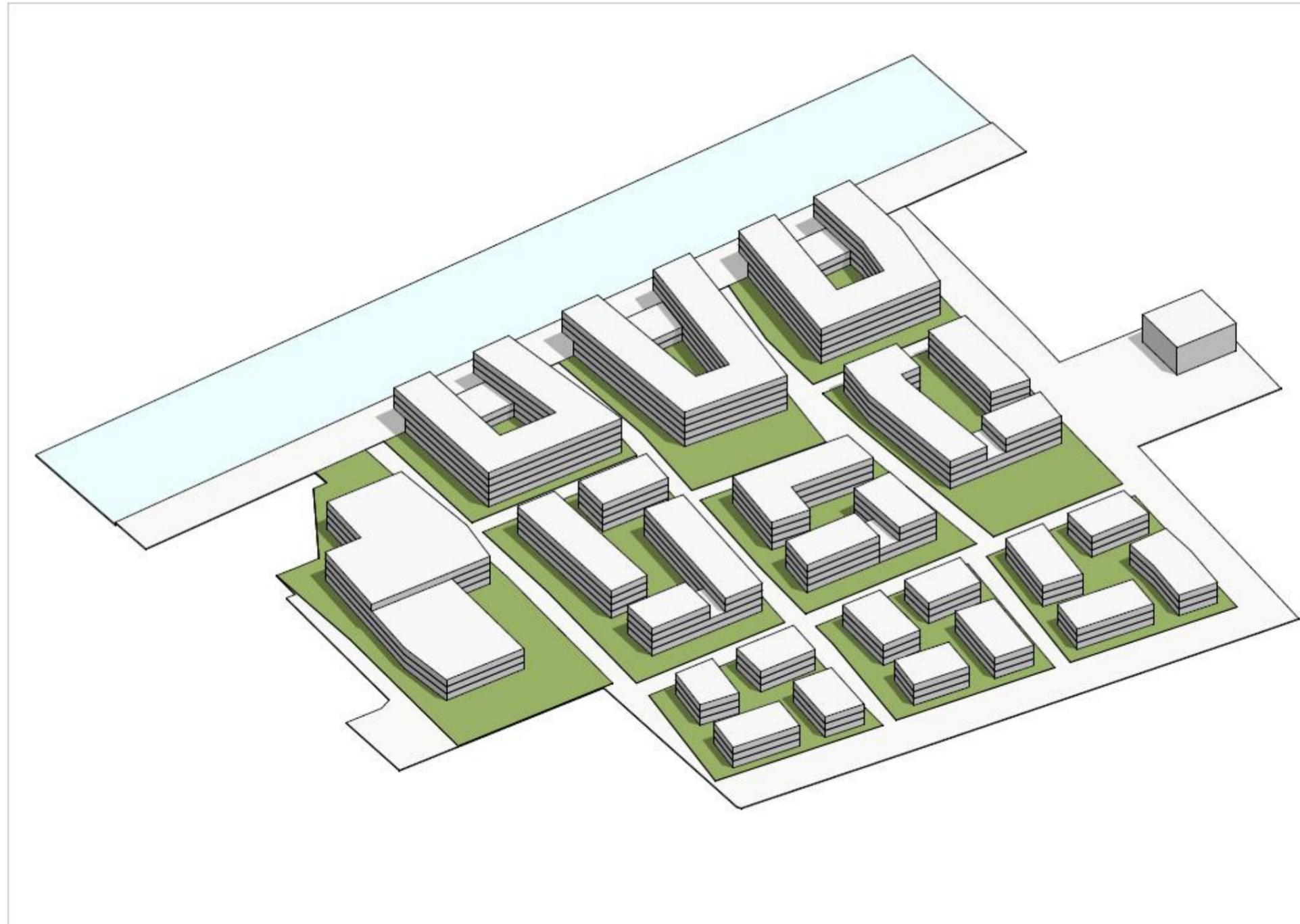




Grundlagenplan Kennwerte Verteilung der Projektträger



Grundlagenplan Axonometrie Süden

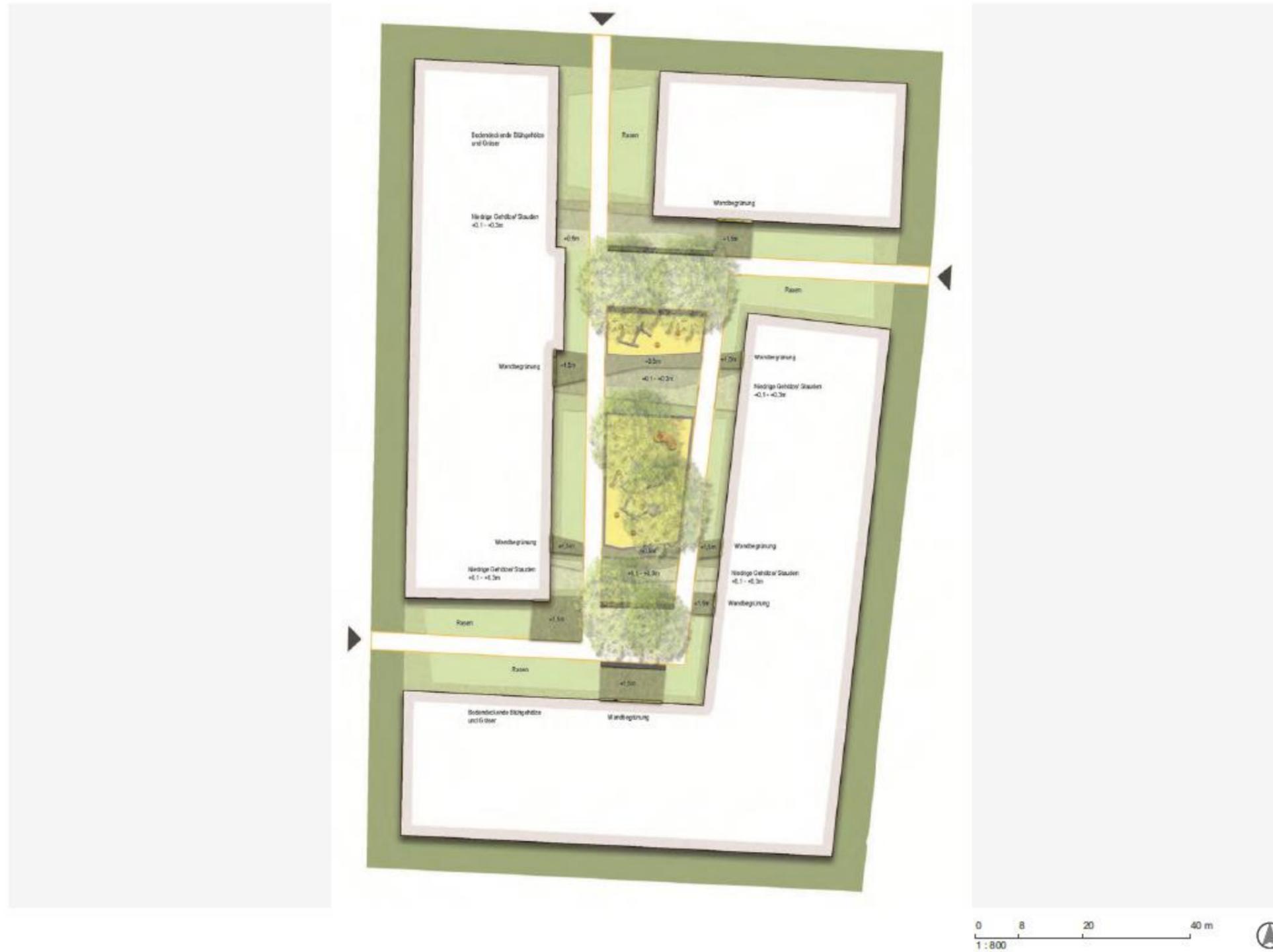


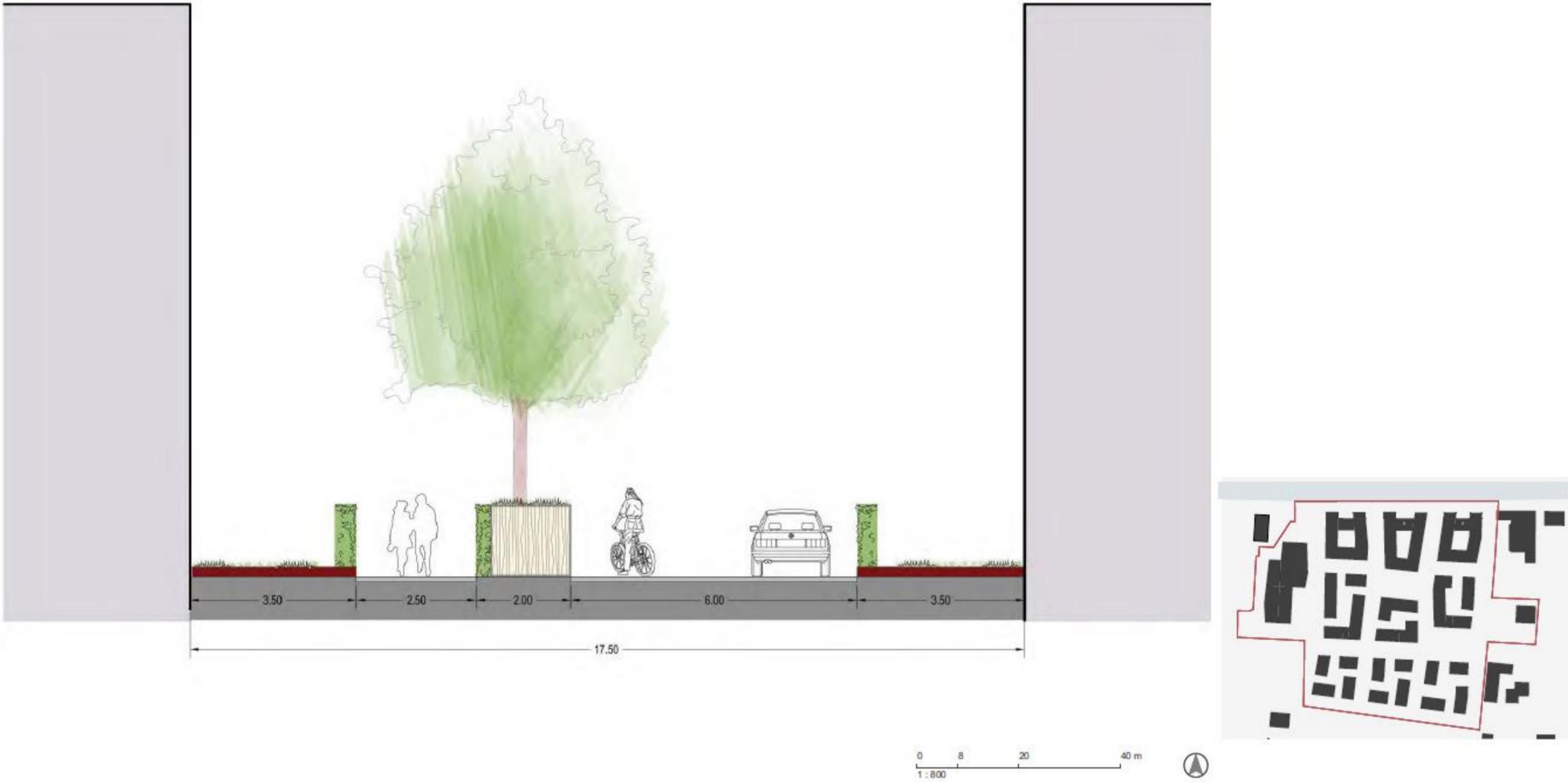


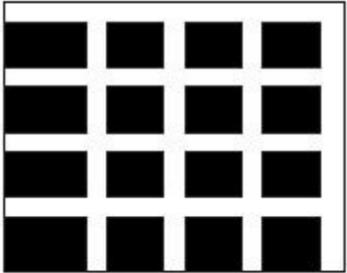
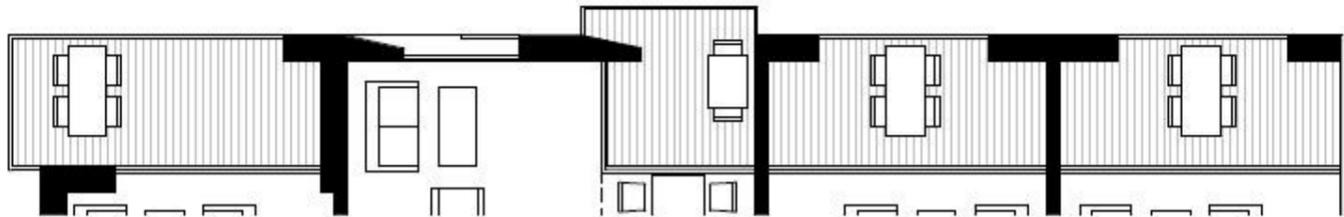
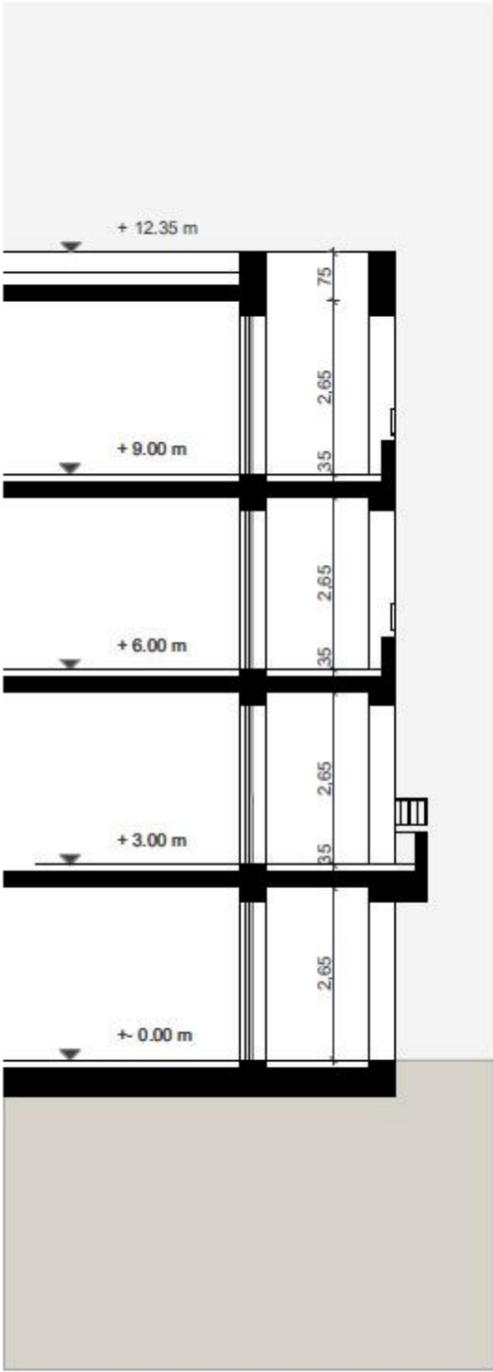
- Fragen:**
- GFLR Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zu belastende Flächen. (§9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)
 - D Bodendenkmal
 - Anbindung der Planstraße A nach Westen
 - M1 Schutz von Natur und Landschaft



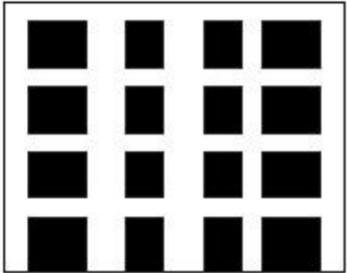






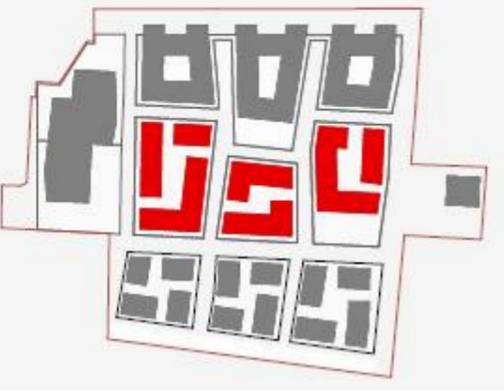


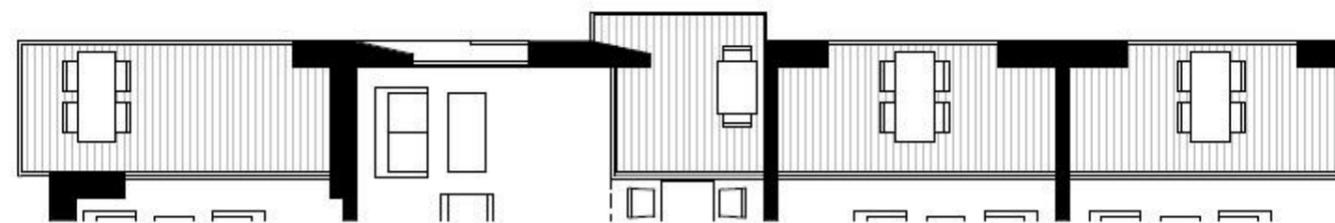
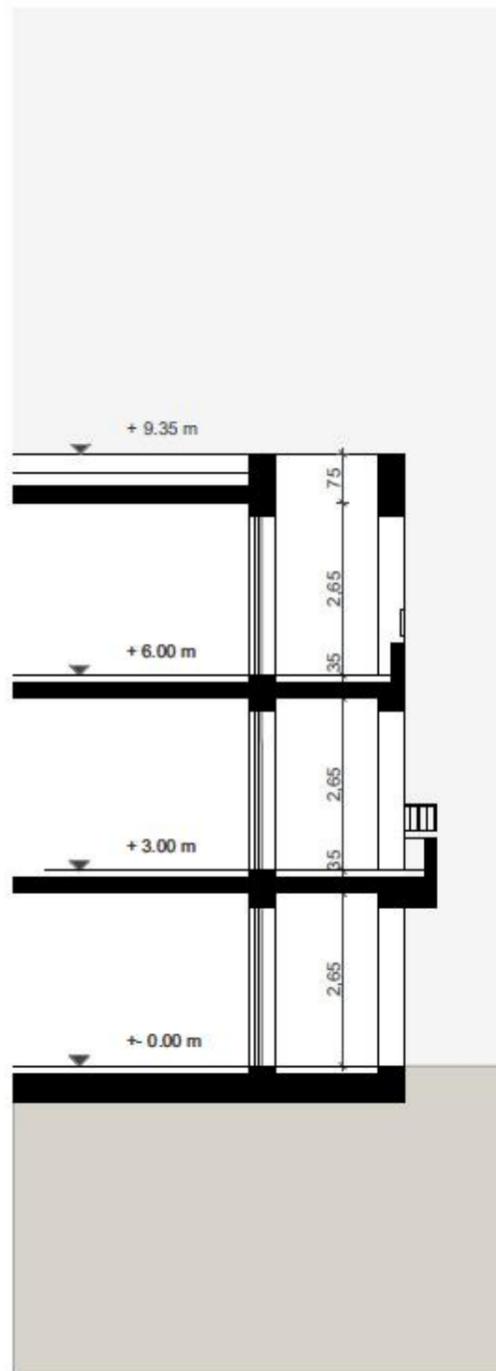
strukturelle Öffnung 53%



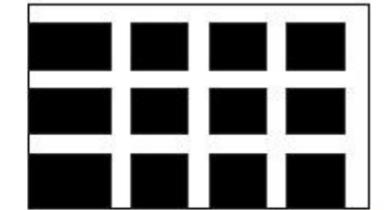
lichte Öffnung 40%

- Terrain
- - - gewachsenes Terrain
- - - neues Terrain
- ⊙ Gebäudeachse
- 438.20 Höhenkote Projekt

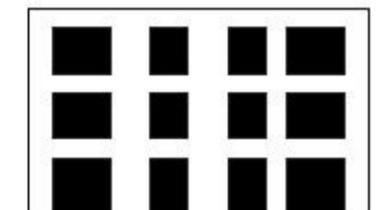




0 1 2.5 5m
1:100

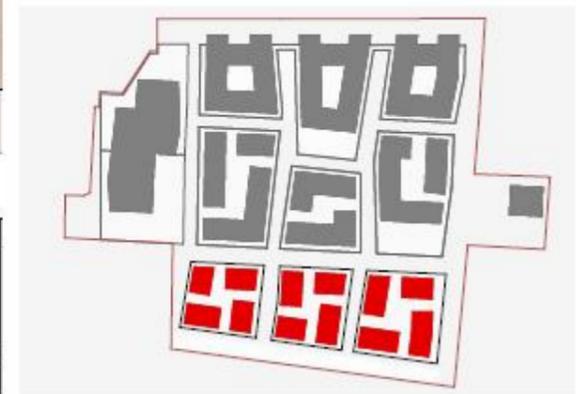


strukturelle Öffnung 53%



lichte Öffnung 40%

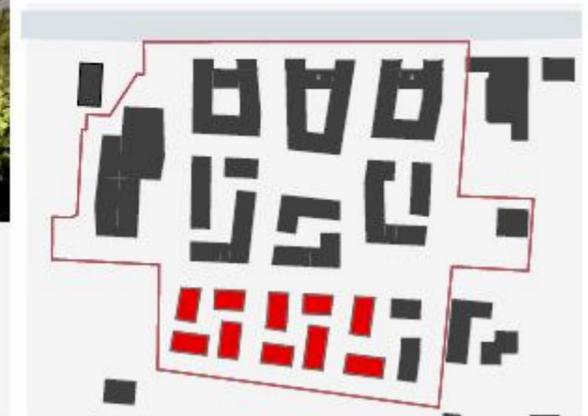
- Terrain
- gewachsenes Terrain
- neues Terrain
- Gebäudeachse
- Höhenkote Projekt

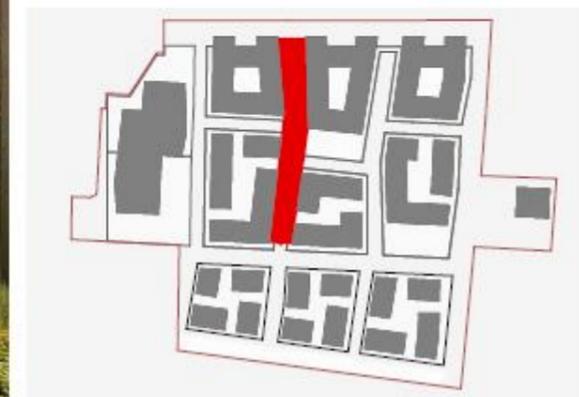


Grundlagenplan Träger – FMRA Ansichten

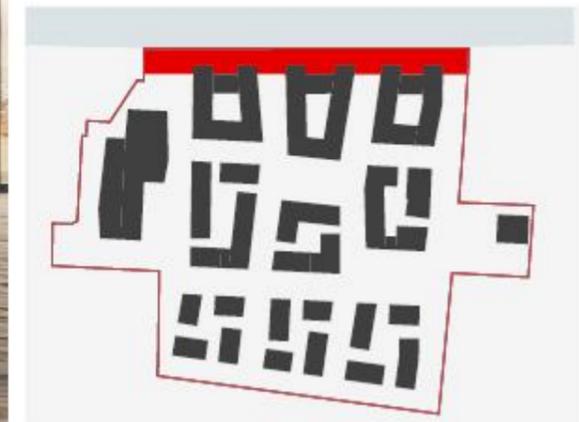


Grundlagenplan Träger – FMRA Perspektive





Grundlagenplan Perspektive Hafenpromenade



1.) Historie

2.) Vorstellung des Masterplanes
(Ergebnis des Werkstattverfahrens)

**3.) Spezifizierungen zum
Mobility Hub**

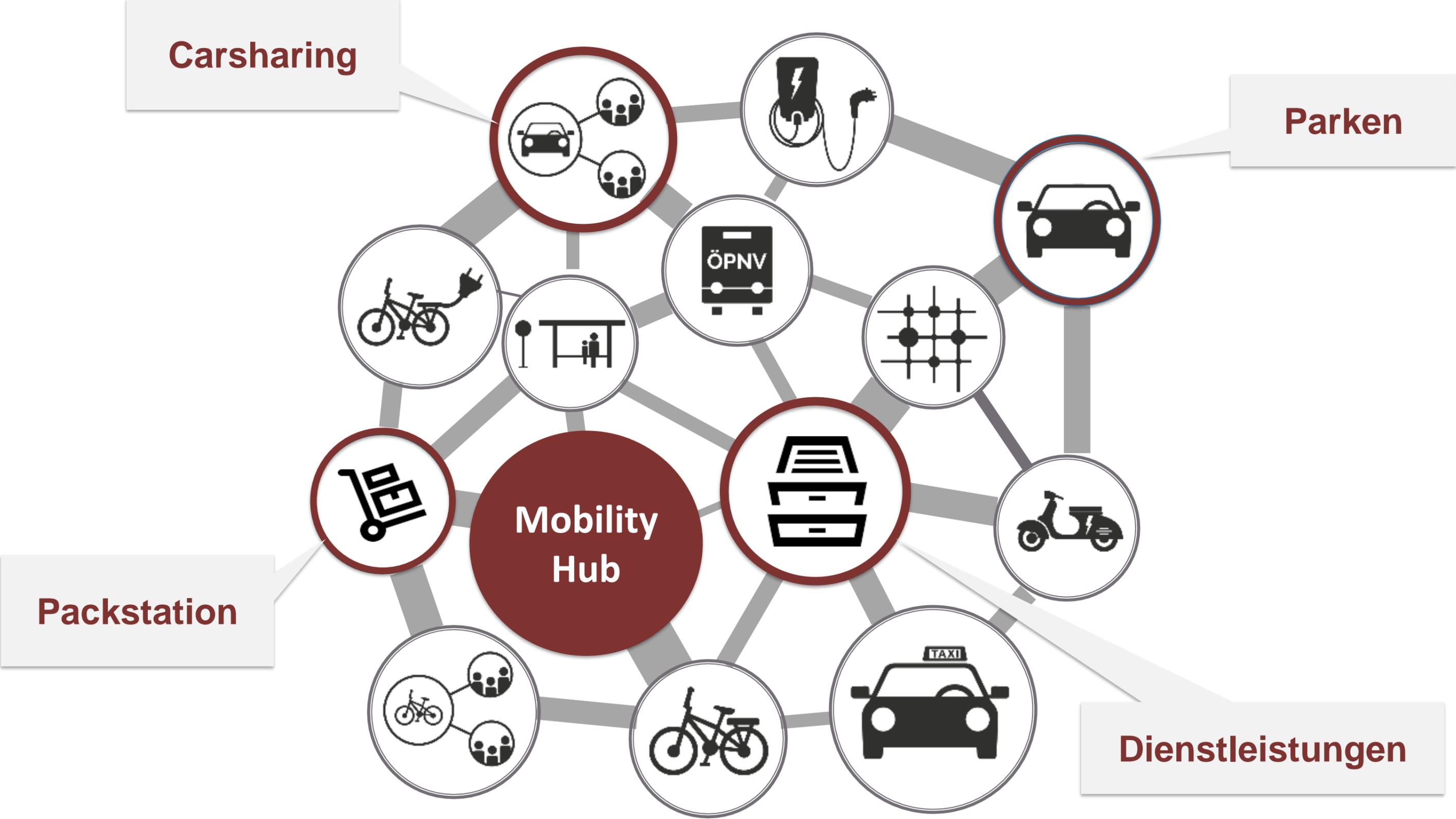
Mobility Hub Quartier „Greifswald Hafenstraße“



Mobility Hub Quartier „Greifswald Hafenstraße“



Funktionen des Mobility Hub im Quartier „Greifswald Hafenstraße“



Beispiele für ein Quartiers-Mobility-Hub in Deutschland



Quartierseigene Mobilitätsstation im DomagkPark, München

- Wohnstandort mit ca. 1.600 WE auf 25 Hektar in Schwabing/Freimann
- Baugenossenschaften, Baugemeinschaften, Wohnungsbaugesellschaften
- Ambulanter Dienst im Quartier
- Service- und Handwerksladen
- Nachbarschaftsportal

Angebot Mobilitätsstation:

- Stationäres E-Carsharing
- E-Bikes, E-Scooters, E-Lastenrad
- Car2Go
- flinc Mitfahrgelegenheit
- Radwerkstatt

Quelle: <https://www.domagkpark.de/mobilitaet-informationen.html>

Beispiele für Mobility Hubs / Mobilitätsstationen in Deutschland



Mobilitätsstation switchh, Hamburg

- Stationäres Carsharing
- Car2Go
- Rent a Bike
- S-Bahn
- U-Bahn
- Information

Quelle: https://www.switchh.de/hochbahn/hamburg/switchh/was_ist_switchh
<http://www.zeit.de/mobilitaet/2014-07/switchh-hvv-hamburg>

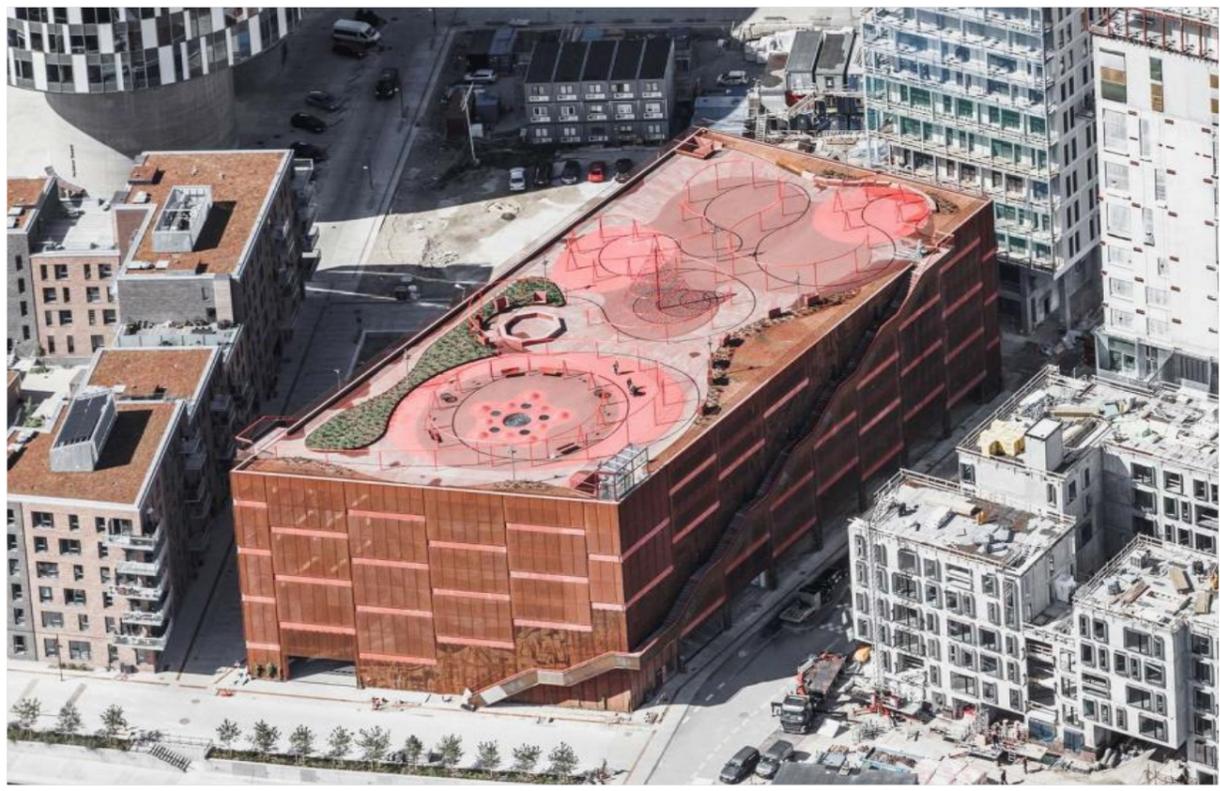


Mobilitätsstation München Freiheit, München

- Ladeinfrastruktur
- Tram
- Rent a Bike
- S-Bahn
- Information

Quelle: <https://www.mvg.de/services/mobile-services/mobilitaetsstation.html>

Internationale Beispiele für Mobility Hubs



Park'n'Play Quartiersgarage, Kopenhagen (Dänemark)

- **Parkgarage**
- **Einzelhandel und Müllstation im Erdgeschoss**
- **Spiellelandschaft und Crossfit-Bereich auf dem Dach der Garage**

Quelle: <http://www.contec-prefab.com/references/lueders-p-hus.html>
<http://www.nordhavnen.dk/oplev+nordhavnen/konditaget-luders.aspx>



1111 Lincoln Road, Miami Beach (USA)

- **Parkgarage mit 300 Stellplätzen**
- **Einzelhandel**
- **Gastronomie**
- **Veranstaltungsflächen**
- **Penthouse (Wohnen)**

Quelle: https://de.wikipedia.org/wiki/1111_Lincoln_Road

Weitere Beispiele für Wohnquartiere mit Mobility Hubs / Mobilitätsstationen in Deutschland

Quartier	Fläche	Wohneinheiten	Arbeitsplätze
Umgesetzte Quartiere			
Freiburg – Quartier Vauban	42 ha	2.000	600
Köln, Nippes – Stellwerk 60	4 ha	455	-
Nürnberg – Langwasser	15 ha	1.000	-
Tübingen – Französisches Viertel	10 ha		700
In Umsetzung befindliche Quartiere			
Bremen – Überseestadt	300 ha	1.160	14.500
Kopenhagen – Nordhavn	350 ha	18.000	40.000
München – Messestadt Riem	560 ha	6.200	12.200
Wien, Donaustadt – Seestadt Aspern	236 ha	11.500	20.000
erster Bauabschnitt		2.600	-
Geplante Quartiere			
Bremen, Hulsberg	14 ha	1.500	-
Darmstadt – Lincoln-Siedlung	24 ha	1.300	-
Freiburg – Stadtteil Dietenbach	165 ha	5.000	-
Mannheim – Franklin	144 ha	3.000	-
Wien - Sonnwendviertel	12 ha	1.700	-

Quelle: Studie LK Argus - Quartiersgaragen in Berlin (Stand: August 2017)

Städte, die bereits heute Mobilitätsstationen anfragen

- Leipzig: „Herstellen der Standorte für Mobilitätsstationen“
- Kiel: „Konzept Mobilitätsstationen für Kiel“
- Kreis Paderborn: „16 Mobilitätsstationen im Kreis Paderborn geplant“
- München: „Preis für Baukultur der Metropolregion München 2018 – Wachstum & Qualität“
- Offenburg: „Aufbau eines Netzes von Mobilitätsstationen in Offenburg und Umgebung“



Beispielhafte Aufteilung Mobility Hub Greifswald, Hafenstraße

Parken*



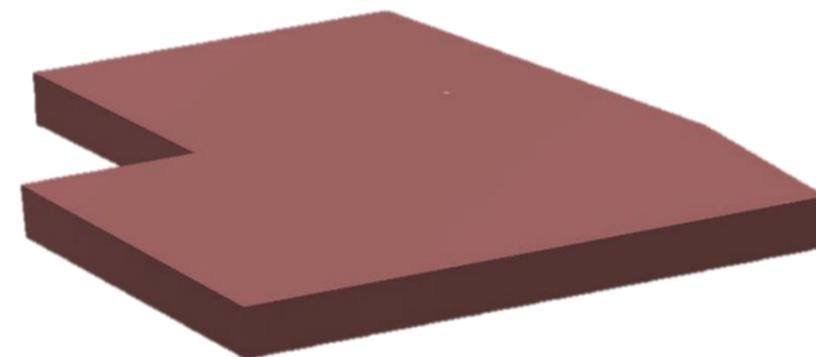
+

E-Parken*



+

Ladeinfrastruktur



Ebene 3

Parken*



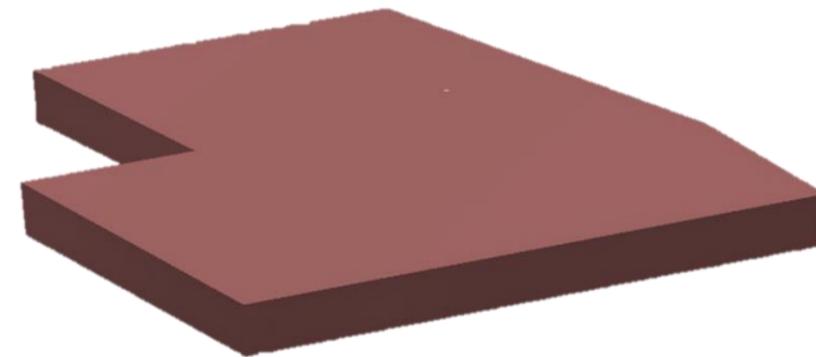
+

E-Parken*



+

Ladeinfrastruktur



Ebene 2

E-Carsharing



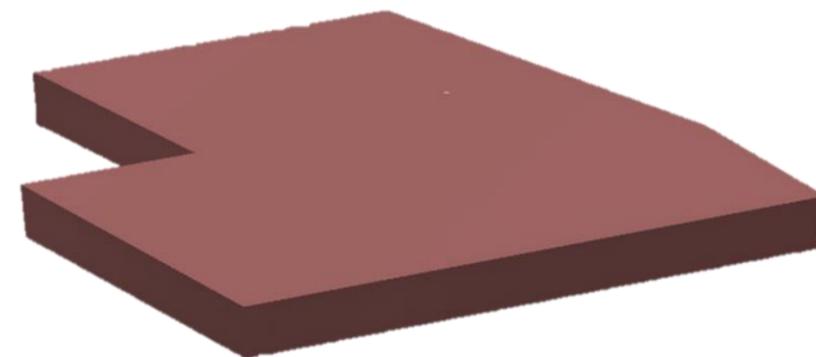
+

E-Bike-Station



+

Lager



Ebene 1

Quartiersmanagement



+

Servicetresen/
Hausmeisterdienst



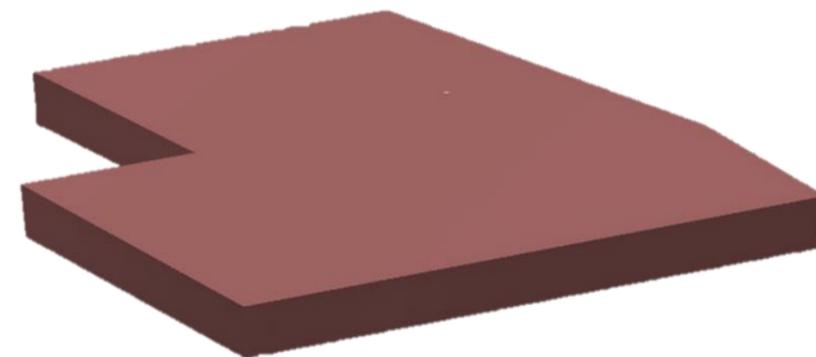
+

Zentralisierte
Entsorgung



+

Packstation



Ebene 0

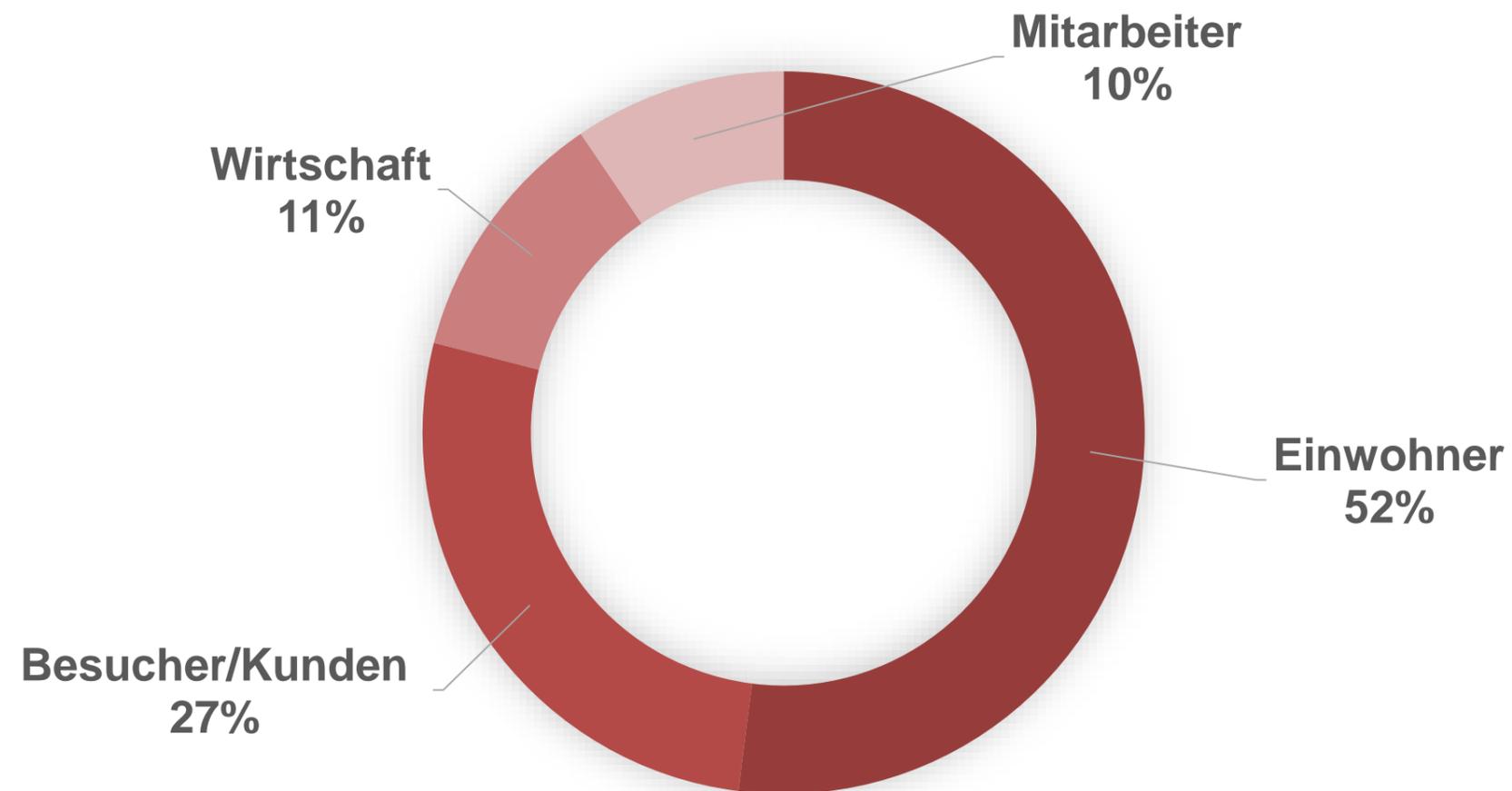
*nach derzeitiger Planung werden ca. 450 Stellplätze errichtet

Modal Split der Stadt Greifswald, Stand 2015



Quelle: Kombiniert mobil - Verkehrsmittel vernetzen; team red 2015

Aufteilung des MIV-Verkehrsaufkommens nach Nutzern



Quelle: Berechnung inno2grid GmbH

Vorschlag für ein elektrifiziertes Carsharing-Angebot

- Quartiersflotte
- Substitutionspotential: 1 stationäres Carsharing-Auto \triangleq 8-20 Privat-PKW*
- **konservativer Ansatz für Greifswald: 1 CS-Fahrzeug ersetzt durchschnittlich 5 Privat-PKW**
- mögliche Startgröße der Flotte: 10 Fahrzeuge mit entsprechender Flächenvorhaltung
- 2/3 elektrisch betrieben, 1/3 als Hybrid



* vgl. bcs-Studie: „Mehr Platz zum Leben - wie CarSharing Städte entlastet“, 2016



Grundlagenplan Piktogramm - ÖPNV / MIV





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Erläuterung des Masterplankonzeptes für das Quartier Hafestraße (B-Plan 55)

Zielstellungen

Im Anhandgabevertrag vom 21.04.2017 zwischen der Universitäts- und Hansestadt Greifswald und der UTB Greifswalder Projektentwicklungsgesellschaft mbH (UTB) wurden u.a. folgende Ziele des Konzeptes vereinbart:

- Nutzung der maximalen Flächenpotentiale zur Schaffung von qualitativem Wohn- und Gewerberaum
- Schaffung einer sozialen Mischung durch eine gemischte Trägerschaft, dabei ist folgendes Verhältnis in Bezug auf Wohnungen zu realisieren: höchstens 40 % von herkömmlichen (institutionellen) Bauträgern und Baugruppen (private Bauherrengemeinschaften), mindestens 60 % von Wohnungsunternehmen, wie den städtischen Wohnungsunternehmen, weiteren Genossenschaften und ähnlichen Unternehmen (z.B. Studentenwerk, soziale Träger), davon 1/3 im unteren Mietpreissegment
 - 1.) zu 5,50 € nettokalt/m², sofern eine Förderung im Rahmen der Richtlinie Wohnungsbau Sozial des Landes Mecklenburg-Vorpommern gewährt wird und/oder
 - 2.) zu 7,50 € nettokalt/m²;
- Schaffung von privaten Gemeinschafts-, Verkehrs- und Spielflächen;
- Vorlage eines abgeschlossenen Masterplanes, welcher mit einem Werkstattverfahren erarbeitet wird.

Diese Zielstellungen werden mit dem vorgelegten Masterplan umgesetzt.

Der Masterplan

Der Masterplan (Folie 9, Visualisierungen Folien 6 und 7) ist das Ergebnis einer 3-stufigen Werkstatt, welche am 06.07.2017, 07.09.2017 und 09.11.2017 unter Beteiligung der Verwaltung von Greifswald, der gewonnenen Projektpartner Wohnungsbau- und Verwaltungsgesellschaft mbH Greifswald (WVG), Wohnungsbau-Genossenschaft Greifswald eG (WGG) und Pommerscher Diakonieverein e.V. (PDV) und deren Architekten fmra| frank.milenz.rabenseifner-architekten, Projektgesellschaft Stadt Greifswald mbH sowie des von der UTB beauftragten Büros baumschlager eberle architekten durchgeführt wurde. Teilweise nahmen auch Vertreter des Studierendenwerkes an den Werkstätten teil. Ausgehend von der innerstädtischen Lage soll ein städtisch geprägtes Quartier entstehen (vgl. Folie 8). Die Geschossigkeit wird von 5 Geschossen am Ryck über 4 Geschosse in den mittleren Baufeldern auf 3 Geschosse am alten Friedhof absinken (vgl. Folie 10).

Erste Entwürfe zur Gestaltung der Freiräume im Quartier zeigen die Folien 13-15. Zusätzlich zum Masterplan haben die beteiligten Architekturbüros sich auf einen Gestaltungsleitfaden für das gesamte Quartier verständigt, der die Qualitäten für die einzelnen Baufelder im B-Plangebiet definiert (Folien 16-20).

Gemäß diesem Masterplan werden im Quartier mit ca. 700 Wohnungen (überwiegend Mietwohnungen), davon ca. 100 Studentenapartments, sowie ca. 7.500 qm Gewerbeflächen neue Angebote für die Greifswalder Bürger und die Greifswalder Wirtschaft geschaffen. Damit werden die geforderten maximalen Flächenpotentiale ausgenutzt (Folie 9).

Ein Vergleich des in den Werkstätten erarbeiteten Masterplanes mit dem aktuellen B-Planentwurf (Folien 11 und 12) macht deutlich, dass zur Umsetzung des Masterplanes eine Überarbeitung des B-Planentwurfes (3. Durchgang) notwendig ist.

Soziale Mischung

Zur Absicherung der sozialen Mischung im Wohnungsbau und Erfüllung der 60%-Quote wurde zusätzlich zu den Greifswalder Projektpartnern WVG, WGG und PDV auch die Berliner Baugenossenschaft „Besser Genossenschaftlich Wohnen von 2016“ eG (BeGeno16) angefragt. Vorbehaltlich der Zustimmung durch Ihre Gremien soll auch diese Genossenschaft ca. 150 Wohnungen im Quartier anbieten. Damit wird sowohl geförderter sozialer Wohnungsbau zu 5,50 € nettokalt/m², freifinanzierter sozialer Wohnungsbau zu 7,50 € nettokalt/m², als auch freifinanzierter Mietwohnungsbau zu Marktpreisen realisiert. Der geforderte Anteil von 1/3 im unteren Mietpreissegment, der von den 60% kommunalen/sozialen Wohnungsunternehmen realisiert werden soll, wäre damit gesichert.

Für die Gewerbeflächen am Ryck gibt es bisher Anfragen für ein Café, Arztpraxen, Büros und eine Galerie. In Abhängigkeit von der Nachfrage sind aber auch Ladengeschäfte angedacht, es soll ausschließlich nichtstörendes Gewerbe realisiert werden. Zusätzlich wird eine Kita errichtet.

Zusätzlich zum Mietwohnungsbau sind auch Angebote zur Schaffung von Wohneigentum vorgesehen. So werden sowohl Grundstücke für Baugruppen als auch für Bauträgermaßnahmen (Verkauf von Eigentumswohnungen) vorgehalten.

Verkehrskonzept / Mobility Hub

Das Konzept für die verkehrliche Erschließung basiert auf dem Städtebaulichen Rahmenplan Innenstadt / Fleischervorstadt (Neufassung 2016). Demzufolge wurde auch die darin festgelegte Verlängerung der Holzgasse bis zur Straße „An den Wurthen“ (Planstraße A) übernommen (Folie 36 und 37).

Um eine Entlastung des Quartiers von innerem Verkehr zu erreichen und damit möglichst große Freiflächen den Bewohnern als Aufenthaltsflächen zur Verfügung zu stellen (Visualisierung Folie 21), soll der ruhende Verkehr in einem Mobilitätszentrum (Mobility Hub, Lage s. Folie 24) zentralisiert werden.

Mobility Hubs werden bereits in verschiedenen deutschen Städten, aber auch im Ausland erfolgreich betrieben und dienen grundsätzlich der Vernetzung verschiedenster Formen der Mobilität mit anderen lokal nachgefragten Dienstleistungen (Folien 26-31). Neben Parken (gegenwärtig sind ca. 450 Stellplätze geplant) soll im Mobility Hub auch ein quartiersbezogenes Carsharing-Angebot (Elektrofahrzeuge und Hybrid-Modelle) realisiert werden, da über die Zielgruppe der Bewohner des Quartiers direkt auf den Pkw-Verkehr Einfluss genommen werden kann (Folien 33 und 34; MIV steht für „Motorisierter Individualverkehr“).

Weitere für das Mobility Hub geplante Dienstleistungsangebote sind das Quartiersmanagement mit Service-Tresen und Hausmeisterdienst sowie weitere Dienstleistungen wie z.B. Packstation DHL/Amazon/N.N., Storage, Fahrradwerkstatt) (Folien 32 und 35). Vom äußeren Erscheinungsbild wird sich das Gebäude harmonisch in das Quartier einfügen, da die Geschosshöhen und Rastermaße der Wohngebäude übernommen werden (Folie 25). Das macht einen späteren Umbau zu Wohnungen oder anderen Nutzflächen möglich, sollte sich die Nachfrage nach Parkplätzen zukünftig drastisch reduzieren – so wird gesichert, dass das Gebäude auch in 30, 50 oder 70 Jahren zeitgemäß ist. Die Vorgaben des Gestaltungsleitfadens werden auch auf das Mobility Hub angewendet.

Für den Zeitraum bis zur durchgehenden Nutzbarkeit der Planstraße A soll eine Entlastung der Straße „An den Wurthen“ durch eine temporäre Verkehrsführung über die Hafenstraße (Nutzung der einzigen gegenwärtigen Erschließung des „Schwedenkantor“ bis zur Marienstraße) erfolgen. Um einen Durchgangsverkehr vor den Gebäuden am Ryck auszuschließen, sollen in Höhe der Flucht des westlichen Gebäudes am Ryck Poller errichtet werden (Folie 37).

Sobald eine alternative Erschließung über das Gebiet des B-Planes 55a möglich ist, wird die vorbeschriebene Verkehrsführung beendet.

Fazit

Das vorliegende Masterplankonzept ist das Ergebnis des konsequenten Umsetzens der Vorgaben des Anhandgabevertrages mit der Zielstellung, in der Greifswalder Innenstadt ein modernes und zukunftsfähiges Stadtquartier zu entwickeln.

Die konstruktive und kooperative Zusammenarbeit mit den beteiligten Projektpartnern WVG, WGG und PDV, den von ihnen beauftragten Architekturbüros, der Stadtverwaltung und auch das Einbinden des Studierendenwerkes stellen auch für die Zukunft sicher, dass hier ein in das Greifswalder Lebensgefüge fest eingebundenes Entwicklungsprojekt realisiert werden kann. Die bereits durchgeführten Bürgergespräche zum Projekt haben ein bemerkenswert positives Echo gefunden. An der Beteiligung der Bürger und zukünftigen Bewohner wird ausdrücklich und im Konsens mit allen Projektpartnern festgehalten.

Wesentliche Grundlage für ein wirklich funktionierendes durchmischtes Quartier ist ein zeitgemäßes Quartiersmanagement mit einer entsprechenden sozialen Infrastruktur. Hierzu werden bereits intensive Gespräche mit dem PDV geführt, der bereit ist, die gesamte soziale Infrastruktur für ein intensives Zusammenleben aller zukünftigen Bewohner aus eigener Kraft und mit ihren tief gestaffelten Kompetenzen sicher zu stellen. Damit ist ein entscheidender Baustein des gesamten Projektes aus lokaler und regionaler Kompetenz abgesichert.

Die Unterstützung der Stadtverwaltung für das Projekt war von Beginn an bemerkenswert konstruktiv. Das ist umso wesentlicher, als die Personalsituation in der Verwaltung äußerst prekär ist, was von allen Mitarbeitern und der Führungsspitze der Stadt beachtlichen Mehraufwand erfordert, den sie ganz offensichtlich gern erbringen. Auch die Gespräche mit den Stadtwerken, der Wasserver- und der Abwasserentsorgung, sowie den anderen Infrastrukturträgern der Stadt werden offen und zielführend geführt.

Das neue Stadtquartier am Ryck „Quartier Hafenstraße“ ist ganz bewusst so geplant, dass mit seiner Realisierung ein Zeichen für die Innovations- und Zukunftsfähigkeit der Stadt gesetzt und damit letztlich auch der immer größer werdenden wissenschaftlichen Expertise und Qualität der Universität der Stadt Greifswald in der Hochschullandschaft der Bundesrepublik Rechnung getragen wird.