



BS-Beschluss öffentlich
B862-33/19

öffentlich: Ja

Drucksachen-Nr.: 06/1765
Erfassungsdatum: 12.02.2019

Beschlussdatum:
29.04.2019

Einbringer:

Dez. II, Amt 60

Beratungsgegenstand:

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz -; Satzungsbeschluss

Beratungsfolge Verhandelt - beschlossen	am	TOP	Abst.	ja	nein	enth.
Senat	18.02.2019	8.14				
Ortsteilvertretung Innenstadt	06.03.2019	7.4		5	1	1
Ausschuss für Bauwesen, Umwelt, Infrastruktur und öffentliche Ordnung	12.03.2019	6.4		12	2	0
Hauptausschuss	25.03.2019	8.10	auf TO der BS gesetzt	mehrheitlich	0	3
Bürgerschaft	29.04.2019	8.8		34	3	1

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 fasst den Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - wie folgt:

- Die während der öffentlichen Auslegung des Vorentwurfs und des Entwurfs des Bebauungsplans Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - vorgebrachten Anregungen der Öffentlichkeit sowie die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange hat die Bürgerschaft geprüft und beschließt wie im Abwägungsprotokoll der Anlage 1 aufgeführt.
Der Oberbürgermeister wird die Öffentlichkeit sowie die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, die Anregungen vorgebracht haben, von diesem Ergebnis unter Angabe der Gründe in Kenntnis setzen.

2. Aufgrund des § 10 des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I, S. 3634) sowie nach § 86 der Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Oktober 2015 (GVObI. M-V S. 344), zuletzt geändert durch Gesetz vom 13. Dezember 2017 (GVObI. M-V, S. 331), beschließt die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald den Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - bestehend aus der Planzeichnung (Teil A) und dem Text (Teil B), als Satzung (Anlage 2).
3. Die Begründung einschließlich Umweltbericht zum Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - wird in der vorliegenden Fassung vom Januar 2019 gebilligt (Anlage 3).
4. Der Oberbürgermeister gibt den Beschluss des Bebauungsplans Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - gemäß § 10 BauGB ortsüblich bekannt. Dabei ist auch anzugeben, wo der Plan mit Begründung und Umweltbericht während der Dienststunden eingesehen und über den Inhalt Auskunft verlangt werden kann.

Sachdarstellung/ Begründung

Der Planbereich des Bebauungsplans Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - liegt zwischen der Bleichstraße und der Straße - Martin-Andersen-Nexö-Platz -. Dieser wird im Norden durch die Anklamer Straße und im Süden durch die vorhandene Grünfläche begrenzt.

Mit dem Ziel einer städtebaulichen Entwicklung im Geltungsbereich des Plangebietes hat die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald einen Beschluss (BS561-29/12) zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - am 10.12.2012 gefasst. Der Vorhabenträger für die Errichtung des geplanten Parkhauses ist die Greifswalder Parkbewirtschaftungsgesellschaft (GPG).

Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat im Dezember 2010 die Fortschreibung des städtischen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes beschlossen. Die Untersuchung zeigt ein Defizit von insgesamt etwa 900 Stellplätzen im Stadtzentrum auf, wenn alle zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Konzeptes Ende 2010 geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen umgesetzt wären. Hierzu zählten insbesondere eine zentrale Ansiedlung städtischer Ämter im Stadthaus am Markt und beispielsweise die Bebauung der bisher als Stellplatzflächen genutzten Quartiere A8, A9 und A11 südlich des Hanseringes sowie des neuen Universitätscampus am Ernst-Lohmeyer-Platz.

Diese Maßnahmen bis auf das Stadthaus und den Universitätscampus mit 23 Stellplätzen sind bis dato alle noch nicht umgesetzt. Durch die begonnene Umsetzung einer Wohnbebauung auf dem Quartier A11 (nördlich der Roßmühlenstraße, zwischen der verlängerten Kuh- und Brüggstraße) sind bereits weitere öffentliche Stellplätze im Zentrum entfallen. Mit dem Bau des Parkplatzes in der Bahnhofstraße am Bahnhof konnten ca. 150 Stellplätze geschaffen werden. Diese können die bisher bereits entfallende Anzahl an Stellplätzen jedoch noch nicht kompensieren.

Mit der Evaluierung des Parkraumkonzeptes 2016 wurde die Prognose von 2010 bestätigt. Im Zentrum und unter anderem in der Fleischervorstadt sowie der südlichen Mühlenvorstadt kann nicht mehr dem tatsächlichen Stellplatzbedarf entsprochen werden. Der Parkplatz „Am Theater“ in der Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Bereichen mit den höchsten Stellplatzbedarfen im Greifswalder Zentrum. Mit der Schaffung von zukünftig maximal 530 Stellplätzen im Bereich des Martin-Andersen-Nexö-Platzes könnten die Kapazitäten der Nachfrage angepasst und eine Verringerung des Parksuchverkehrs erreicht werden.

Zentrales Ziel der Planung des Bebauungsplans Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau eines neuen öffentlich zugänglichen Parkhauses in einem Teilbereich des Plangebietes zu schaffen. Die Schaffung eines neuen Parkhauses an diesem Standort in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt und zu mehreren öffentlichen Einrichtungen (z.B. Theater, Kaisersaal, Bibliothek, Rathaus) sowie zur

Fußgängerzone soll dazu beitragen, langfristig eine Verbesserung des Stellplatzangebotes innerhalb des Greifswalder Zentrums zu erreichen.

Der südliche Bereich der jetzigen Stellplatzanlage am Martin-Andersen-Nexö-Platz ist im Jahr 2016 grundhaft saniert worden. In diesem Zusammenhang sind bereits Verkehrsabläufe durch die Verlagerung der beiden Ein- und Ausfahrtbereiche optimiert worden. Die Anlage verfügt derzeit über insgesamt 190 Stellplätze für PKWs.

Weiterhin soll durch die Ausweitung des Stellplatzangebotes an diesem innerstädtischen Standort die Attraktivität der Innenstadt als Einkaufs- bzw. Versorgungsstandort gesteigert und ein Beitrag zur langfristigen Sicherung des zentralen Versorgungsbereiches „HauptzentrumInnenstadt“ geleistet werden.

Zur Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes ist eine Umweltprüfung durchgeführt worden, die im Umweltbericht gemäß § 2a Nr. 2 BauGB zusammengefasst ist. Die Ergebnisse der Fachgutachten zum Artenschutz und zur Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung sind eingeflossen.

Unter Beachtung der Vermeidungsmaßnahmen sind keine bau-, betriebs- und/oder anlagenbedingten Verbotserletzungen zum Artenschutz zu erwarten. Als Kompensationsmaßnahme sind 5 hochstämmige Laubbäume im Plangebiet zu pflanzen.

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung und Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange erfolgte im April/Mai 2014. Der Entwurfs- und Auslegungsbeschluss wurde durch die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald am 06.10.2016 gefasst. Im Februar/März 2017 erfolgte die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 06.02.2017 um eine Stellungnahme gebeten.

Im Abwägungsprotokoll (Anlage 1) sind die Anregungen/Hinweise der zum jetzigen Zeitpunkt noch relevanten Stellungnahmen zum Vorentwurf sowie die eingegangenen Stellungnahmen zum Entwurf aufgeführt und die öffentlichen und privaten Belange abgewogen worden. Den abgegebenen Stellungnahmen und Anregungen wurde gefolgt, teilweise gefolgt bzw. nicht gefolgt. Letzteres betrifft im Wesentlichen folgende Anregungen/Hinweise:

- des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie MV (LUNG) zur Ermittlung des Schalleistungspegels der Park- und Durchfahrflächen je Parketage und zur Ermittlung des Innenschallpegels je Parketage nach Richtlinie VDI 2571 sowie zur Ermittlung der abgestrahlten Schalleistungspegel nach der Richtlinie VDI 2571 und zur Berechnung der Schallausbreitung gemäß DIN 150 9613-2. (siehe Seite 3 und 4)
- des staatlichen Amtes für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern (StALU) zur verbindlichen Festlegung der Dauerparker auf der freien Fläche westlich des Plangebietes für die Einhaltung der Spitzenpegel.
- der Stadtwerke Greifswald GmbH zur Verkehrsbelastung am Knotenpunkt Anklamer Straße / Martin-Andersen-Nexö-Platz und evtl. Abnahme der Busfahrgäste nach der Realisierung des geplanten Parkhauses.
- der Bürger (27 eingegangene Stellungnahmen) zum notwendigen Parkplatzbedarf, zur erhöhten Lärmbelastung, zur künftigen Gebäudehöhe, zur Verschattung des Grundstückes, zum hohen Verkehrsaufkommen sowie zur Rücksichtnahme in der Nachbarschaft und zur Notwendigkeit, Wirtschaftlichkeit des Parkhauses und zur Verkehrsbelastung des Knotenpunktes Anklamer Straße/ Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz. Darüber hinaus gab es Einwände in Bezug auf städtebauliche und denkmalpflegerische Belange.

Nach der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs erfolgten redaktionelle Änderungen in der Begründung und textliche Änderungen im Bebauungsplan, die die Grundzüge der Planung nicht betreffen. Erwähnt seien die ergänzenden Festsetzungen zur Grünordnung und zum Immissionsschutz sowie zum bauordnungsrecht. Weitere Ergänzungen erfolgten auch im Textteil III und IV des Bebauungsplans.

Mit der ortsüblichen Bekanntmachung des Beschlusses über die Satzung des Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - tritt der Bebauungsplan in Kraft.

Anlagen:

1. Abwägung der Stellungnahmen zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz -
2. Planzeichnung mit textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz -, vom 07.01.2019
3. Begründung zum Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz -, Januar 2019
 - 3a) Bestands- und Konfliktplan zum Umweltbericht, Januar 2019
 - 3b) Maßnahmenplan zum Umweltbericht, Januar 2019
 - 3c) Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag mit Brutvogelkartierung, Oktober 2013
 - 3d) Verkehrstechnische Untersuchung, Oktober 2013
 - 3e) Schalltechnische Untersuchung, Mai 2016

Anlage 1 zum Beschluss Nr. vom

**Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz -
der Universitäts- und Hansestadt Greifswald**

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Aufstellungsverfahren:	Datum
<hr/> (alle angegebenen §§ sind die des BauGB in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634))	
• Aufstellungsbeschluss (§ 2 Abs. 1 und § 1 Abs. 8)	10.12.2012
- Bekanntmachung des Beschlusses und Unterrichtung der Öffentlichkeit (§ 2 Abs. 1 i.V.m. § 13a Abs. 3)	16.01.2013
<hr/>	
• frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung (§ 3 Abs.1)	
- Bekanntmachung	02.04.2014
- öffentliche Auslegung vom	10.04.2014
bis zum	14.05.2014
• frühzeitige Beteiligung der Behörden (§ 4 Abs. 1)	
- Anschreiben an Behörden vom	10.04.2014
Frist bis zum	21.05.2014
<hr/>	
• Entwurfs- und Auslegungsbeschluss	06.10.2016
• Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung (§ 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2)	
- Bekanntmachung	27.01.2017
- öffentliche Auslegung vom	07.02.2017
bis zum	10.03.2017
- Anschreiben an Behörden vom	06.02.2017
Frist bis zum	13.03.2017

Nachfolgend sind alle eingegangenen Anregungen, die zum jetzigen Zeitpunkt noch relevant sind, wie folgt abgewogen:

1. Behörden und Träger öffentlicher Belange

Alle Hinweise und Stellungnahmen sind bei Bedarf an die zuständigen Stellen weitergeleitet worden.

(*) = Nr. der Beteiligungsliste

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald**Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB**

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
1.1	<p>(3*) Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern Stellungnahme vom 03.03.2017 zum Entwurf</p> <p>Mit dem o. g. Bebauungsplan (1,43 ha) soll für den Martin-Andersen-Nexö-Platz unter anderem ein sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Sondergebiet Parkhaus“ festgesetzt werden. Die zentrumsnahen Parkmöglichkeiten sollen somit von zurzeit 190 PKW Stellplätzen auf bis zu 530 Stellplätze erweitert werden. Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald nimmt gemäß Ziel 3.2.2 (1) des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Vorpommern (RREP VP) eine zentralörtliche Funktion als gemeinsames Oberzentrum wahr.</p> <p>Die Inhalte des Bebauungsplanes entsprechen der Ausstattung eines Oberzentrums (3.2.1 (1), (2) RREPVP). Der Bebauungsplan Nr. 108 ist mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Beschluss der Bürgerschaft	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
1.2	<p>(4*) Betrieb für Bau und Liegenschaften M-V Geschäftsbereich Greifswald Stellungnahme vom 15.02.2017 zum Entwurf</p> <p>Die oben genannte Unterlage wurde im BBL M-V, Geschäftsbereich Neubrandenburg, Außenstelle Greifswald überprüft. Nach derzeitigem Kenntnisstand befindet sich der Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald nicht in dem vom BBL M-V verwalteten Grundbesitz des Landes Mecklenburg -Vorpommern, so dass unsererseits hierzu weder Anregungen noch Bedenken vorzubringen sind.</p> <p>Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass sich im Verfahrensgebiet forst- oder landwirtschaftliche sowie für Naturschutzzwecke genutzte Landesflächen befinden. Für eventuelle Hinweise und Anregungen zu diesen, gem. §1 Abs. 2 des Gesetzes zur Modernisierung der Liegenschaftsverwaltung des Landes M-V sowie des Staatlichen Hochbaus vom 17.12.2001 nicht zum Sondervermögen BBL M-V gehörenden Grundstücken, sind die jeweiligen Ressortverwaltungen zuständig.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Grundsätzlich werden die betroffenen Fachbehörden direkt in das Bauleitverfahren einbezogen.

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald**Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB**

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	Ich gehe davon aus, dass bereits im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eine Einbindung dieser Fachverwaltungen erfolgt ist.	
	Beschluss der Bürgerschaft	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich
1.3	<p>(6*) Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie MV (LUNG) Stellungnahme vom 14.03.2017 zum Entwurf</p> <p>Aus Sicht des Lärmschutzes wird nachfolgend Stellung genommen. Grundlage der Prüfung bilden folgende Unterlagen:</p> <p>[1] Satzung über den Bebauungsplan Nr. 108 – Martin-Andersen-Nexö-Platz – der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Entwurf vom 15.08.2016</p> <p>[2] Begründung zur Satzung über den Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Entwurf vom 02.09.2016</p> <p>[3] Verkehrstechnische Untersuchung, Ingenieurplanung-Ost GmbH, vom März 2016</p> <p>[4] Schallgutachten, 188/201 6, Herrmann & Partner Ingenieurbüro, Planungsstand Mai–2016, vom 11.05.2016</p> <p>Die Plausibilität der Schalltechnischen Untersuchung [4] kann nicht bestätigt werden. Die Berechnung der Beurteilungspegel ist nicht nachzuvollziehen. Es wurden lediglich die Ergebnisse tabellarisch und graphisch dargestellt. Folgende Berechnungsschritte sind gemäß Parkplatzlärmstudie 1 im Gutachten aufzuführen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ermittlung des Schalleistungspegels der Park- und Durchfahrflächen je Parketage. Zur Berechnung der Schallabstrahlung der einzelnen Parketagen wird das Fahraufkommen gleichmäßig gemäß der geplanten Stellplatzzahlen auf die Geschosse verteilt. Zunächst wird aus dem Durchfahrtsverkehr, den einzelnen Parkvorgängen sowie den Fahrten auf den Rampen zwischen den Parketagen die gesamte Schalleistung dieser Etage ermittelt. • Ermittlung des Innenschallpegels je Parketage nach Richtlinie VDI 2571. Aus 	<p>Die Hinweise werden berücksichtigt. Die Berechnung des Innenschallpegels der Parketage wird entsprechen VDI 2571 genauer dargestellt.</p> <p>Weitere Richtigstellungen werden in der Begründung und im Schallschutzgutachten vorgenommen.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>dem Schalleistungspegel wird in den Parketagen der Innenpegel ermittelt. Dieser Innenpegel wird über die Fassadenöffnungen in die Umgebung abgestrahlt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ermittlung der abgestrahlten Schalleistungspegel nach der Richtlinie VDI 2571. anhand von Innenpegel, Flächengrößen und Schalldämm-Maßen werden die Schalleistungspegel der Außenbauteile ermittelt. • Berechnung der Schallausbreitung gemäß DIN 150 9613-2. Zur Überprüfung der Berechnung werden Ergebnisse von Schallpegelmessungen den Rechenergebnissen gegenübergestellt. <p>Die in [4], Anlage 2, aufgeführte VDI 2058 Bl. 1 wurde 1999–03 zurückgezogen.</p>	
	Beschluss der Bürgerschaft	Die Hinweise werden berücksichtigt. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
1.4	<p>(8*) Landesamt für Kultur und Denkmalpflege M-V Stellungnahme vom 07.02.2017 zum Entwurf</p> <p>In der vorliegenden Planung werden die Belange der Baudenkmalpflege und Bodendenkmalpflege berücksichtigt. Weitere Anregungen werden nicht gegeben.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Beschluss der Bürgerschaft	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
1.5	<p>(10*) Landkreis Vorpommern-Greifswald Stellungnahme vom 06.03.2017 zum Entwurf</p> <p>1. Gesundheitsamt 1.1. SG Hygiene-, Umweltmedizin und Hafenärztlicher Dienst Die Stellungnahme wird auf der Grundlage des Gesetzes über den Öffentlichen Gesundheitsdienst im Land Mecklenburg-Vorpommern (Gesetz über den Öffentlichen Gesundheitsdienst – OGDG MV) vom 19Juli1994 (GVOBI M-V Nr. 212-4) abgegeben. Es bestehen keine Bedenken zur Planung.</p> <p>2. Amt für Kreisentwicklung</p>	

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>2.1. SG Bauleitplanung/Denkmalschutz 2.1.1.SB Bauleitplanung</p> <p>Die im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB vorgelegten Unterlagen wurden hinsichtlich ihrer Übereinstimmung mit den Vorschriften des BauGB und den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften geprüft. Im weiteren Planverfahren sind folgende Hinweise, Anregungen und Bedenken zu beachten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Stadt Greifswald verfügt über einen wirksamen Flächennutzungsplan. 2. Der Bebauungsplan ist aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Der Bebauungsplan unterliegt nicht der Genehmigungspflicht. 3. Die städtebaulichen Zielsetzungen werden mitgetragen. Es bestehen grundsätzlich keine Bedenken zur Planung. 4. Laut Nr. 8 der Planzeichenerklärung sollen in der Planzeichnung unterschiedliche Nutzungen voneinander abgegrenzt sein. In der Planzeichnung sind jedoch mit dem Planzeichen keine unterschiedlichen Nutzungen voneinander abgegrenzt worden, sondern es ist eine Abgrenzung des unterschiedlichen Maßes der baulichen Nutzung innerhalb eines Baugebietes erfolgt. Der Widerspruch ist zu lösen. Für die Abgrenzung des unterschiedlichen Maßes der baulichen Nutzung ist das Planzeichen 15.14 der Anlage zur Planzeichenverordnung zu verwenden. 5. Inmitten des Baufeldes für das Parkhaus ist anscheinend eine rechtswinklig abgewinkelte Pflanzreihe unter Erhalt gesetzt. Die Planzeichen sind jedoch nur schwer lesbar. In den Planunterlagen sind dazu keine Angaben enthalten. Ist dies tatsächlich Planungsziel? <p>3. Kataster und Vermessungsamt 3.1. SG Geodatenzentrum</p> <p>Die Belange des Kataster- und Vermessungsamtes sind von der o.g. Planung nicht betroffen.</p> <p>4. Umweltamt (Stellungnahme am 14.03.2017 nachgereicht)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Der Hinweis ist in der Begründung berücksichtigt. 2. Der Hinweis ist in der Begründung berücksichtigt. 3. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. 4. Dem Hinweis wird gefolgt und die Erklärung entsprechend im Plan angepasst. 5. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und entsprechend im Plan anders dargestellt. Es handelt sich hierbei nicht um eine Pflanzreihe sondern um eine Darstellung für Poller aus der Stadtgrundkarte. <p>keine Hinweise oder Anregungen</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>4.1. SG Naturschutz/Landschaftspflege Aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde wird zur vorgelegten Planung folgende Stellungnahme abgegeben. Die von der Hansestadt angeforderte Stellungnahme wird auf Grundlage von § 4 Abs. 2 BauGB abgegeben. In diesem Verfahrensschritt sind die Behörden aufgefordert sich zum vorgelegten Umweltbericht einschließlich artenschutzrechtlichen Fachbeitrags zu äußern.</p> <p>Umweltbericht Der Umweltbericht wird bestätigt. Im Textteil 5 der Satzung sind die artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen festzusetzen. Dies ist nur für eine Vermeidungsmaßnahme erfolgt. Die Belange des Artenschutzes sind nicht abwägbar. Es sind alle Vermeidungsmaßnahmen in den Textteil B der Satzung zu übernehmen. Die vorgelegte Bilanzierung wird bestätigt.</p> <p>Belange des gesetzlichen Gehölzschutzes und der Baumschutzsatzung der Stadt Gemäß § 18 Abs. 1 des Gesetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (Naturschutzausführungsgesetz - NatSchAG M-V) vom 23. Februar 2010 (GVBl. M-V 2010 S.66) in der jetzt gültigen Fassung sind alle Bäume mit einem Stammumfang von mehr als 100 Zentimetern (gemessen in 1,30 Meter Höhe vom Erdboden) gesetzlich geschützt. Die ausgewiesene Baugrenze wird zu einem Konflikt mit dem vorhandenen Baumbestand führen.</p> <p>Belange des Alleenschutzes Ein Teil der ausgewiesenen Bäume sind Bestandteil einer einseitigen Baumreihe und damit nach § 19 NatSchAG MV geschützt. Ich verweise hier auf den § 19 Abs.1 und 2 NatSchAG M-V der Folgendes ausführt: (1) Alleen und einseitige Baumreihen an öffentlichen oder privaten Verkehrsflächen und Feldwegen sind gesetzlich geschützt. Die Beseitigung von Alleen oder</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt. Entsprechend wird die Maßnahme V 2 ergänzt. Die weiteren Belange des Artenschutzes werden unter „Hinweise“ ergänzt.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. In einem auf diesen Hinweis hin erstellten Baum- und Wurzelgutachten wurde festgestellt, dass die Bäume nicht beeinträchtigt werden.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald**Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB**

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>einseitigen Baumreihen sowie alle Handlungen, die zu deren Zerstörung, Beschädigung oder nachteiligen Veränderung führen können, sind verboten. Dies gilt nicht für die Pflege und Rekultivierung vorhandener Garten und Parkanlagen entsprechend dem Denkmalschutzrecht.</p> <p>(2) Die Naturschutzbehörde kann Befreiungen unter den Voraussetzungen des § 67 Absatz 1 und 3 des Bundesnaturschutzgesetzes erteilen. Bei Befreiungen aus Gründen der Verkehrssicherheit liegen Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses in der Regel erst dann vor, wenn die Maßnahme aus Gründen der Verkehrssicherheit zwingend erforderlich ist und die Verkehrssicherheit nicht auf andere Weise verbessert werden kann.</p> <p>In Auswertung des Bebauungsplanes Nr.98 „KAW-Gelände“ ist hier der Nachweis im Vorfeld der Planung (vor Satzungsbeschluss) zu führen, dass der vorhandene Baumbestand in seinem Kronenaufbau durch die geplante bauliche Anlage nicht beeinträchtigt wird.</p> <p>Die Belange des Alleenschutzes sind nicht abwägbar.</p> <p>4.2. SG Abfallwirtschaft/Immissionsschutz 4.2.1. SB Abfallwirtschaft und Bodenschutz</p> <p>Die untere Abfall- und Bodenschutzbehörde stimmt dem Vorhaben unter Berücksichtigung folgender Auflagen und Hinweise zu: Auflagen</p> <p>Während der Baumaßnahme auftretende Hinweise auf Altlastverdachtsflächen (vererdete Müllkörper, Verunreinigungen des Bodens, Oberflächen- und Grundwassers, u. a.) sind der unteren Bodenschutzbehörde des Landkreises Vorpommern-Greifswald (Standort Greifswald) sofort anzuzeigen. Die Arbeiten sind gegebenenfalls zu unterbrechen. Im Rahmen der planerischen Abwägung sind die Zielsetzungen und Grundsätze des Bundes Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) vom 17. März 1998 (BGBl. 1,5. 502) in der zuletzt gültigen Fassung und des Landesbodenschutzgesetzes (LBodSchG M-V) vom 04. Juli 2011 (GVOBl. M-V, 5. 759) zu berücksichtigen. Danach haben alle, die auf den Boden einwirken oder</p>	<p>(1) Es kommt durch das Vorhaben nicht zur Beseitigung von Alleen und einseitigen Baumreihen.</p> <p>(2) Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>In der Planung wird der Kronenbereich bereits berücksichtigt. Ergänzend wurde zur Feststellung der allgemeinen Vitalität der Bäume an der Bleichstraße und der Vereinbarkeit mit der geplanten baulichen Anlage ein Baumgutachten erstellt. Dieses wurde der UNB übergeben. Es gab keine weiteren Forderungen.</p> <p>Die Auflagen werden erfüllt. Die Informationen werden im Bebauungsplan unter dem Punkt III „Nachrichtliche Übernahme“ ergänzt und in der Begründung mit aufgenommen.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald**Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB**

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>beabsichtigen, auf den Boden einzuwirken, sich so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen, insbesondere bodenschädigende Prozesse, nicht hervorgerufen werden. Mit dem Boden ist sparsam und schonend umzugehen. Flächenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen. Treten während der Baumaßnahme Überschussböden auf oder ist es notwendig, Fremdböden auf oder einzubringen, so haben entsprechend § 7 BBodSchG die Pflichtigen Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen zu treffen. Die Forderungen der § 9– 12 der Bundes- Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12. Juli 1999 (BGBl. 1, S. 1554) in der zuletzt gültigen Fassung sind zu beachten. Dabei sind insbesondere die Anforderungen der DIN 19731 (Ausgabe 5/98) zu berücksichtigen. Bei der Verwertung des anfallenden Bodenaushubes und anderer mineralischer Abfälle sind die Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen –Technische Regeln- der Mitteilungen der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA 20) von 11/1997, 11/2003 und 11/2004 zu beachten.</p> <p>Dazu zählt auch eine Deklarationsanalyse, um den zulässigen Verwertungsweg bestimmen zu können. Beachten Sie bitte, dass eine Verwertung außerhalb der zugelassenen Anlagen nur dann ordnungsgemäß ist, wenn sie gemäß § 7 Abs. 3 KrWG auch im Einklang mit anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften steht.</p> <p>Der bestehende Wertstoffbehälterplatz ist zu erhalten oder es ist ein neuer Platz auf einer geeigneten öffentlichen Fläche auszuweisen (5 Abs. 2 AbfWG M/V vom 15.01.1997). Es ist die einzige öffentliche Entsorgungsmöglichkeit für Wertstoffe im näheren Umfeld.</p> <p>Hinweise</p> <p>Im Planungsgebiet sind nach derzeitigem Kenntnisstand keine Altlastverdachtsflächen (Altablagerungen, Altstandorte) bekannt. Bei der Errichtung von Wertstoffbehälterplätzen ist folgendes zu beachten: Die Straßen sind so zu gestalten, dass ein sicheres Befahren mit Entsorgungsfahrzeugen möglich ist (§ 45, Absatz 1 Unfallverhütungsvorschrift „Fahrzeuge“ - BGV D 29).</p> <p>Die Zufahrten zu den Müllbehälterstandorten sind so anzulegen, dass ein Rück-</p>	<p>Die Wertstoffbehälter werden nach Süden an der Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz verlagert, so dass ihre Verfügbarkeit und regelmäßige Leerung gesichert sind.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>wärtsfahren mit Müllfahrzeugen nicht erforderlich ist (§16 Unfallverhütungsvorschrift "Müllbeseitigung" BGV C 27). Für die Errichtung von Stichstraßen und -wegen gilt demnach, dass am Ende der Stichstraße und des -weges eine geeignete Wendeanlage vorhanden sein muss. Wendeanlagen können als Wendehammer, Wendekreis oder Wendeschleife ausgeführt werden. Dabei sind die Vorschriften der UVV - VBG 126 zu beachten. Wendekreise sind geeignet, wenn sie einen Mindestdurchmesser von 22 m einschließlich der Fahrzeugüberhänge haben.</p> <p>Aus immissionsschutzrechtlicher Sicht ist zwischen den aufzustellenden Glasbehältern und der nächsten Wohnbebauung ein Abstand von 20 m einzuhalten.</p> <p>4.3. SG Wasserwirtschaft Auf die Stellungnahme der unteren Wasserbehörde des Landkreises Vorpommern Greifswald zum Vorentwurf wird verwiesen. Es ergeben sich keine weiteren Auflagen oder Hinweise.</p>	<p>Der neu ausgewiesene Wertstoffcontainerplatz hat einen Abstand von mind. 23 m von der nächsten Wohnbebauung.</p> <p>Die Hinweise im Vorentwurf werden zur Kenntnis genommen. Zur Information wird mitgeteilt, dass die Wertstoffbehälter nach Süden an der Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz verlagert werden, so dass ihre Verfügbarkeit und regelmäßige Leerung gesichert sind.</p>
	<p>Beschluss der Bürgerschaft</p>	<p>Ein Beschluss ist nicht erforderlich.</p>
<p>1.6</p>	<p>(11*) Stellungnahme Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern (StALU) vom 09.03.2017 zum Entwurf</p> <p>Auf der Grundlage der vorgelegten Unterlagen wird festgestellt, dass durch das Vorhaben keine naturschutz- und bodenschutzrechtlichen Belange, die durch das StALU Vorpommern zu vertreten sind, berührt werden.</p> <p><u>Hinweise aus Sicht Küsten- und Hochwasserschutz</u> Entsprechend der Richtlinie 2-5/2012 „Bemessungshochwasserstand und Referenzhochwasserstand“ des Regelwerks Küstenschutz M-V beträgt der Bemessungshochwasserstand (BHW) für den Greifswalder Bodden im Bereich Greifswald 2,90 m NHN. Dieser Wasserstand stellt einen Ruhewasserspiegel dar</p>	<p>Keine zu berücksichtigenden Belange hinsichtlich Natur- und Bodenschutz.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Es ergeben sich keine Änderungen. Das verbleibende Risiko eines möglichen Hochwasserschadens ist nicht auszuschließen und betrifft auch alle angrenzenden Bauwerke.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald**Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB**

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>und berücksichtigt nicht den mit Hochwasser einhergehenden Seegang. Das zu errichtende Sturmflutschutzsystem für die Stadt Greifswald wurde für einen Hochwasserstand von 2,90 m HN (ca. 3,05 m NHN) geplant und errichtet. Das Schutzsystem besteht aus der Absperrung der Ryckmündung und Linienbauwerken zu beiden Seiten der Boddenküste. Mit Fertigstellung des Deiches Wieck ist die Stadt Greifswald vor Hochwasser mit dem o.a. Wasserstand geschützt. Der Schließwasserstand des Sperrwerkes beträgt 0,56 m HN unter Berücksichtigung der Vorhersage eines Hochwasserscheitels von 1,00 m HN. Auch nach Fertigstellung des gesamten Schutzsystems können bei geschlossenem Sperrwerk im Extremfall Wasserstände von ca. 1,20 m über HN innerhalb des Ryck nicht ausgeschlossen werden. Allerdings ist dies nur beim Zusammentreffen einer außerordentlich lang anhaltenden Sturmflut mit gleichzeitigen sehr hohen Binnenabflüssen des Ryck (extremer Niederschlag oder Schneeschmelze) möglich.</p> <p>Nach Abschätzung aus der topografischen Karte weist das Grundstück Höhen > 2 m NHN auf. Eine Überflutung sollte daher weitgehend ausgeschlossen sein. Aus der Sicht der von meinem Amt zu vertretenden Belange des Immissionschutz- und Abfallrechts bestehen zur o. a. Planungsabsicht Bedenken.</p> <p>Zur Beurteilung der Lärmwirkungen im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan liegt eine schalltechnische Untersuchung des Ingenieurbüro Herrmann & Partner vom 11.05.2016 (Bericht 188/2016) vor. Gemäß dem Bericht werden die Spitzenpegel der lautesten Nachstunde an dem gewählten Immissionsort IO3 überschritten. Die Absicht der GPG dem entgegen zu wirken in dem die dort liegenden Stellplätze künftig an Dauerparker vergeben werden (siehe Seite 12 der Begründung) ist zu unbestimmt.</p> <p>Auch wurde der Nachweis, dass damit die Einhaltung der Spitzenpegel möglich ist nicht erbracht.</p> <p>Die verbindliche Festlegung der Dauerparkplätze, sowie der rechnerische Nachweis, dass dies zum Einhalten der Spitzenpegel führt sind zwingend erforderlich. Andernfalls müssen geeignete Schallschutzmaßnahmen ergriffen werden (z.B.</p>	<p>Um die Überschreitung der zulässigen Lärmpegel im Bebauungsplangebiet und insbesondere am Immissionsort IO3 entgegenzuwirken, wird im Bebauungsplan folgende Festsetzungen getroffen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Zu- und Ausfahrt über die Bleichstraße in die Stellplatzanlage ist im Zeitraum von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr ausgeschlossen. 2. Zum Bauantrag für das Bauvorhaben ist einen Schallschutznachweis vorzulegen.

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Lärmschutzwand) um die erforderlichen Lärmimmissionswerte an den gewählten Immissionsorten einzuhalten. Ohne den Nachweis der Einhaltung der Immissionswerte kann dem Vorhaben nicht zugestimmt werden.</p> <p>Weiterhin wird empfohlen den Nebensatz „Lichtimmissionen auf die Nachbarbebauung, die durch Fahrzeuge innerhalb des Gebäudes verursacht werden, sind durch geeignete bauliche Maßnahmen zu vermeiden.“ in die textlichen Festsetzungen mit aufzunehmen.</p>	<p>Der Anregung wird gefolgt. Die Festsetzung wird in den textlichen Teil II (Bauordnungsrechtliche Festsetzungen) aufgenommen.</p> <p>„Der Lichttransmissionsgrad tL wird wie der Gesamtenergiedurchlassgrad nach DIN 67507 ermittelt. Er gibt an, welcher Anteil der sichtbaren Strahlung senkrecht durch das Glas hindurchtritt. Unter sichtbarer Strahlung werden dabei Wellenlängen von 380 nm bis 780 nm verstanden, bezogen auf das Helligkeitsempfindlichkeit des menschlichen Auges.</p> <p>Vereinfacht ausgedrückt bedeutet dies, dass der tL-Wert umso höher ist, desto mehr Licht von außen nach innen dringt und nicht durch Glasdicken, Glasreflektion und Glasbeschichtungen verringert wird.</p> <p>Um nach außen dringendes Licht von Fahrzeugen und Beleuchtung zu reduzieren, wird ein Lichttransmissionsgrad festgesetzt.</p>
	<p>Beschluss der Bürgerschaft</p>	<p>Den Anregungen werden gefolgt. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.</p>
<p>1.7</p>	<p>(15*) Deutsche Telekom AG, T-Com Stellungnahme vom 17.02.2017 zum Entwurf</p> <p>In Ihrem Planungsbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom, deren Lage Sie bitte aus dem beigefügten Plan entnehmen.</p> <p>Unsere Leitungen sind in der Regel mit einer Überdeckung von ca. 60 verlegt. Eine abweichende Tiefenlage ist wegen Kreuzungen anderer Anlagen, infolge nachträglicher Veränderung der Deckung durch Straßenumbauten u. dgl. und aus anderen Gründen möglich. In Kreuzungspunkten mit einer Telekommunikationslinie ist die genaue Tiefenlage durch Querschlag zu ermitteln. Ein Überbauen der Anlagen und Maßnahmen, die zu einer Verringerung der Überdeckung führen, sind nicht gestattet. Es ist die Originalüberdeckung von 0,60 Meter wieder herzustellen. Die Trassenbänder sind 0,30 Meter über die Anlagen neu zu verlegen. Bei</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Diese sind im Rahmen der Bauausführung zu berücksichtigen.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald**Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB**

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>der Freilegung der Telekommunikationslinien während der Baumaßnahme sind diese durch geeignete Maßnahmen zu schützen und zu sichern. Sollte eine Umverlegung der vorhandenen Telekommunikationslinien erforderlich sein, bitten wir dies rechtzeitig, mindestens 6 Wochen vor Baubeginn bei uns anzuzeigen. Die Kosten sind durch den Veranlasser zu tragen. Sollte durch den Bauherrn die Herstellung einer Hauszuführung für die Anbindung des geplanten Parkhauses an das Telekommunikationsnetz gewünscht sein, muss der Antrag separat über den Bauherrens-service, Rufnummer 0800 330 1 903 erfolgen. Auch Aufträge für den Rückbau und/oder Umbau der vorhandenen Telekommunikationsanlagen, müssen über o. g. Servicenummer ausgelöst werden. Weitere Hinweise finden Sie auch im Internet unter: www.telekom.de/umzug/bauherren ! Wir möchten Sie bitten, den Erschließungsträger auf diese Punkte aufmerksam zu machen. Die beigegefügte Kabelschutzanweisung ist zu beachten. Achtung folgende Hinweise bitte an die beauftragten Tiefbauunternehmen weiterleiten: Anfragen zur Einholung von „Schachtscheinen“ bzw. dem „Merkblatt über Aufgrabung Fremder in Papierform“ können von den ausführenden Firmen bei uns im Haus nur noch kostenpflichtig gestellt werden. Daher empfehlen wir die kostenfreie Möglichkeit der Antragsstellung zur Trassenauskunft unter: https://trassenauskunft-kabel.telekom.de</p>	
	Beschluss der Bürgerschaft	Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
1.8	<p>(16*) Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH Stellungnahme vom 07.03.2017 zum Entwurf</p> <p>Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens, deren Lage auf den beiliegenden Bestandsplänen dargestellt ist. Wir weisen darauf hin, dass unsere Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Belange des Bauleitplanes sind davon nicht betroffen.

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald**Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB**

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>werden dürfen. Sollte eine Umverlegung unserer Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötigen wir mindestens drei Monate vor Baubeginn Ihren Auftrag an PlanungNe3Schwerin@kabeldeutschland.de, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können.</p> <p>Wir weisen Sie ebenfalls darauf hin, dass uns ggf. (z.B. bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen) die durch den Ersatz oder die Verlegung unseren Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach § 150 (1) BauGB zu erstatten sind.</p>	
	Beschluss der Bürgerschaft	Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
1.9	<p>(20*) E.DIS AG Regionalbereich Mecklenburg Vorpommern Stellungnahme vom 10.02.2017 zum Entwurf</p> <p>Es befindet sich im angegebenen Planraum kein Anlagenbestand unseres Unternehmens, daher gibt es unsererseits keine Einwände gegen Ihre Planungen, wir erteilen dazu unsere grundsätzliche Zustimmung.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Beschluss der Bürgerschaft	Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
1.10	<p>(27*) Stadtwerke Greifswald GmbH Stellungnahme vom 10.03.2017 zum Entwurf</p> <p>Das Gebiet wird wie bislang durch den ÖPNV bedient. Die Haltestelle an der Anklamer Straße bleibt erhalten. Wir bitten jedoch die erhöhten Verkehrsmengen am Knotenpunkt Anklamer Straße / Martin-Andersen-Nexö-Platz auch in Bezug auf die Linksabbiegespur hinsichtlich des Haltestellenbereiches „Platz der Freiheit“ in der Anklamer Straße durchdringend zu betrachten, hier kommt es bereits heute zu Beeinträchtigungen des gesamten Verkehrs.</p> <p>Die Schaffung von zusätzlich 340 Parkplätzen führt zwar zur Entspannung der Parksituation und einer Verringerung des Parksuchverkehrs im gesamten Innen-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der öffentliche Personennahverkehr wird durch das Vorhaben nicht eingeschränkt. Die Verkehrsmengen wurden für alle relevanten Knotenpunkte betrachtet. Aus dieser Betrachtung erfolgte die Anordnung der Zu- und Abfahrten. Eine Reduzierung des Verkehrs auf der Anklamer Straße kann durch den Bebauungsplan nicht bewirkt werden.</p> <p>Die Stellplatzanlage „Am Theater“ wird eine Entspannung der innerstädtischen</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald**Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB**

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>stadtbereich, bedeutet jedoch für den ÖPNV eine Beraubung von Fahrgästen. Seit 2012 steigen die Fahrgastzahlen im Stadtbusverkehr wieder deutlich. Im vergangenen Jahr fuhren mit den 16 Bussen über 2,1 Millionen Fahrgäste durch das Stadtgebiet und damit rund 500.000 mehr, als noch vor 5 Jahren. Wir wünschen, dass dieser Trend weiter anhält.</p> <p>Dem Individualverkehr wird durch die Schaffung von zentrumsnahen Parkplätzen der Komfort der intensiveren Nutzung des Pkw geboten. Dies ist aus unserer Sicht gerade unter Beachtung des integrierten Klimaschutzkonzeptes der Universitäts- und Hansestadt Greifswald nicht befriedigend. Der Verkehrsbetrieb Greifswald hat im Rahmen des Klimaschutzkonzeptes in den vergangenen 3 Jahren ein positives Signal gesetzt, und einen Großteil seiner Busflotte auf erdgasbetriebene Omnibusse umgestellt. Erdgas bietet als Kraftstoff unschlagbare Vorteile – umso mehr, wenn auf nahezu emissionsfreies BIOERDGAS gesetzt wird. Allen Greifswaldern und Besuchern kommen unsere mit Bioerdgas fahrenden Busse zu Gute, denn sie fahren weitgehend ohne Staub und Geruchsbelästigungen und sind leise. Mit dem Einsatz von inzwischen 12 Erdgasbussen leistet der Verkehrsbetrieb einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele der Stadt. Jeder mit Bioerdgas betriebene Bus vermeidet rund 54 Tonnen CO₂ pro Jahr gegenüber eines Diesel-Busses. Wir bitten um Beachtung</p>	<p>Parksituation führen und damit zu einer innerstädtischen Entlastung des Parksuchverkehrs. Es wird nicht davon pauschal ausgegangen, dass die Nachfrage nach Leistungen der ÖPNV beeinträchtigt wird. Die Stellplatzanlage ist ideal für den Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel an den derzeit befindlichen Haltestellen am Platz der Freiheit.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
	Beschluss der Bürgerschaft	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
1.11	<p>(29*) Handwerkskammer Ostmecklenburg-Vorpommern Stellungnahme vom 13.02.2017 zum Entwurf</p> <p>Wir teilen mit, dass aus der Sicht unseres Hauses zum Planungsanliegen und den daraus abgeleiteten Festsetzungen keine Einwände erhoben werden.</p>	Keine Hinweise oder Anregungen
	Beschluss der Bürgerschaft	Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
1.12	(31*) Landesamt für Gesundheit und Soziales MV, Abteilung Arbeitsschutz und	

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald**Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB**

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>technische Sicherheit Stralsund Stellungnahme vom 20.02.2017 zum Entwurf</p> <p>Hiermit teile ich Ihnen mit, dass es zu dem o.g. Bebauungsplan derzeit keine Bedenken gibt. Vorliegende Bauanträge von Antragstellern für gewerbliche Betriebe und Einrichtungen können dem LAGuS M-V, Dezernat Stralsund, vor Beginn der Baumaßnahme durch den Antragsteller oder deren Beauftragte zur Stellungnahme zugeleitet werden.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Beschluss der Bürgerschaft	Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
1.13	<p>(32*) Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald, Referat Körperschaftslienschaften Stellungnahme vom 01.03.2017 zum Entwurf</p> <p>Hinsichtlich der Belange der universitären Nutzungen von Gebäuden, Flächen, etc., teile ich mit, dass diese Belange mit der vorgelegten Planung nicht tangiert werden.</p> <p>Seitens des Ref. 2.1 Bau- und Raumplanung Herr Okon - liegen folgende Anmerkungen zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 108 vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Standort des Parkhauses an diesem Ort wird nach wie vor für stadtplanerisch schlecht geeignet gehalten. - Nicht nur wird der Sichtbezug vom Platz der Freiheit zum Ensemble Landesarchiv (ehem. Garnison) mit davorliegender Freifläche unwiederbringlich zerstört: Belange des Denkmalschutzes. - Vielmehr wäre es sehr angeraten, dieses Parkhaus bzw. Parkplatzflächen in Bahnhofsnähe, z.B. auf der Fläche der ehem. KAW-Hallen unterzubringen. Dieser Standort ist für Universitätsgäste bzw. Mitarbeitende und Studierende weitaus günstiger gelegen, zum anderen würde das Westend der Stadt stärker frequentiert werden und damit die dringend benötigte Aufwertung erhalten. - Da es sich beim vorgelegten Verfahren bereits um Beteiligung gemäß §4 Abs. 2 	<p>1. Strich Im wirksamen Flächennutzungsplan der Universitäts- und Hansestadt Greifswald wurde der Planbereich als öffentliche Verkehrsfläche dargestellt. Der Standort bietet aufgrund seiner Lage günstige Bedingungen für Kurzzeit- und Langzeitparker. Einerseits ist die Innenstadt fußläufig in kurzer Zeit erreichbar, andererseits sind die kulturellen Einrichtungen wie die Stadthalle und das Theater am Altstadtrand verkehrstechnisch hervorragend angeschlossen. Die Überbauung dieser Fläche in Form eines Parkhauses führt zur Schaffung von mehreren Stellplätzen und zeitgleich zur Entspannung der Parksituation im Stadtzentrum Greifswald. Der Bau solcher öffentlichen Anlage ist im Zentrumsbereich zulässig und städtebaulich vertretbar.</p> <p>2. Strich</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>BauGB handelt, gehe ich davon aus, dass die vorgebrachten Hinweise nicht mehr berücksichtigt werden.</p>	<p>Aufgrund der räumlichen Nähe zum Zentrum wird die Errichtung der Parkplatzanlage auf der östlichen Seite der Altstadt für erforderlich gehalten.</p> <p>Die vorhandenen Bäume zwischen dem Landesarchiv und der Freifläche bilden eine Zäsur, sodass die Grünfläche in ihrer Gliederung und Ausdehnung aus städtebaulicher Sicht nicht den Ausmaßen des Landesarchivs entsprechen muss. Dies wird durch die bereits bestehende Versiegelung im südlichen Bereich der Grünfläche bestätigt, die sich ebenfalls in Front des Landesarchivs befindet. Prägend für die Grünfläche ist vorwiegend der mittlere Teil des Landesarchivs. Visuell ist das Landesarchiv in jedem Fall wahrnehmbar, da in dem Bereich nur ebenerdige Stellplätze vorgesehen sind.</p> <p>Seitens der Denkmalschutzbehörden bestehen keine Einwände zum Vorhaben. (siehe Lf- Nr. 1.4). Zur Fassadengestaltung der geplanten Stellplatzanlage wurde die untere Denkmalschutzbehörde der Universitäts- und Hansestadt Greifswald einbezogen.</p> <p>Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat im Dezember 2010 die Fortschreibung des städtischen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes beschlossen. Die Untersuchung zeigt ein Defizit von insgesamt etwa 900 Stellplätzen im Stadtzentrum auf, wenn alle zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Konzeptes Ende 2010 geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen umgesetzt wären. Hierzu zählten insbesondere eine zentrale Ansiedlung städtischer Ämter im Stadthaus am Markt und beispielsweise die Bebauung der bisher als Stellplatzflächen genutzten Quartiere A8, A9 und A11 südlich des Hanseringes sowie des neuen Universitätscampus am Ernst-Lohmeyer-Platz. Diese Maßnahmen bis auf das Stadthaus und den Universitätscampus mit 23 Stellplätzen sind bis dato alle noch nicht umgesetzt. Durch die begonnene Umsetzung einer Wohnbebauung auf dem Quartier A11 (nördlich der Roßmühlenstraße, zwischen der verlängerten Kuh- und Brüggstraße) sind bereits weitere öffentliche Stellplätze im Zentrum entfallen. Mit dem Bau des Parkplatzes in der Bahnhofstraße am Bahnhof konnten ca. 150 Stellplätze geschaffen werden. Diese können die bisher bereits entfallende Anzahl an Stellplätzen jedoch noch</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>nicht kompensieren.</p> <p>Mit der Fortschreibung wurde belegt, dass es ohne neue Stellplatzanlagen zu einer weiteren Erhöhung der Auslastung der Stellplätze in Folge städtebaulicher Entwicklungen kommen wird. Des Weiteren kann insbesondere im Zentrum und in der nördlichen Mühlenvorstadt das Angebot an Bewohnerstellplätzen die Nachfrage nicht decken. Mit der Evaluierung des Parkraumkonzeptes 2016 wurde die Prognose von 2010 bestätigt.</p> <p>3. Strich Auf der Fläche der ehem. KAW-Hallen befindet sich zurzeit ein Einkaufszentrum. Dieses befindet sich im privaten Eigentum.</p> <p>4. Strich Hinweise werden grundsätzlich in Betracht gezogen und entsprechend ordnungsgemäß abgewogen.</p>
	Beschluss der Bürgerschaft	Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
1.14	<p>(35*) Wasser- und Bodenverband „Ryck – Ziese“ Stellungnahme vom 28.02.2017 zum Entwurf</p> <p>In dem ausgewiesenen B-Plangebiet werden keine Gewässer II. Ordnung berührt, so dass aus der Sicht des Wasser- und Bodenverbandes „Ryck-Ziese“ nach den uns zur Verfügung stehenden Unterlagen keine Bedenken bestehen.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Beschluss der Bürgerschaft	Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
1.15	<p>(39*) Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz Mecklenburg-Vorpommern Stellungnahme vom 01.03.2017 zum Entwurf</p> <p>Als Träger der in der Zuständigkeit des Landes liegenden Belange von Brand- und Katastrophenschutz wird wie folgt Stellung genommen:</p>	

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald**Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB**

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Aus der Sicht der landesrelevanten Gefahrenabwehr bestehen beim Brand- und Katastrophenschutz keine Bedenken.</p> <p>Um gleichnamige kommunale Belange im Verfahren berücksichtigen zu können, sollten Sie jedoch die sachlich und örtlich zuständige Kommunalbehörde beteiligt haben.</p> <p>Außerhalb der öffentlichen Belange wird darauf hingewiesen, dass in Mecklenburg-Vorpommern Munitionsfunde nicht auszuschließen sind. Gemäß § 52 LBauO ist der Bauherr für die Einhaltung der öffentlich-rechtlichen Vorschriften verantwortlich. Insbesondere wird auf die allgemeinen Pflichten als Bauherr hingewiesen, Gefährdungen für auf der Baustelle arbeitende Personen so weit wie möglich auszuschließen. Dazu kann auch die Pflicht gehören, vor Baubeginn Erkundungen über eine mögliche Kampfmittelbelastung des Baufeldes einzuholen. Konkrete und aktuelle Angaben über die Kampfmittelbelastung (Kampfmittelbelastungsauskunft) der in Rede stehenden Fläche erhalten Sie gebührenpflichtig beim Munitionsbergungsdienst des LPBK M-V.</p> <p>Ein entsprechendes Auskunftsersuchen wird rechtzeitig vor Bauausführung empfohlen.</p>	<p>Der Hinweis berührt die Belange des Bauleitverfahrens nicht. Die Anfrage nach Kampfmittelbelastung beim Munitionsbergungsdienst des LPBK M-V ist durch den Vorhabenträger im Rahmen der Baugenehmigung wahrzunehmen.</p>
	Beschluss der Bürgerschaft	Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
1.16	<p>(54*) Handelsverband Nord Stellungnahme vom 08.03.2017 zum Entwurf</p> <p>Gegen den Entwurf des Bebauungsplans Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald erheben wir keine Bedenken.</p>	Keine Hinweise und Anregungen
	Beschluss der Bürgerschaft	Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
------------	---------------	--------------------

2. Nachbargemeinden

Alle Hinweise und Stellungnahmen sind bei Bedarf an die zuständigen Stellen weitergeleitet worden.

(*) = Nr. der Beteiligungsliste

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
2.1	<p>(41*) Gemeinde Hinrichshagen Stellungnahme vom 01.03.2017 zum Entwurf</p> <p>Mit der Planung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald werden keine Belange der Gemeinde Hinrichshagen berührt.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Beschluss der Bürgerschaft	Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
2.2	<p>(42*) Gemeinde Diedrichshagen Stellungnahme vom 03.04.2017 zum Entwurf</p> <p>Mit der Planung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald werden keine Belange der Gemeinde Diedrichshagen berührt.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Beschluss der Bürgerschaft	Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
2.3	<p>(43*) Gemeinde Neuenkirchen Stellungnahme vom 28.02.2017 zum Entwurf</p> <p>Mit der Planung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald werden keine Belange der Gemeinde Neuenkirchen berührt.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Beschluss der Bürgerschaft	Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
2.4	<p>(44*) Gemeinde Wackerow Stellungnahme vom 22.02.2017 zum Entwurf</p> <p>Mit der Planung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald werden keine Belange der Gemeinde Wackerow berührt.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Beschluss der Bürgerschaft	Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
2.5	(45*) Gemeinde Weitenhagen	

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald**Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB**

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	Stellungnahme vom 09.03.2017 zum Entwurf Mit der Planung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald werden keine Belange der Gemeinde Weitenhagen berührt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Beschluss der Bürgerschaft	Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
2.6	(46*) Gemeinde Levenhagen Stellungnahme vom 22.03.2017 zum Entwurf Mit der Planung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald werden keine Belange der Gemeinde Levenhagen berührt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Beschluss der Bürgerschaft	Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
2.7	(47*) Gemeinde Kemnitz Stellungnahme vom 23.02.2017 zum Entwurf Die Gemeinde Kemnitz hat zum vorliegenden Entwurf des B-Planes Nr. 108 der Universitäts- und Hansestadt Greifswald keine Einwände/ Bedenken/ Hinweise.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	Beschluss der Bürgerschaft	Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

3. Stellungnahmen der Öffentlichkeit**Juristische Person**

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
3.1	<p>Bürger Stellungnahme vom 12.05.2014 zum Vorentwurf</p> <p>Als Anwohner der Langen Reihe mit Ausfahrt in die Bleichstraße lehnen wir ein Parkhaus von den bekannt gewordenen Dimensionen ab. Ein Parkhaus mit 3 Etagen und einer Höhe bis 14 m wäre völlig überproportional zu den Erfordernissen. Seit Einführung der erhöhten Parkgebühr von 1,- auf 2,- € ist der jetzige Parkplatz nie mehr ausgelastet gewesen und er würde es somit auch in Zukunft nicht sein. Der Betonklotz in dieser Höhe der eines Tages als Investruine da steht, wird ein Schandfleck für Greifswald sein. Noch hinzu kommt, das eine alte, sehr gut erhaltene Eiche weichen muss. Wenn schon ein Parkhaus nötig ist, dann wären 2 Ebenen durchaus ausreichend und würden wesentlich besser in das Umfeld des Nexö-Platzes passen. Wir bitten diesen Sachverhalt zu überdenken.</p>	<p>Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat im Dezember 2010 die Fortschreibung des städtischen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes beschlossen. Die Untersuchung zeigt ein Defizit von insgesamt etwa 900 Stellplätzen im Stadtzentrum auf, wenn alle zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Konzeptes Ende 2010 geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen umgesetzt wären. Hierzu zählten insbesondere eine zentrale Ansiedlung städtischer Ämter im Stadthaus am Markt und beispielsweise die Bebauung der bisher als Stellplatzflächen genutzten Quartiere A8, A9 und A11 südlich des Hanseringes sowie des neuen Universitätscampus am Ernst-Lohmeyer-Platz. Diese Maßnahmen bis auf das Stadthaus und den Universitätscampus mit 23 Stellplätzen sind bis dato alle noch nicht umgesetzt. Durch die begonnene Umsetzung einer Wohnbebauung auf dem Quartier A11 (nördlich der Roßmühlenstraße, zwischen der verlängerten Kuh- und Brüggstraße) sind bereits weitere öffentliche Stellplätze im Zentrum entfallen. Mit dem Bau des Parkplatzes in der Bahnhofstraße am Bahnhof konnten ca. 150 Stellplätze geschaffen werden. Diese können die bisher bereits entfallende Anzahl an Stellplätzen jedoch noch nicht kompensieren.</p> <p>Mit der Fortschreibung wurde belegt, dass es ohne neue Stellplatzanlagen zu einer weiteren Erhöhung der Auslastung der Stellplätze in Folge städtebaulicher Entwicklungen kommen wird. Des Weiteren kann insbesondere im Zentrum und in der nördlichen Mühlenvorstadt das Angebot an Bewohnerstellplätzen die Nachfrage nicht decken. Mit der Evaluierung des Parkraumkonzeptes 2016 wurde die Prognose von 2010 bestätigt.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	Beschluss der Bürgerschaft	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
3.2	<p>Bürger Stellungnahme vom 14.05.2014 zum Vorentwurf</p> <p>In Bezug auf den Bebauungsplan, der ein Parkhaus auf dem Martin-Andersen-Nexö-Platz vorsieht, möchte ich Ihnen hiermit eine Einschätzung aus der Sicht einer Anwohnerin übermitteln:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der große Vorteil des bisherigen Parkplatzes auf dem Nexö-Platz liegt darin, dass dieser Platz gleichzeitig der Busparkplatz ist. Hier kommen Touristen an. Aber hier starten auch Reisegruppen, Vereine oder Schulklassen. Diese Personen werden in der Regel durch Angehörige begleitet, die sie wegen des Gepäcks zum Nexö-Platz bringen bzw. wieder abholen. Für alle diese begleitenden PKW gibt es derzeit Parkmöglichkeiten direkt auf dem Platz. <p>Daher sehe ich in den geplanten Haltenischen für Busse am Hansering keine gute Alternative. Touristen könnten selbstverständlich über solche Haltebuchten in die Stadt gelangen. Aber für die große Anzahl der anderen Reisenden wäre diese Option wenig günstig und es stellen sich für mich folgende Fragen: Wo halten die Angehörigen der Reisenden, die das Gepäck bringen bzw. abholen? Und lässt es der Verkehr auf dem Hansering tatsächlich zu, dass man dort ständig eine ganze Spur für Busse reserviert?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Was die beliebte Nutzung des Nexö-Platzes als Parkplatz derzeit ausmacht, ist der relativ günstige Preis für das Parken. Ich habe jedoch beobachtet, dass die letzte Preiserhöhung schon dafür gesorgt hat, dass der Platz weniger nachgefragt wird als zuvor. Da die Parkplätze eines Parkhauses sicherlich nicht für 2,- Euro am Tag angeboten werden können, ist zu befürchten, dass Parkflächen in der geplanten Dimension nicht ausgelastet sein werden! <p>Daher bitte ich dringend darum, die bisherige Auslastung aller Parkflächen in Greifswald zu berücksichtigen und die Ausmaße des geplanten Parkhauses zu überdenken!</p>	<p>1. Pkt. Im Vorfeld des bereits erfolgten Ausbaus des ebenerdigen Parkplatzes im Jahr 2016 sind die Busparkplätze verlagert worden. Die neue Situation für Reisebusse hat sich allgemein bewährt. Darüber hinaus sind noch verfügbare Flächen für Reisebusse im Umfeld des Bahnhofs vorhanden.</p> <p>2. Pkt. Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat im Dezember 2010 die Fortschreibung des städtischen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes beschlossen. Die Untersuchung zeigt ein Defizit von insgesamt etwa 900 Stellplätzen im Stadtzentrum auf, wenn alle zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Konzeptes Ende 2010 geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen umgesetzt wären. Hierzu zählten insbesondere eine zentrale Ansiedlung städtischer Ämter im Stadthaus am Markt und beispielsweise die Bebauung der bisher als Stellplatzflächen genutzten Quartiere A8, A9 und A11 südlich des Hanseringes sowie des neuen Universitätscampus am Ernst-Lohmeyer-Platz. Diese Maßnahmen bis auf das Stadthaus und den Universitätscampus mit 23 Stell-</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald**Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB**

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Es ist keine Frage, dass die Stadt ausreichend Parkmöglichkeiten anbieten muss. Aber mir erscheint ein Parkhaus in dieser Größe für überdimensioniert. An Parkflächen, die ungenutzt bleiben, aber versorgt werden müssen, kann niemand interessiert sein. Ich befürchte hier ein ähnliche Entwicklung wie die des Baus der vielen Einkaufspassagen vor einigen Jahren: Wer nutzt heute die Nexö-, Mühlen- oder Dompassage? Für die Berücksichtigung meiner Überlegungen in der weiteren Planung wäre ich sehr dankbar!</p>	<p>plätzen sind bis dato alle noch nicht umgesetzt. Durch die begonnene Umsetzung einer Wohnbebauung auf dem Quartier A11 (nördlich der Roßmühlenstraße, zwischen der verlängerten Kuh- und Brüggstraße) sind bereits weitere öffentliche Stellplätze im Zentrum entfallen. Mit dem Bau des Parkplatzes in der Bahnhofstraße am Bahnhof konnten ca. 150 Stellplätze geschaffen werden. Diese können die bisher bereits entfallende Anzahl an Stellplätzen jedoch noch nicht kompensieren. Mit der Fortschreibung wurde belegt, dass es ohne neue Stellplatzanlagen zu einer weiteren Erhöhung der Auslastung der Stellplätze in Folge städtebaulicher Entwicklungen kommen wird. Des Weiteren kann insbesondere im Zentrum und in der nördlichen Mühlenvorstadt das Angebot an Bewohnerstellplätzen die Nachfrage nicht decken. Mit der Evaluierung des Parkraumkonzeptes 2016 wurde die Prognose von 2010 bestätigt. In Anbetracht des Umfeldes ist das im Bebauungsplan festgesetzte Maß der Nutzung für das öffentlich geplante Parkhaus städtebaulich vertretbar.</p>
	Beschluss der Bürgerschaft	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.</p>
3.3	<p>Bürger Stellungnahme vom 14.05.2014 zum Vorentwurf</p> <p>Meine Name ist [N.N., Stadtbauamt], ich bin Student der Landschaftsökologie an der EMAU Greifswald und wohnhaft in der [N.N., Stadtbauamt], also direkt benachbart am Nexö-Platz. Eine weitere innerstädtische bauliche Maßnahme erschüttert mich und stellt die Frage der Sinnhaftigkeit. Für mich scheint der aktuelle Parkplatz selten überlastet und ein Änderung der Parkmöglichkeiten würde keine Besucher oder Anwohner davon abhalten, nicht mehr in der Innenstadt zu parken. Anwohner haben das Recht vor Ihrem Haus zu parken, Touristen, Besucher etc. werden wohl zu bequem sein. Die Vorstellung ein 4-stöckiges Parkhaus zu errichten kommt mir sehr stark überdimensioniert vor.</p>	<p>Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat im Dezember 2010 die Fortschreibung des städtischen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes beschlossen. Die Untersuchung zeigt ein Defizit von insgesamt etwa 900 Stellplätzen im Stadtzentrum auf, wenn alle zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Konzeptes Ende 2010 geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen umgesetzt wären. Hierzu zählten insbesondere eine zentrale Ansiedlung städtischer Ämter im Stadthaus am Markt und beispielsweise die Bebauung der bisher als Stellplatzflächen genutzten Quartiere A8, A9 und A11 südlich des Hanseringes sowie des neuen Universitätscampus am Ernst-Lohmeyer-Platz. Diese Maßnahmen bis auf das Stadthaus und den Universitätscampus mit 23 Stell-</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Ich bin in der Fachgruppe Ornithologie in Greifswald und einige Beobachtungen wurden auch vor mir im Anhang des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages erwähnt. Nach meiner Meinung wird Tatsache kein Brut-, Rastlebensraum von Arten zerstört, sondern eher eine enorme Barrierewirkung zur Wallanlage, Lüftraumverbauung, Lichtemission und Kollisionsrisiko.</p> <p>Die unzurechenbaren Bau- und Fällmaßnahmen an der Wallanlage haben einen starken Vergrämnungsverlust von Vogelarten inne gehabt. Z.b. trat keiner der beiden Brutpaare Waldkauz die Brut während der Baumaßnahmen an und somit fiel eine Reproduktion 2014 aus ! Der Nexöplatz ist ein wichtiger Ausweichlebensraum für das Brutpaar im Bereich Schießwall und würde durch das hohe Bauwerk eine Barriere vorgesetzt bekommen. Gerade auch dadurch, dass durch die Bauarbeiten am Schießwall, wohl die Brutstätte verloren gegangen und eher eine Ansiedlung im Bereich Nexöplatz zu erwarten ist. Im übrigen entsteht am Schießwall einer neuer größerer Parkplatz, Warum noch einer ?</p> <p>Zur Brutvogelkartierung wollte ich noch anmerken, dass es mal wieder ein Laie</p>	<p>plätzen sind bis dato alle noch nicht umgesetzt. Durch die begonnene Umsetzung einer Wohnbebauung auf dem Quartier A11 (nördlich der Roßmühlenstraße, zwischen der verlängerten Kuh- und Brüggstraße) sind bereits weitere öffentliche Stellplätze im Zentrum entfallen. Mit dem Bau des Parkplatzes in der Bahnhofstraße am Bahnhof konnten ca. 150 Stellplätze geschaffen werden. Diese können die bisher bereits entfallende Anzahl an Stellplätzen jedoch noch nicht kompensieren.</p> <p>Mit der Fortschreibung wurde belegt, dass es ohne neue Stellplatzanlagen zu einer weiteren Erhöhung der Auslastung der Stellplätze in Folge städtebaulicher Entwicklungen kommen wird. Des Weiteren kann insbesondere im Zentrum und in der nördlichen Mühlenvorstadt das Angebot an Bewohnerstellplätzen die Nachfrage nicht decken. Mit der Evaluierung des Parkraumkonzeptes 2016 wurde die Prognose von 2010 bestätigt.</p> <p>Auch der artenschutzrechtliche Fachbeitrag kam zu dem Schluss, dass durch das Vorhaben keine relevanten Brut- oder Rastlebensräume zerstört werden, sondern vor allem die Wirkungen des geplanten Bauwerkes Auswirkungen auf die Fauna haben wird. Aus diesem Grunde wurden die Vermeidungsmaßnahmen V1 und V2 festgelegt.</p> <p>Der Sachverhalt wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Brutvogelkartierung 2013 konnte für den Bereich des Martin-Andersen-Nexö-Platzes eine Habitatnutzung durch den Waldkauz nachweisen. Eine Nutzung als Bruthabitat konnte jedoch nicht nachgewiesen werden. Auch ist unumstritten, dass sich durch eine bauliche Anlage der Barriereeffekt für Vögel erhöht. Dieser wurde im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag entsprechend berücksichtigt und bewertet.</p> <p>Ob die durch die Bauarbeiten verursachten Störungen im Bereich des Schieß-</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald**Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB**

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>vorgenommen hat und auch Fehler vorzufinden sind. Ein Nachweis der Turteltaube ist mehr als unwahrscheinlich und wäre auch eine Art der Roten Liste MV. Es wird sich wahrscheinlich um die Türkentaube handeln.</p> <p>Nur drei Brutnachweise von Arten zeigen die Unerfahrenheit des Kartierers.</p> <p>Wenn ein Parkhaus, dann könnte ich mir vorstellen, weniger überdimensioniert (2 Stockwerke), dass keine Barrierewirkung entsteht. Schutz vor Kollision. Aufarbeitung der Grünflächen mit Buschwerk und Bäumen, welche bei weiten wichtige Funktionen aufweisen, als im Fachbeitrag pauschalisiert wird.</p>	<p>walles eine dauerhafte Vergrämung der Waldkauzbrutpaare hervorrufen, ist weder zu belegen, noch zu wiederlegen. Aufgrund des höheren Störpotentials des Bereiches Nexöplatz (insbesondere zu den Dämmerungs- und Nachtstunden) und dem geringeren Vorkommen an potentiellen Bruthabitaten wird jedoch eher davon ausgegangen, dass nach Abschluss der Bauarbeiten im Bereich der Wallanlagen, diese im Vergleich zum Nexöplz eine bessere Bruthabitateignung aufweisen.</p> <p>Der Bedarf an einer neuen Parkplatzanlage hat sich aus dem Parkraumkonzept ergeben. Wie in der Brutvogelkartierung und dem Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (jeweils Tab. 2 Ergebnisse der Brutvogelerfassung) zu entnehmen, wurde die Türkentaube nachgewiesen. Die Ausweisung in den Legenden der Abbildungen 2 ist unkorrekt und wird korrigiert.</p> <p>Die Kartierung erfolgte durch eine fachkompetente Biologin mit Berufserfahrung.</p> <p>Bei den vorhandenen und verbleibenden Grünflächen handelt es sich um parkartige Grünflächen, bei denen eine weitere Verdichtung mit Buschwerk und Bäumen nur in einem gewissen Umfang den städtebaulichen Zielvorstellungen entspricht. Ein Gestaltungskonzept für die Grünanlagen ist nicht Bestandteil des Bebauungsplans Nr. 108. Dennoch wird versucht, die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen möglichst im Bereich des Planbereiches umzusetzen (Kompensationspflanzungen von Bäumen).</p>
	Beschluss der Bürgerschaft	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p> <p>Ein Beschluss ist nicht erforderlich.</p>
3.4	<p>Bürger</p> <p>Stellungnahme vom 14.05.2014 zum Vorentwurf</p> <p>Gegen den B-Plan wird Widerspruch erhoben.</p>	<p>Zum Widerspruch liegt keine Begründung vor. Dieser wird zur Kenntnis genommen.</p>
	Beschluss der Bürgerschaft	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ein Beschluss ist nicht erforderlich.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
3.5	<p>Bürger Stellungnahme vom 13.05.2014 zum Vorentwurf</p> <p>Ich bin Eigentümerin des Grundstücks [N.N., Stadtbauamt] und wohne dort dauerhaft.</p> <p>Mit einer Umsetzung eines Parkhauses lt. Vorentwurf zum Bebauungsplan befürchte ich aufgrund der geplanten bzw. zulässigen Gebäudehöhe und den Ausmaßen der Anlage eine völlige Verschattung meines Grundstücks aus Richtung Bleichstraße, zu welcher im Wesentlichen meine Wohnräume ausgerichtet sind. Des Weiteren hinterfrage ich insgesamt kritisch die Kapazität bzw. die Notwendigkeit der Anzahl von 600 Stellplätzen am Martin-Andersen-Nexö-Platz.</p> <p>Ich möchte wissen, wie die Fassadengestaltung für das künftige Parkhaus aussehen bzw. festgesetzt sein soll.</p> <p>Wegen des künftig zu erwartenden, erhöhten Verkehrsaufkommens befürchte ich Lärmbelastigungen in erheblichem Ausmaß. Die Privatsphäre der Anwohner wäre künftig stark beeinträchtigt und würde zu einer massiven Wertminderung meines Grundstücks führen.</p> <p>Ich bitte dringend, meine Hinweise und Anregungen im weiteren Verfahren zu berücksichtigen!</p>	<p>Die Verschattung der Gebäude erfolgt teilweise in den kurzen Zeitabschnitten. Eine Visualisierung in der Begründung zum Bebauungsplan stellt dieser Sachverhalt dar.</p> <p>Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat im Dezember 2010 die Fortschreibung des städtischen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes beschlossen. Die Untersuchung zeigt ein Defizit von insgesamt etwa 900 Stellplätzen im Stadtzentrum auf, wenn alle zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Konzeptes Ende 2010 geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen umgesetzt wären. Hierzu zählten insbesondere eine zentrale Ansiedlung städtischer Ämter im Stadthaus am Markt und beispielsweise die Bebauung der bisher als Stellplatzflächen genutzten Quartiere A8, A9 und A11 südlich des Hanseringes sowie des neuen Universitätscampus am Ernst-Lohmeyer-Platz. Diese Maßnahmen bis auf das Stadthaus und den Universitätscampus mit 23 Stellplätzen sind bis dato alle noch nicht umgesetzt. Durch die begonnene Umsetzung einer Wohnbebauung auf dem Quartier A11 (nördlich der Roßmühlenstraße, zwischen der verlängerten Kuh- und Brüggstraße) sind bereits weitere öffentliche Stellplätze im Zentrum entfallen. Mit dem Bau des Parkplatzes in der Bahnhofstraße am Bahnhof konnten ca. 150 Stellplätze geschaffen werden. Diese können die bisher bereits entfallende Anzahl an Stellplätzen jedoch noch nicht kompensieren.</p> <p>Mit der Fortschreibung wurde belegt, dass es ohne neue Stellplatzanlagen zu einer weiteren Erhöhung der Auslastung der Stellplätze in Folge städtebaulicher Entwicklungen kommen wird. Des Weiteren kann insbesondere im Zentrum und in der nördlichen Mühlenvorstadt das Angebot an Bewohnerstellplätzen die Nachfrage nicht decken.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Wesentliche Punkte hinsichtlich der Baugestaltung wurden im Bebauungsplan festgesetzt. In Anbetracht des Umfeldes sind die im Bebauungsplan festgesetzten Höhen für das öffentlich geplante Parkhaus städtebaulich vertretbar.</p> <p>Mit der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan wurde die zu erwartende Schallimmissionsbelastung an der vorhandenen schutzbedürftigen Bebauung im Umfeld des geplanten Bauvorhabens rechnerisch ermittelt und bewertet. Die Untersuchung weist nach, dass die entsprechenden Immissionsrichtwerte der TA Lärm 1998 in den Beurteilungszeiträumen tags und nachts grundsätzlich eingehalten werden. Im Bereich der Zu- und Ausfahrt Bleichstraße kann es jedoch im Beurteilungszeitraum „Nachts“ zu Überschreitungen des zulässigen Spitzenpegels kommen. Um dies weitgehend zu unterbinden, ist geplant, die dort liegenden Stellplätze künftig überwiegend an Dauerparker zu vergeben. Außerdem ist im weiteren Verfahren vorgesehen, Ab- und Zufahrt in die Stellplatzanlage im Zeitraum von 22.00 bis 6.00 Uhr auszuschließen.</p>
	Beschluss der Bürgerschaft	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
3.6	<p>Bürger Stellungnahme vom 13.05.2014 zum Vorentwurf</p> <p>Ich denke, dass der Vorentwurf mit 600 Stellplätzen überdimensioniert ist, da der Parkplatz selbst zu Stoßzeiten momentan nie vollständig ausgelastet wird, die ganze Atmosphäre um die Europakreuzung mit Theater und Eingang in die Fußgängerzone wird durch ein Vierstöckiges Gebäude durch die Zerstörung von Blickachsen entwertet. An anderen Standorten der Stadt wäre es bestimmt möglich, ein Parkhaus besser zu integrieren, die Bleichstraße als Ausfahrt zu benutzen ist ebenfalls absurd, für eine darreiche Nutzung ist die Straße zu schmal, und zu nah an den Häusern gelegen, wenn die alte Bausubstanz nicht durch die Bauarbeiten geschädigt wird, dann spätestens durch den Verkehr.</p>	Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat im Dezember 2010 die Fortschreibung des städtischen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes beschlossen. Die Untersuchung zeigt ein Defizit von insgesamt etwa 900 Stellplätzen im Stadtzentrum auf, wenn alle zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Konzeptes Ende 2010 geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen umgesetzt wären. Hierzu zählten insbesondere eine zentrale Ansiedlung städtischer Ämter im Stadthaus am Markt und beispielsweise die Bebauung der bisher als Stellplatzflächen genutzten Quartiere A8, A9 und A11 südlich des Hanseringes sowie des neuen Universitätscampus am Ernst-Lohmeyer-Platz. Diese

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Außerdem befindet sich das Baugebiet auf schwierigem Untergrund, auch die neueren Gebäude der Nexopassage zeigen Absenkungsrisse, diese können durch den Bau verstärkt werden.</p> <p>Besonders bitte ich aber im Namen von Familien mit Kindern, die in eine Straße (Sackgasse) gezogen sind, die eine Ruheoase in der Stadt darstellt, auf der Kinder spielen können, daraus keine Hauptverkehrsader zu machen.</p>	<p>Maßnahmen bis auf das Stadthaus und den Universitätscampus mit 23 Stellplätzen sind bis dato alle noch nicht umgesetzt. Durch die begonnene Umsetzung einer Wohnbebauung auf dem Quartier A11 (nördlich der Roßmühlenstraße, zwischen der verlängerten Kuh- und Brüggstraße) sind bereits weitere öffentliche Stellplätze im Zentrum entfallen. Mit dem Bau des Parkplatzes in der Bahnhofstraße am Bahnhof konnten ca. 150 Stellplätze geschaffen werden. Diese können die bisher bereits entfallende Anzahl an Stellplätzen jedoch noch nicht kompensieren.</p> <p>Mit der Fortschreibung wurde belegt, dass es ohne neue Stellplatzanlagen zu einer weiteren Erhöhung der Auslastung der Stellplätze in Folge städtebaulicher Entwicklungen kommen wird. Des Weiteren kann insbesondere im Zentrum und in der nördlichen Mühlenvorstadt das Angebot an Bewohnerstellplätzen die Nachfrage nicht decken.</p> <p>In Anbetracht des Umfeldes sind die im Bebauungsplan festgesetzten Höhen für das öffentlich geplante Parkhaus städtebaulich vertretbar.</p> <p>Bei der Ausführungsplanung wird eine Bodengrunduntersuchung durchgeführt und bei Bedarf entsprechende Maßnahmen zur Bodenfestigkeit getroffen.</p> <p>Die Bleichstraße endet in einer Wendschleife und ist eine untergeordnete Erschließungsstraße. Diese wird ihren Charakter weiterhin beibehalten. Grundsätzlich wäre ein Tempolimit möglich sofern das straßenverkehrsrechtlich geboten ist.</p>
	<p>Beschluss der Bürgerschaft</p>	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.</p>
<p>3.7</p>	<p>Bürger Stellungnahme vom 14.05.2014 zum Vorentwurf</p> <p>Ich lehne das Vorhaben, auf dem Gelände des schon jetzt existierenden Parkplatzes auf dem Martin-Andersen-Nexö Platz, ein Parkhaus zu bauen ab. Aus mehreren</p>	<p>Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat im Dezember 2010 die Fortschreibung des städtischen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Gründen bin ich der Ansicht, dass ein solches Bauvorhaben der schönen Stadt Greifswald nicht gerecht werden würde.</p> <p>Zum einen würde das Stadtbild unter einem solch großem Parkhaus leiden, da es nicht in die Esthetik der Stadt eingegliedert werden kann. Zum anderen wäre ein erhöhter Lärmpegel eine unglaubliche Belastung für die Anwohner, genauso wie die Einschränkung der Lebensqualität durch Abgase.</p> <p>Zuletzt möchte ich sie noch darauf hinweisen, dass ich aus vielen Gesprächen mit Bürgern und Bürgerinnen Greifswalds weiß welch ein großer Image Schaden ein solches Bauvorhaben wäre. Da Greifswald als "Fahrrad-Stadt" gehandelt wird, was sowohl Familienfreundlich als auch Fortschrittlich für eine Deutsche Stadt ist.</p> <p>Ich lehne das Bauvorhaben Nr. 108 – Martin-Andersen-Nexo-Platz, aus oben genannten Gründen ab, und hoffe sie werden das Bauvorhaben nicht wie geplant umsetzen.</p>	<p>beschlossen. Die Untersuchung zeigt ein Defizit von insgesamt etwa 900 Stellplätzen im Stadtzentrum auf, wenn alle zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Konzeptes Ende 2010 geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen umgesetzt wären. Hierzu zählten insbesondere eine zentrale Ansiedlung städtischer Ämter im Stadthaus am Markt und beispielsweise die Bebauung der bisher als Stellplatzflächen genutzten Quartiere A8, A9 und A11 südlich des Hanseringes sowie des neuen Universitätscampus am Ernst-Lohmeyer-Platz. Diese Maßnahmen bis auf das Stadthaus und den Universitätscampus mit 23 Stellplätzen sind bis dato alle noch nicht umgesetzt. Durch die begonnene Umsetzung einer Wohnbebauung auf dem Quartier A11 (nördlich der Roßmühlenstraße, zwischen der verlängerten Kuh- und Brüggstraße) sind bereits weitere öffentliche Stellplätze im Zentrum entfallen. Mit dem Bau des Parkplatzes in der Bahnhofstraße am Bahnhof konnten ca. 150 Stellplätze geschaffen werden. Diese können die bisher bereits entfallende Anzahl an Stellplätzen jedoch noch nicht kompensieren.</p> <p>Mit der Fortschreibung wurde belegt, dass es ohne neue Stellplatzanlagen zu einer weiteren Erhöhung der Auslastung der Stellplätze in Folge städtebaulicher Entwicklungen kommen wird. Des Weiteren kann insbesondere im Zentrum und in der nördlichen Mühlenvorstadt das Angebot an Bewohnerstellplätzen die Nachfrage nicht decken.</p> <p>Die Schaffung von zusätzlichem Parkraum kann den Fehlbetrag öffentlicher Stellplätze mit Parkausweis für Bewohner mindern.</p> <p>Mit der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan wurde die zu erwartende Schallimmissionsbelastung an der vorhandenen schutzbedürftigen Bebauung im Umfeld des geplanten Bauvorhabens rechnerisch ermittelt und bewertet. Die Untersuchung weist nach, dass die entsprechenden Immissionsrichtwerte der TA Lärm 1998 in den Beurteilungszeiträumen tags und nachts grundsätzlich eingehalten werden.</p> <p>In Anbetracht des Umfeldes ist das im Bebauungsplan festgesetzte Maß der Nutzung für das öffentlich geplante Parkhaus städtebaulich vertretbar.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	Beschluss der Bürgerschaft	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
3.8	<p>Bürger Stellungnahme vom 13.05.2014 zum Vorentwurf</p> <p>Dass der geplante Parkplatz nicht an der Mensa gebaut wird und damit das Innenstadtbild Greifswalds gewahrt wird, begrüße ich. Der Bebauungsplan zum Nexö-Platz sieht meines Wissens vor, dass die Bleichstraße als Abfahrtsweg vorgesehen ist, Damit hin ich nicht einverstanden und lege dagegen Widerspruch ein. Die Bleichstraße und die angrenzenden Straßen müssen nicht unnötig zu einer Durchfahrtsstraße werden. Die Ab- und Zufahrt zum Parkplatz sollte über die Anklammerstraße führen.</p>	<p>Der Anregung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Bleichstraße wird zurzeit als Ab- und Zufahrtsweg genutzt. Für den Betrieb des künftigen Parkhauses im Plangebiet wurden fünf unterschiedliche Erschließungsvarianten im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung geprüft. Die Abwägung einer Vorzugsvariante für die Erschließung des neuen Parkhauses unterliegt vor allem der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Anklamer Straße/ Martin-Andersen-Nexö-Platz. Im Ergebnis der Untersuchung und deren Abwägung soll die Erschließungsvariante Nr. 5 umgesetzt werden. Bei dieser Variante erfolgen Ein- und Ausfahrten des neuen Parkhauses sowohl über die Bleichstraße als auch über die Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz. Hierbei wurde die Verkehrsqualität unter der Annahme von maximal 530 Stellplätzen als ausreichend beurteilt.</p>
	Beschluss der Bürgerschaft	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
3.9	<p>Bürger Stellungnahme vom 12.05.2014 zum Vorentwurf</p> <p>Die Wohnungseigentümergeinschaft des Objektes [N.N., Stadtbauamt] sind strikt gegen den Ausbau des Nexö-Platzes aus folgenden Gründen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. nach unserer Auffassung ist das Parkplatzangebot in Greifswald ausreichend 2. eine Ausfahrt zur Bleichstrasse würde zu erheblichen Verkehrsproblemen in dieser Strasse führen. 3. das Parkhaus mit entsprechenden Parkgebühren würde die Situation für das Anwohnerparken in der Bleichstrasse noch einmal verschärfen. 	<p>zu 1.</p> <p>Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat im Dezember 2010 die Fortschreibung des städtischen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes beschlossen. Die Untersuchung zeigt ein Defizit von insgesamt etwa 900 Stellplätzen im Stadtzentrum auf, wenn alle zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Konzeptes Ende 2010 geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>umgesetzt wären. Hierzu zählten insbesondere eine zentrale Ansiedlung städtischer Ämter im Stadthaus am Markt und beispielsweise die Bebauung der bisher als Stellplatzflächen genutzten Quartiere A8, A9 und A11 südlich des Hanseringes sowie des neuen Universitätscampus am Ernst-Lohmeyer-Platz. Diese Maßnahmen bis auf das Stadthaus und den Universitätscampus mit 23 Stellplätzen sind bis dato alle noch nicht umgesetzt. Durch die begonnene Umsetzung einer Wohnbebauung auf dem Quartier A11 (nördlich der Roßmühlenstraße, zwischen der verlängerten Kuh- und Brüggestraße) sind bereits weitere öffentliche Stellplätze im Zentrum entfallen. Mit dem Bau des Parkplatzes in der Bahnhofstraße am Bahnhof konnten ca. 150 Stellplätze geschaffen werden. Diese können die bisher bereits entfallende Anzahl an Stellplätzen jedoch noch nicht kompensieren.</p> <p>Mit der Fortschreibung wurde belegt, dass es ohne neue Stellplatzanlagen zu einer weiteren Erhöhung der Auslastung der Stellplätze in Folge städtebaulicher Entwicklungen kommen wird. Des Weiteren kann insbesondere im Zentrum und in der nördlichen Mühlenvorstadt das Angebot an Bewohnerstellplätzen die Nachfrage nicht decken.</p> <p>zu 2.</p> <p>Die Bleichstraße wird zurzeit als Ab- und Zufahrtsweg genutzt. Für den Betrieb des künftigen Parkhauses im Plangebiet wurden fünf unterschiedliche Erschließungsvarianten im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung geprüft. Die Abwägung einer Vorzugsvariante für die Erschließung des neuen Parkhauses unterliegt vor allem der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Anklamer Straße/ Martin-Andersen-Nexö-Platz. Im Ergebnis der Untersuchung und deren Abwägung soll die Erschließungsvariante Nr. 5 umgesetzt werden. Bei dieser Variante erfolgen Ein- und Ausfahrten des neuen Parkhauses sowohl über die Bleichstraße als auch über die Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz. Hierbei wurde die Verkehrsqualität unter der Annahme von maximal 530 Stellplätzen als ausreichend beurteilt.</p> <p>zu 3.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		Der Mehrbedarf von Stellplätzen wurde nachweislich im Parkraumkonzept der Universitäts- und Hansestadt belegt. Die Schaffung von zusätzlichem Parkraum kann den Fehlbetrag öffentlicher Stellplätze mit Parkausweis für Bewohner mindern.
	Beschluss der Bürgerschaft	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
3.10	<p>Bürger Stellungnahme vom 15.05.2014 zum Vorentwurf</p> <p>Anmerkungen zum Vorentwurf des Bebauungsplanes 108: Martin-Andersen-Nexö-Platz B108 Vorentwurf Teil A Plan.pdf; Planzeichenerklärung; 8. Sonstige Planzeichen Da der auf dem Areal des B-Planes befindliche Bungalow mit Hofgebäude (Kunstwerkstatt) lt. B108 Vorentwurf Teil B Begründung.pdf Bestandsschutz genießt, sollte er in zukünftigen Plänen nicht mehr als „Abbruch Gebäude“ aufgeführt werden.</p> <p>B108 Vorentwurf Teil A Plan.pdf; Text (Teil B); 8. Immissionsschutz Warum wird die Ausfahrt in die Bleichstraße nicht bereits zum Beispiel ab 20.00 Uhr unterbunden? Der Verkehr in der Anklamer Straße ist dann bereits so gering, dass ein Verlassen des Parkgeländes über die Ausfahrt M.-Andersen-Nexö-Platz komplikationslos läuft. Bei den Anliegern der Bleichstraße (Familien mit Kindern, Senioren etc.) stört der Verkehr bereits weit vor 22.00 Uhr die Abendruhe.</p> <p>Nachtrag: Nach dem Studium anderer Dokumente zum Vorgang offenbart sich eine ganz grundlegende Diskrepanz: zum Beispiel wird eine Variante der Verkehrsführung favorisiert, bei der sämtliche Ausfahrten zu jeder Tages- und Nachtzeit über die Bleichstraße erfolgen sollen. Ich bin gespannt, wie unter dieser Bedingung die hier formulierte Unterbindung der „Ausfahrt aus dem Parkhaus in die Bleichstraße“ realisiert werden soll (jenseits irgendeiner Uhrzeit). Woher rüh-</p>	<p>Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 108 wurde inzwischen im Rahmen der Bearbeitung des Entwurfes abgeändert. Das genannte Gebäude befindet sich außerhalb des Bebauungsplanbereiches.</p> <p>Im weiteren Verfahren wird die Zu- und Ausfahrt über die Bleichstraße in die Stellplatzanlage im Zeitraum von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr ausgeschlossen.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>ren diese gegensätzlichen Festlegungen zu ein und demselben Vorhaben?</p> <p>B 108 Vorentwurf Anlage 1 Geländequerschnitt.pdf Im Geländequerschnitt wird mit einer maximalen Gebäudehöhe von „14,92 HN76“ gearbeitet. Im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Seite 3/18), heißt es jedoch: „Entsprechend den Vorgaben des Stadtbauamtes Greifswald darf eine Gebäudehöhe von 13 m ü. NN nicht überschritten werden.“ Da der Unterschied zwischen „NN“ und „HN76“ Recherchen zufolge maximal 16 cm beträgt, ergibt sich ein Unterschied der maximal erlaubten Parkhaushöhe von mindestens 1,76 m. Welche Richtlinie, ergo maximale Gebäudehöhe, gilt wirklich?</p> <p>Wird die geplante Dachbebauung mit Photovoltaikanlagen (vgl. Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, 5.3/18) wenigstens in die Bestimmung der Gebäudehöhe einbezogen?</p> <p>B108 Vorentwurf Anlage 1 Geländequerschnitt.pdf Wenn als Bezugspunkt für die Gebäudehöhe des Parkhauses das Haus Bleichstraße Nr. 7 mit einer Höhe von 6 m (HN76? Oder nicht?) herangezogen wird, wie ergibt sich dann eine Parkhaushöhe von mehr als dem Doppelten: 13 m? Diese Berechnungen mögen dem Fachmann plausibel sein; mir als Bewohner erscheint ein Parkhaus, das doppelt so hoch ist wie die dicht benachbarten Häuser, als eine unglaubliche Monstrosität. Ein Park“klotz“ von ca. 50 m x 90 m und in der Höhe eines fünfgeschossigen Wohn-Neubaus würde das größtenteils denkmalgeschützte, architektonische Ensemble am Platz der Freiheit (Stadt villen, Theater/Stadthalle) massiv schädigen! Das um so mehr, als er mehr als die Hälfte des Jahres von weither sichtbar sein würde (laubfreie/-arme Periode), Dieser Aspekt sollte nicht ignoriert werden. Schließlich werden an anderen Stellen der Stadt Unsummen für „optische Wirkungen“ oder die Wiederherstellung histori-</p>	<p>Im Artenschutzfachlichen Beitrag wurde die Gebäudehöhe mit 13 m ü. NN. fälschlich bezeichnet. Korrekt wäre die Höhe mit 13 m Gebäudehöhe anzugeben. Entsprechend des derzeitigen B-Planentwurfs liegt die max. Höhe bei 14,35 m. Diese bezieht sich auf das Höhensystem NHN und ist daher eine relative Höhe. Die absolute Höhe beträgt 11,75 m. Das Vorhaben orientiert sich an den markanten Gebäuden im Umfeld, zum einen dem Theatergebäude mit einer Traufhöhe von etwa 13 Metern (HB Oberkante-Gehweg) sowie dem Landesarchiv mit einer Traufhöhe der Mittelbauten von etwa 12 Metern (HB Oberkante-Gelände).</p> <p>Die Photovoltaikanlagen sind in die Berechnung der Gebäudehöhe nicht herangezogen. Diese sind nicht Bestandteil des Gebäudebaukörpers und werden nicht die gesamte Dachfläche beanspruchen.</p> <p>Die Gebäudehöhe des Hauses Nr. 7 an der Bleichstraße ist nach Höhensystem ü. NN zu verstehen. Diese stellt die normalen Höhenverhältnisse im zwischen Gebäude und künftigen Parkhaus dar. Es ist richtig, dass ein Baukörper von diesem Volumen einen Maßstabsbruch darstellt. Ziel ist es, die Höhe des neuen Parkhauses möglichst niedrig zu halten und gleichzeitig beispielsweise durch eine Höhenstaffelung oder auch durch Vor- und Rücksprünge in den Fassaden den Charakter des großen Gebäudes aufzulösen. Entsprechend des Entwurfs des Bebauungsplans soll das künftige Parkhaus max.3 bis 4 Ebenen oberhalb der derzeitigen vorhandenen Parkplatzfläche erhalten.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>scher Ansichten ausgegeben.</p> <p>B108 Vorentwurf Anlage 4 Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag mit Brutvogelkartierung.pdf Ein im Abschnitt 2.2.2 (Seite 5/18) benannter anlagebedingter Wirkfaktor, bzw. vielmehr dessen Bewertung, ist nicht nachvollziehbar: „Das Parkhaus als neu geschaffene Anlage kann aber eine optische Störung auf die verbleibenden Lebensräume ausüben. Da aber von einer „Gewöhnung“ ausgegangen werden kann, sind nachhaltige Beeinträchtigungen nicht zu erwarten.“ Die Resignation der Menschen vor dem, was ihnen „ vor die Nase gesetzt“ wird, als „Gewöhnung“ zu interpretieren, scheint mir eine absolut bevormundende Anmaßung. Diese Schlußfolgerung über subjektive Verhaltensweisen bereits vorab zu ziehen bzw. als Prognose zu äußern, sollte noch einmal sehr gründlich überdacht werden!</p> <p>B108 Vorentwurf Anlage 4 Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag mit Brutvogelkartierung.pdf Tabelle 1.1 „Wirkfaktoren des Vorhabens und der Umfang ihrer Beeinträchtigung“ in Kombination mit Kapitel 2.3 „Untersuchungsgebiet“ Der Aspekt der akustischen Störung wird bedingt durch die gravierend veränderte Verkehrsführung durch die Bleichstraße und daran anschließende Straßen - ein wesentlich größeres Areal beeinflussen als das bei der vorliegenden Beurteilung berücksichtigte B-Plan-Gebiet. Unter diesem Gesichtspunkt sollte der Parameter der akustischen Störung mit dauerhafter Wirkung erneut und flächenmäßig umfassender betrachtet und beurteilt werden.</p> <p>B108 Vorentwurf Anlage 4 Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag mit Brutvogelkartierung.pdf Tabelle 1.1 „Wirkfaktoren des Vorhabens und der Umfang ihrer Beeinträchtigung“ Leider gibt es im Dokument keinen Schlüssel, der die (teilweise fragwürdige) Be-</p>	<p>Im Zuge der artenschutzrechtlichen Betrachtungen wird ausschließlich die Betroffenheiten von Tier- und Pflanzenarten gem. § 44 BNatSchG geprüft. Die Ausführungen der Eingabe beziehen sich auf menschliche Empfindungen und damit hinsichtlich des Artenschutzes unsubstantiiert. Der Mensch fällt nicht unter den Schutzstatus des § 44 BNatSchG.</p> <p>Die Beurteilung der akustischen Wirkungen auf die artenschutzrechtlich relevanten Tierarten basieren auf fachlichen Publikationen. Zu diesem Thema erfolgte bereits eine Betrachtung der Vorhabenwirkungen über die B-Plangrenzen hinaus.</p> <p>Im vorliegenden Fall können sich Betroffenheiten durch akustische Störungen</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>wertung der Beeinträchtigung nachvollziehbar macht. Daher stellt sich die Frage: Wie wurde die Schlußfolgerung gezogen, daß eine Vervielfachung des Kfz-Verkehrs in diesem Gebiet eine völlig unbedeutende (akustische) Beeinträchtigung darstelle? Daß die maximale Lautstärke sich eventuell nur unwesentlich erhöht, ist nur eine Seite der akustischen Belastung, Die Häufigkeit, mit der Lärmereignisse stattfinden, ist die andere Seite. Und zumindest beim Punkt „Umfang der Beeinträchtigung“ sollte diese eine Rolle spielen und nicht verschwiegen werden. Bildlich gesprochen: Ob drei Autos pro Stunde oder drei Autos pro Minute mit 50 km/h durch das Wohnviertel fahren, hat sehr wohl eine bedeutende (akustische) Beeinträchtigung zur Folge - für (Wild-)Tier und Mensch! (Zahlen zur Anschaulichkeit willkürlich gewählt.)</p> <p>B108 Vorentwurf Anlage 6 Schalltechnische Untersuchung.pdf; 4.2 Beurteilungswerte (Seite 5) Im Kapitel 4.2 Beurteilungswerte wird auf Seite 5 als „ergänzende Regelung“ ein „Zuschlag für Stunden mit erhöhter Empfindlichkeit“ festgeschrieben. Die stadinterne Einstufung der angrenzenden Gebiete („besonderes Wohngebiet“ und „Mischgebiet“) ging dem im Text voraus. Auf Seite 7 allerdings wird ein „Zuschlag für Ruhezeiten“ bei „besonderen Wohngebieten“ und „Mischgebieten“ ausgeschlossen. Auf Seite 22 in der Anlage 2 Begriffserklärung wird ein „Zuschlag für Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit“ für „Gewerbe- und Mischgebiete“ ausgeschlossen. Laut Definition des ‚besonderen Wohngebietes‘ (Seite 5) wird die Bleichstraße zumindest in den Nachtstunden zum ‚allgemeinen Wohngebiet‘ erklärt, für das der Zuschlag dann wiederum gelten müßte. Welche all dieser Regelungen wird nun wirklich angewendet?</p>	<p>lediglich auf die Artengruppen Fledermäuse und Vögel ergeben. Da es sich bei den im Stadtgebiet vorkommenden Arten jedoch um Arten handelt, welche speziell die Siedlungsräume als Habitate nutzen und die Art des Vorhabens keine erheblichen Abweichungen von siedlungstypischen Nutzungen (auch nicht im Hinblick auf die Lärmbelastungen städtischer Räume) bewirkt, sind hinsichtlich der Auswirkungen einer veränderten Verkehrsführung und der sich dadurch ergebenden Veränderung der akustischen Wirkbereiche keine artenschutzrechtliche Konflikte zu erwarten.</p> <p>Für diesen Einwand gelten die vorhergehenden Ausführungen gleichermaßen. Der Mensch ist nicht Betrachtungsgegenstand der artenschutzrechtlichen Betrachtung. In Bezug auf die beschriebenen Verkehrsereignisse haben vor allem nicht die sich ergebenden akustischen Wirkungen störende Auswirkungen auf die Fauna, sondern insbesondere das erhöhte optische Störungspotential. Im vorliegenden Fall besteht jedoch bereits eine intensive Nutzung des Betrachtungsbereiches durch Parkverkehr und den damit initiierten Fußgängerverkehr, so dass durch das Vorhaben keine erheblichen Veränderungen bewirkt werden. Auch hier gilt bezüglich der Auswirkungen auf die vorhandenen Arten, dass diese Arten sind, die sich auf die Nutzung von Siedlungsräumen spezialisiert haben und sich mit den siedlungsspezifischen Vorbelastungen, wie Lärm und optische Störreize, arrangiert haben. Das im Rahmen des B-Planes geplante Vorhaben stellt von seiner Art kein Vorhaben dar, was untypische Siedlungs- oder Wirkstrukturen verursacht oder den betroffenen innerstädtischen Bereich hinsichtlich der artenschutzrechtlich relevanten Arten übermäßig Beeinträchtigt.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>B108 Vorentwurf Anlage 6 Schalltechnische Untersuchung.pdf; 5.1 Parkflächenverkehr (Seite 6)</p> <p>Wie wurde die Bewegungshäufigkeit auf den Stellplätzen ermittelt? Wenn tags „0,14 Bewegungen je Stellplatz und Stunde“ erfolgen, also 1 Bewegung binnen 7 Stunden, läßt das eine ungewöhnlich niedrige Auslastung vermuten: Auto fährt auf den Stellplatz -7 Stunden keine Bewegung (Stellplatz belegt), Auto verläßt Stellplatz -7 Stunden keine Bewegung (Stellplatz frei)... Ist das wirklich realistisch? Beim öffentlich bekundeten enormen Verlangen nach den zusätzlichen Stellplätzen in diesem Parkhaus hätte man eine intensivere Beanspruchung erwartet. Diese hätte allerdings natürlich ungünstigere Emissionswerte...</p> <p>Wichtig ist trotzdem die Frage: Wie wurde die Bewegungshäufigkeit auf den Stellplätzen ermittelt? Welche Parkareale der Innenstadt, die ja durch dieses Parkhaus ersetzt werden sollen, dienten der Berechnung dieser Bewegungshäufigkeit und resultierend der Kalkulation der Emissionsdaten?</p> <p>B108 Vorentwurf Anlage 6 Schalltechnische Untersuchung.pdf; 5.2 Zu- und Abfahrtswege (Seite 8)</p> <p>Die Berechnung der Anzahl der Zu- und Abfahrten ist rechnerisch nicht nachvollziehbar. Auf Seite 20 wird definiert, daß bei der Ermittlung der Fahrzeugbewegung je Stellplatz und Stunde Anfahrt und Abfahrt als JE 1 Bewegung zählen. Müßte die Berechnung der Fahrhäufigkeit dann nicht zu einem anderen Ergebnis kommen? D.h., tags: $0,14375 \text{ Bewegungen/ (Stellplatz * h) * 16 h * 600 Stellplätze} = 1.380 \text{ Bewegungen} = 690 \text{ Anfahrten} + 690 \text{ Abfahrten}$ statt der dort aufgeführten „2.760 Zu- und Abfahrten“?</p> <p>Finden Sie, wo der Fehler steckt? Mir gelingt es nicht. Siehe auch entsprechende Anmerkungen zu 5.1 Parkflächenverkehr (Seite 6) bezüglich der Auslastung.</p>	<p>Der Zuschlag für „Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit“ wird bei der Ermittlung des Beurteilungspegels ausschließlich für Allgemeine Wohngebiete, Reine Wohngebiete sowie für Kurgelände, Krankenhäuser (entspr. TA Lärm Abschnitt 6.5) vergeben. Damit wird der erhöhten Störwirkung von Geräuschen zu bestimmten Tageszeiten Rechnung getragen. Für den Nachtzeitraum wird kein solcher Zuschlag vergeben.</p> <p>Für 600 Stellplätze ergibt sich somit, dass in der gesamten Anlage innerhalb des Tageszeitraumes 1.380 mal Stellplätze besetzt und wieder verlassen werden, was wiederum insgesamt 2.760 Fahrzeugbewegungen für die Anfahrt und die Abfahrt bedingt.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>B108 Vorentwurf Anlage 6 Schalltechnische Untersuchung.pdf; Tabelle 1 Eine Legende mit den Abkürzungen der Tabelle 1 wäre hilfreich. Einige Kürzel kommen im gesamten Dokument nicht weiter vor. Das Verständnis ist dadurch enorm erschwert.</p> <p>B108 Vorentwurf Anlage 6 Schalltechnische Untersuchung.pdf; 5.2 Zu- und Abfahrtswege (Seite 8) Die „prognostizierte Verteilung des Zu- und Abflußverkehrs“ paßt zu keiner der vier Varianten, die in der „Verkehrstechnischen Untersuchung“ erörtert werden, obwohl ein Verweis auf dieses Dokument mit (falscher?) Seitenzahl angegeben wird. Wie paßt das zusammen?</p> <p>B108 Vorentwurf Teil B Begründung.pdf; 5.5 Immissionsschutz (Seite 9/19) In der Schalltechnischen Untersuchung ist die westliche Seite vom Parkgelände das „Besondere Wohngebiet“. Hier jedoch erfolgt diese Begriffszuordnung zum „östlichen Nachbargebiet“ des Parkhauses. Darüber sollte allerdings gutachtenübergreifende Einigkeit herrschen!</p> <p>B108 Vorentwurf Teil 5 Begründung.pdf 6.2 Städtebauliche und verkehrsplanerische Konzeption (Seite10/19) „Das Plangebiet liegt in einem historisch geprägten und städtebaulich sehr wertvollen Bereich, jedoch abgesondert durch den verkehrlich hochfrequentierten Platz der Freiheit.“ Inwiefern die erwähnte Verkehrsdichte einen absondernden Effekt haben soll, ist nicht erkennbar. Im Gegenteil: Gerade durch den weit offenen Platz der Freiheit ist das Plangebiet NICHT abgeschieden sondern von allen Seiten des großen Platzes gut einsehbar. Die drohende Diskrepanz zur historischen Prägung und dem städtebaulichen Wert wird dadurch in keiner Weise gemildert. Um so mehr muß bei der Planung auf die optische Wirkung des Objektes geachtet werden.</p>	<p>Grundlage zur Emissionsermittlung ist die Bayerische Parkplatzlärmstudie, 6. Auflage 2007. Die Abkürzungen werden im Gutachten ergänzt.</p> <p>Der Hinweis ist zutreffend. Nur die Verteilung der Zufahrten wurde entsprechend VTU, Seite 19, Abb. 7 angesetzt. Die Verteilung der Abfahrten wurde entsprechend VTU, Seite 25, Abb. 19 , Variante 2 zum Ansatz gebracht. Damit wurden die Auswirkungen auf die Bleichstraße im Sinne einer Maximalbetrachtung untersucht.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Aussage bezieht sich auf die westliche Seite des Plangebietes.</p> <p>Der gegenwärtig vorhandene Parkplatz ist städtebaulich keine überzeugende Lösung. Mit einem behutsam eingepassten und qualitativ gestaltetem Neubau kann es zu einer städtebaulichen Aufwertung des Martin-A.-Nexö-Platzes kommen. Die historische Prägung insbesondere durch die ehem. Kaserne wird von bestimmten Betrachtungspunkt erlebbar. Mit dem Parkhauses kann eine neue städtebauliche Situation geschaffen werden, die für das Stadtzentrum vertretbar ist. Das geplante Parkhaus mit seiner Nord-Süd-Ausrichtung soll sich als eine solide moderne Parkplatzanlage präsentieren. Die historische Randbebauung wird nach wie vor ihre Bedeutung beibehalten.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald**Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB**

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>B108 Vorentwurf Teil B Begründung.pdf 6.2 Städtebauliche und verkehrsplanerische Konzeption (Seite 10/19) „Mit dem Entwurf zum Bebauungsplan besteht die Möglichkeit, den bisher nicht eindeutig definierten Stadtraum zu gliedern...“ Besteht die Möglichkeit, dem Leser das verständlich zu erläutern? Inwiefern „nicht eindeutig definiert“? Und inwiefern erfolgt durch das riesige Parkhaus eine Gliederung?</p> <p>B108 Vorentwurf Teil B Begründung.pdf 6.2 Städtebauliche und verkehrsplanerische Konzeption (Seite 10/19) „...und die besonderen Dominanten, wie Landesarchiv und Theater besonders herauszustellen.“ Eine Betonung von Theater und Landesarchiv, indem man ein mindestens ebenso hohes, viel kompakteres Haus noch dazwischen- bzw. dazustellen? Und wie soll denn das Denkmal Landesarchiv im architektonisch bedeutsamen Umfeld herausgestellt werden, wenn es durch das 13 m hohe und kompakte Parkhaus größtenteils verdeckt wird?</p> <p>B108 Vorentwurf Teil B Begründung.pdf 6.2 Städtebauliche und verkehrsplanerische Konzeption (Seite 10/19) Einmal ist das Parkhaus abgesondert vom Theater (etc.), einmal dient ausgerechnet das Theater als Bezugspunkt (Gebäudehöhe). Diese „Wankelmütigkeit“ schafft kein Vertrauen in eine konsistente Vorhabensbeschreibung und Vorhabensplanung. Darüber hinaus benennt B 108 Vorentwurf Anlage 1 Geländequerschnitt.pdf (wovon die maximale Gebäudehöhe ein wesentlicher Aspekt ist) einen völlig anderen Parameter als Bezugspunkt. Diese erneute Inkonsistenz der verschiedenen Unterlagen läßt deutliche Zweifel an der Gültigkeit getroffener Aussagen aufkommen. Eine vereinheitlichende Überarbeitung mit klarer Dokumentation der vorgenommenen Änderungen ist zwingend erforderlich.</p>	<p>siehe oben</p> <p>siehe oben</p> <p>Bei der Planung des Parkhauses wird das bebaute Umfeld berücksichtigt. Das Theater und das Landesarchiv befinden sich im Randbereich des Plangebietes. Diese werden aufgrund ihrer Baumaße und Höhe als markante Hochbauten zum Höhenbezug genommen. Die 13m-Höhenangabe bezieht sich auf die Höhe zwischen Oberkante der Verkehrsflächenmitte der Bleichstraße (1.89 m HN) und Traufhöhe des Theater-Gebäudes (14.92 m HN). Die Differenz zwischen beiden ergibt sich eine Höhe von rund 13 m HN. Entsprechend des derzeitigen B-Planentwurfs liegt die max. Höhe bei 14,35 m. Diese bezieht sich auf das Höhensystem NHN und ist daher eine relative Höhe. Die absolute Höhe beträgt 11,75 m.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>B108 Vorentwurf Teil B Begründung.pdf 6.2 Städtebauliche und verkehrsplanerische Konzeption (Seite 10/19) Stichwort: Verkehrsführung der Ein- und Ausfahrten (gegebenenfalls tageszeitabhängig) „Entsprechend der Untersuchung wird für das neue Parkhaus die Variante 2 als Vorzugsvariante vorgesehen. Bei dieser Variante erfolgen Ein- und Ausfahrten des neuen Parkhauses über die Bleichstraße. In der Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz sind künftig nur Einfahrten zum neuen Parkhaus geplant.“ Diese Aufführung wird nur wenige Zeilen später gefolgt von: „Um die Verkehrsmengen in der Bleichstraße möglichst zu minimieren, kann bei schwächeren Verkehrszeiten in der Anklamer Straße der Ausfahrtverkehr des geplanten Parkhauses in die Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz eingelerikt werden. Dies kann an einem normalen Werktag im Zeitraum zwischen 18:00 und 7:00 Uhr über die Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz erfolgen. Hierdurch ist mit einer Verkehrsminderung von ca. 200 Kfz/24h (15% des Ausfahrtverkehrs) in der Bleichstraße zu erwarten.“ (Information offensichtlich entnommen aus B108 Vorentwurf Anlage 5 Verkehrstechnische Untersuchung.pdf) Eine weitere Variante findet sich in B108 Vorentwurf Teil A Plan.pdf; Text (Teil B); 8. Immissionsschutz: „Die Ausfahrt aus dem Parkhaus in die Bleichstraße ist im Nachtzeitraum (ab 22.00 Uhr) zu unterbinden.“ Und um es (leider) auf die Spitze zu treiben: 5108 Vorentwurf Anlage 6 Schalltechnische Untersuchung.pdf; 5.2 Zu- und Abfahrtswege (Seite 8f.) setzt eine noch ganz andere Verteilung des Verkehrs für Berechnungen und Bewertungen an. (s.d.) Bei dieser Vielfalt an Bezugsparametern in den verschiedenen Dokumenten stellt sich unweigerlich die Frage: Worauf muß man sich als Anwohner wirklich gefaßt machen?</p> <p>B108 Vorentwurf Teil 5 Begründung.pdf 6.2 Städtebauliche und verkehrsplanerische Konzeption (Seite 12/19)</p>	

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>„In der nachmittäglichen Spitzenstunde weist der Knotenpunkt Anklamer Straße/ Bleichstraße/ Rudolf-Breitscheid-Straße bereits heute nur eine mangelhafte Verkehrsqualität E auf...“ Bitte Straßennamen berichtigen, um unnötige zusätzliche Verwirrung zu vermeiden!</p> <p>B108 Vorentwurf Teil B Begründung.pdf 7.8 Örtliche Bauvorschriften zur Gestaltung (Seite 13/19) „Die örtlichen Bauvorschriften in der vorgesehenen Regelungsintensität sollen eine gestalterische Ausprägung der Bebauung in Anlehnung an vorhandene Gestaltungsmerkmale sicherstellen bzw. ermöglichen.“ Wann ist mit entsprechenden Gestaltungsplänen zu rechnen? Die wiederholt als Bezugspunkte gewählten Objekte Theater/Stadthalle und Stadtarchiv/ehemalige Kaserne machen neugierig darauf, wie es geschafft werden kann, daß sich das Parkhaus „harmonisch in die städtebauliche Situation des Platzes einfügt.“ (Seite 10/19).</p> <p>B108 Vorentwurf Anlage 5 Verkehrstechnische Untersuchung, pdf; Abbildung 4 (Seite 13/46) Jenseits der mangelnden Interpretation der Abbildungen 4 und 5: Ist mit „Brinkstraße Nord“ der westliche Straßenteil gemeint?</p> <p>B108 Vorentwurf Anlage 5 Verkehrstechnische Untersuchung.pdf; 3. Allgemeine Verkehrsentwicklung (Seite 16/46) Warum wurden nur ganz allgemeine Richtlinien in die Prognose der Verkehrsentwicklung einbezogen? Bereits 2014 werden sich durch die infrastrukturellen Veränderungen der Innenstadt (Stadthaus als Verwaltungszentrum) erkennbare Veränderungen für den fließenden und vor allem ruhenden (bzw. einen „Ruheplatz“ suchenden) Verkehr ergeben. Wurden solche absehbaren ortstypischen Aspekte nicht berücksichtigt?</p>	<p>Dem Hinweis wird gefolgt und entsprechend werden die Straßennamen berichtet.</p> <p>Der Bebauungsplan ist eine Angebotsplanung. Er gibt den Rahmen für eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung. Mit dem Maß der baulichen Nutzung wird lediglich ein städtebaulich vertretbarer Rahmen aufgezeigt, der nicht überschritten werden darf. Seitens des Vorhabenträgers werden zur gegebenen Zeit architektonische Entwürfe für das künftige Parkhaus bearbeitet.</p> <p>Die Abbildung ist eine grafische Darstellung. Die Bezeichnung „Brinkstraße Nord“ bezieht sich auf den westlichen Straßenteil der Brinkstraße.</p> <p>Die allgemeine Verkehrsentwicklung gem. vorgegebenen Prognosefaktoren, die auch regionale Modifikationsfaktoren beinhalten, wurden bisher bei allen Vorhaben rechtlich akzeptiert. Ortstypische Aspekte werden dabei nicht berücksichtigt, da eine maßnahmenbezogene Verkehrsprognose sehr aufwändig ist.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>B108 Vorentwurf Anlage 5 Verkehrstechnische Untersuchung, pdf; 4.3. Verkehrsverteilung (Seite 18f./46) „Die obengenannte Verteilung [des Verkehrs - U.K.] wurde weiter in eine absolute Prozentzahl umgerechnet und wird schematisch in Abbildung 7 dargestellt.“ Inwiefern wurde beabsichtigt, mit Hilfe der Pfeile in Abbildung 7 die zahlenmäßige Verteilung schematisch darzustellen? Unterschiede (die in den erwähnten Prozentzahlen durchaus deutlich zutage treten) sind nicht zu erkennen.</p> <p>B108 Vorentwurf Anlage 5 Verkehrstechnische Untersuchung.pdf Anlage 7 Leistungsfähigkeitsberechnung 2025 mit Parkhaus Variante 4 Gibt es einen besonderen Grund, daß bei der Leistungsfähigkeitsberechnung der Variante 4 die Knotenpunkte KP 2 und KP 3 ausgespart wurden, obwohl - wie bei Variante 2- ein Großteil der Zu- und Abfahrten über die Bleich- und Brinkstraße erfolgt? Hat man sich bereits vorher gegen Variante 4 entschieden?</p> <p>B108 Vorentwurf Anlage 5 Verkehrstechnische Untersuchung.pdf; 5.2 Analyse 2013 (Seite 21f./46) zum Knotenpunkt 4 -Brink-/ R.-Breitscheid-/ Anklamer Straße „Die Kapazität wird erreicht und der Knotenpunkt ist nicht leistungsfähig gem. HBS 2001. Deshalb wurde die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts 4 nicht als Abwägungsfaktor der Vorzugsvariante betrachtet.“ Weil Knotenpunkt 4 schon jetzt (ohne Parkhaus) nichts taugt, hat man ihn aus den Überlegungen zur zukünftigen Verkehrsführung gleich ganz ausgeklammert? Ausgerechnet bei der „Vorzugsvariante 2“ wird der Großteil des Verkehrs aus dem Parkhaus in Richtung Anklam und Wolgast über diesen Knotenpunkt laufen, weil erfahrungsgemäß kein Autofahrer den Weg über die „Europakreuzung“ nehmen wird. Zusätzlich fallen die Spitzenzeit des Verkehrs und die Spitzenzeit der Parkplatzausfahrten zusammen. Die Probleme, die am Knotenpunkt 4 bereits bestehen, werden sich durch die gesteigerte Anzahl von Ausfahrten durch die Bleich-</p>	<p>Die Pfeile in Abb.7 stellen lediglich die Richtung dar, farblich getrennt nach Zu- und Abfahrten. Wesentlicher Inhalt dieser Darstellung ist die absolute Prozentzahl der Verkehrsverteilung.</p> <p>Die Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit der KP2 und KP3 wurden nicht geführt, da die Var. 4 keine Vorzugslösung darstellt.</p> <p>Grundsätzlich soll der KP Anklamer Straße/ Martin-A.-Nexö-Platz auch ohne Parkhaus leistungsfähiger werden, da er nicht in der Lage ist, die prognostizierte Verkehrsmenge mit höherer Qualität abzuwickeln. Die Notwendigkeit einer Lichtsignalanlage (LSA) wird derzeit geprüft. Eine Verkehrssimulation soll die Lage des KP anschaulicher machen.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>und Brinkstraße (Variante 2!) enorm verschärfen. Dazu kommt noch, daß das Stellplatzvolumen und damit auch die Anzahl an Ausfahrten mehr als verdreifacht wird. Und dazu kommt dann noch die prognostizierte Erhöhung des Umschlaggrades im neuen Parkhaus. Alles in allem ein ganz enormes „Mehr“ an Belastung für Knotenpunkt 4. Wurde das Nadelöhr (die Einfahrt in die Anklamer Straße) damit nicht einfach nur einige Hundert Meter nach Südosten verschoben und wurden so die Zahlen direkt um das Parkareal herum etwas aufgebessert? Für die Autofahrer ist es egal, ob sie an der Brinkstraße (Variante 2) im Stau stehen oder am M.Andersen-Nexö-Platz (alle anderen Varianten). Daß es sich staut, das wird der bleibende Eindruck sein. Will „man“ das Problem dieses Knotenpunktes wenigstens lösen? Welche Maßnahmen sind zur Überarbeitung dieser Kreuzung Brink-/ R. -Breitscheid-/ Anklamer Straße geplant?</p> <p>Jenseits der Anmerkungen zu den vorliegenden Dokumenten sind noch zwei weitere Aspekte von Interesse.</p> <p>Es besteht die Notwendigkeit zur Klärung der Verkehrsführung für Parkhausnutzer mit Ausfahrt in Richtung Bahnhof jenseits der Langen Reihe: Wie weiter ab Brinkstraße/ Lange Reihe?</p> <p>Im Interesse aller Anwohner ist zu beachten, daß die Wiesenstraße im Wohngebiet Fleischervorstadt nach Abschluß der Straßenbauarbeiten endlich zu einer Straße mit Höchstgeschwindigkeit 30 km/h wird. Eine Nutzung als „Ausfallstraße“ würde der vorgesehenen Beruhigung des Gebietes widersprechen und sollte daher tunlichst vermieden und aus der Planung ausgeschlossen werden.</p> <p>Die Bleichstraße ist in der Nähe der Kreuzung Bleich-/Brinkstraße sehr eng und wegen der fahrbahnnahen Bebauung diesbezüglich auch limitiert, Zwei Kfz müssen sich schon sehr achtsam begegnen.</p> <p>Welchen Lösungsvorschlag gibt es, um Fahrradfahrern in diesem kritischen Bereich eine sichere Passage zu ermöglichen? (Viele nutzen die asphaltierte Bleichstraße als Ersatz für den sehr holprigen Radweg in der Langen Reihe.)</p>	<p>Gemäß RAS 06 ist eine Fahrbahnbreite bis 6,00 m bei geringer Verkehrsstärke bis 500 Kfz (h) hierfür geeignet. Die stündliche prognostizierte Verkehrsstärke der Bleichstraße liegt bei rd. 240 Kfz/h und damit deutlich unter diesem Grenzwert.</p> <p>siehe oben</p> <p>Für Radfahrer in der Bleichstraße soll kein separater Weg zur Verfügung gestellt werden. Diese können weiterhin auf der Fahrbahn fahren.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	Beschluss der Bürgerschaft	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
3.11	<p>Bürger Stellungnahme vom 14.05.2014 zum Vorentwurf</p> <p>Hiermit wende ich mich gegen den geplanten Bau des Parkhauses auf dem Nexö-Platz. Dagegen sprechen meines Erachtens folgende Gründe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In der Planung wird von einem enormen Bedarf an Parkplätzen ausgegangen, Sollte dies tatsächlich zutreffen und das Parkhaus eine Auslastung erreichen, die seiner Größe entspricht, wird dies für die direkte Umgebung erhebliche Folgen haben. Es ist zu befürchten, dass die An- und Abfahrt zu erheblichen Lärmbelastungen führt. Auch Abgasimmissionen und Lichtimmissionen bei Nacht werden die Anwohnerinnen und Anwohner enorm belasten. - weiterhin sind erhebliche Verkehrsprobleme zu befürchten. In der Planung wurde schon gezeigt, dass die Anfahrt über die Anklamer Str. zu Problemen führen kann, die über die Bleichstraße ausgeglichen werden muss, um eine halbwegs erträgliche Situationen zu schaffen. Nicht ausreichend berücksichtigt werden jedoch die Verkehrswege in der näheren Umgebung, Schon seit der Schließung des Bahnübergangs Gützkower Str. hat der Autoverkehr über die Bahnhofstraße enorm zu genommen, auch die Kreuzung "Platz der Freiheit" (Europakreuzung) steht an ihrer Kapazitätsgrenze bzw. diese wird schon jetzt häufig überschritten, Zu den Hauptverkehrszeiten kommt es zu enormen Rückstau, weil Autos nicht in die Bahnhofstraße "abfließen" können und die Kreuzung blockieren. Mit Bau des riesigen Parkhauses würde der Knotenpunkt Europakreuzung zusätzlich belastet. Nahezu der gesamt Verkehr würde darüber fließen. Durch die zusätzlichen Autos, die aus richtung Norden die Kreuzung überqueren, könnten vor allem zu Hauptverkehrszeiten die Kreuzung blockiert sein. - auch stadtplanerisch ist es eine schlechte Lösung, den Parkbedarf mit einem Riesenparkhaus in Innenstadtnähe zu lösen. Es müsste insbesondere erst einmal detailliert dargelegt werden, dass es keine Alternativstandorte in der Umgebung 	<p>- Der gegenwärtig vorhandene Parkplatz ist städtebaulich keine überzeugende Lösung. Mit einem behutsam eingepassten und qualitätsvoll gestalteten Neubau kann es zu einer städtebaulichen Aufwertung des Martin-A.-Nexö-Platzes kommen. Mit dem neuen PH wird eine neue städtebauliche Situation geschaffen. Das neue PH als Sonderbau soll sich architektonisch in die Eigenart der näheren Umgebung einfügen. Mit dem Bebauungsplan soll hierfür die planungsrechtlichen Voraussetzungen erzielt werden. Das neue Gebäude mit Nord-Süd-Ausrichtung soll sich als eine solide und moderne Parkplatzanlage präsentieren. Die historische Randbebauung wird nach wie vor ihre Bedeutung beibehalten.</p> <p>Mit der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan wurde die zu erwartende Schallimmissionsbelastung an der vorhandenen schutzbedürftigen Bebauung im Umfeld des geplanten Bauvorhabens rechnerisch ermittelt und bewertet. Die Untersuchung weist nach, dass die entsprechenden Immissionsrichtwerte der TA Lärm 1998 in den Beurteilungszeiträumen tags und nachts grundsätzlich eingehalten werden. Im Bereich der Zu- und Ausfahrt Bleichstraße kann es jedoch im Beurteilungszeitraum „Nachts“ zu Überschreitungen des zulässigen Spitzenpegels kommen. Deshalb wird im weiteren Verfahren vorgesehen, Ab- und Zufahrt in die Stellplatzanlage im Zeitraum vom 22.00 bis 6.00 Uhr auszuschließen.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>gibt. Insbesondere wurde aber in der Planung nicht hinreichend berücksichtigt, ob es alternativen zur Vergrößerung des Parkangebots gibt. Zu denken ist hier bei insbesondere an a) das Angebot von Park + Ride-Plätze in weniger konfliktreichen Gegenden in Kombination mit einer Innenstandanbindung per ÖPNV. b) Die Stärkung der Anreise per ÖPNV insgesamt. Gerade durch die Begründung des erhöhten Bedarfs durch Eröffnung des technischen Rathauses wäre es eine gute Gelegenheit, die Verkehrsanbindungen im Landkreis insgesamt auszubauen.</p> <p>- es ist aber auch gut möglich, dass überhaupt kein Parkplatzbedarf der angegebenen Größe besteht. Seit Erhöhung der Parkgebühren ist der Nexö-Parkplatz nicht mehr voll ausgelastet. Die Befürchtung eines erhöhten Bedarfs durch das technische Rathaus kann ohnehin erst ein mal abgewartet werden. Das Parkhaus wird ohnehin erst lange nach der Volleröffnung fertig. Deshalb sollte bis Ende des Jahres abgewartet werden, ob mit Vollbetrieb am Markt überhaupt ein hoher Parkplatzbedarf einsetzt. Dann könnte sinnvoll und fundiert der tatsächliche bedarf ermittelt werden, anstatt vorsorglich "den teufel an die Wand zu malen".</p> <p>- schließlich erscheint das Parkhaus auch in seiner Größe absolut überdimensioniert. Es passt sich nicht in die nähere Umgebung ein und verändert den Gebietscharakter. Es ist mB. unzulässig, die Höhe von Stadtarchiv und Theater abzustellen, um die Höhe des Rathauses zu rechtfertigen. Denn schon diese beiden Gebäude haben in der Umgebung eine besonders markante Stellung und stellen somit "Ausreißer" nach oben da, die im Gebiet eine derartige Höhe aber noch lange nicht normal werden lassen. Dies lässt sich bei diesen beiden Gebäuden mit der historischen Entwicklung ohne weiteres rechtfertigen. die Gebäude sind auch für den Aufenthalt von Menschen bestimmt und dadurch mit der Umgebung vereinbar. Ein Parkhaus ist jedoch allein schon durch Funktion und Aussehen ein enormer Fremdkörper und würde die Umgebung enorm beeinträchtigen und den Gebietscharakter radikal verändern. Wenn schon ein Parkhaus gebaut werden muss, dann sollte es sich in der näheren Umgebung an der Wohnbebauung orientiere und deshalb eher halb so hoch sein.</p>	

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	Ich biete Sie, diese Anliegen in der weiteren Planung zu berücksichtigen.	
	Beschluss der Bürgerschaft	Der Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
3.12	<p>Bürger Stellungnahme vom 13.05.2014 zum Vorentwurf</p> <p>Grundsätzlich finde ich es gut, dass Sie im Rahmen der städtischen Bauplanung etwas für Verbesserung der Infrastruktur in Greifswald leisten wollen. Zudem ist meiner Meinung nach die Fläche rund um den Martin-Andersen-Nexö-Platz ebenfalls aufgrund der Lage geeignet, um dort ein Parkhaus zu errichten.</p> <p>Die Frage, die sich mir aufdrängt: Rechtfertigt die derzeitige Auslastung ein Bauprojekt in dieser Höhe? Meiner Beobachtung folgend ist der Parkplatz nie vollständig ausgelastet, nicht einmal am Wochenende und das bei den günstigen Parkkosten! Sind also tatsächlich vier Stockwerke notwendig oder würden auch zwei genügen</p> <p>Zudem denke ich, ein derart großer Komplex von 14 Metern würde insbesondere auch die Attraktivität der Umgebung mit den denkmalgeschützten Gebäuden stark beeinträchtigen.</p> <p>Ich würde mich freuen, wenn Sie über den Umfang der Baumaßnahmen noch einmal beratschlagen würden.</p>	<p>Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat im Dezember 2010 die Fortschreibung des städtischen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes beschlossen. Die Untersuchung zeigt ein Defizit von insgesamt etwa 900 Stellplätzen im Stadtzentrum auf, wenn alle zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Konzeptes Ende 2010 geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen umgesetzt wären. Hierzu zählten insbesondere eine zentrale Ansiedlung städtischer Ämter im Stadthaus am Markt und beispielsweise die Bebauung der bisher als Stellplatzflächen genutzten Quartiere A8, A9 und A11 südlich des Hanseringes sowie des neuen Universitätscampus am Ernst-Lohmeyer-Platz. Diese Maßnahmen bis auf das Stadthaus und den Universitätscampus mit 23 Stellplätzen sind bis dato alle noch nicht umgesetzt. Durch die begonnene Umsetzung einer Wohnbebauung auf dem Quartier A11 (nördlich der Roßmühlenstraße, zwischen der verlängerten Kuh- und Brüggstraße) sind bereits weitere öffentliche Stellplätze im Zentrum entfallen. Mit dem Bau des Parkplatzes in der Bahnhofstraße am Bahnhof konnten ca. 150 Stellplätze geschaffen werden. Diese können die bisher bereits entfallende Anzahl an Stellplätzen jedoch noch nicht kompensieren.</p> <p>Mit der Fortschreibung wurde belegt, dass es ohne neue Stellplatzanlagen zu</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald**Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB**

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		einer weiteren Erhöhung der Auslastung der Stellplätze in Folge städtebaulicher Entwicklungen kommen wird. Des Weiteren kann insbesondere im Zentrum und in der nördlichen Mühlenvorstadt das Angebot an Bewohnerstellplätzen die Nachfrage nicht decken.
	Beschluss der Bürgerschaft	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
3.13	<p>Bürger Stellungnahme vom 12.05.2014 zum Vorentwurf</p> <p>Hiermit möchte ich als direkte Anwohnerin am Martin-Anderson-Nexö-Platz zu Ihrem Bebauungsplan Stellung nehmen.</p> <p>Ich lebe nun schon 4,5 Jahre in Greifswald und schätze nicht nur den Zugang zum Bodden sondern auch die diversen Grünanlagen und freien Plätze, die der Stadt ihre freie und liebenswerte Atmosphäre geben. Ein dermaßen hohes Parkhaus direkt an der Innenstadt zerstört meiner Meinung nach nicht nur das Stadtbild (Altstadt zwischen Theater, Park und Hafen), sondern sorgt auch für ein unzumutbar erhöhtes Verkehrsaufkommen in unserem Wohngebiet. Dieses ist nicht nur mit einer erhöhten Lärmbelastung für alle Anwohner und Besucher der Innenstadt verbunden sondern auch eine erhöhte Gefahr für Kinder, Fußgänger und Radfahrer, die in unserem Wohn(!)gebiet unterwegs sind.</p> <p>Desweiteren halte ich die Beleuchtung des Parkhauses für alle direkten AnwohnerInnen wie mich besonders nachts und im Winter für sehr störend.</p> <p>Natürlich wird auch unser Garten und Hof nahezu unbenutzbar sein, da Beleuchtung, Lärm, Schattenwurf, und ständiger Verkehr stören.</p> <p>Ich bezweifle außerdem, dass eine so hohe Vervielfachung der Parkfläche wirklich notwendig ist. Nachdem bereits Parkflächen anderswo in der Stadt reduziert wurden, konnten wir keine vermehrte Auslastung des bereits bestehenden Parkplatzes verzeichnen. Ein vierstöckiges Parkhaus entspricht daher absolut nicht den Bedürfnissen der Stadt und Ihrer BürgerInnen!</p> <p>In der Hoffnung, dass Sie die Baupläne überarbeiten lassen und beispielsweise</p>	<p>Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat im Dezember 2010 die Fortschreibung des städtischen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes beschlossen. Die Untersuchung zeigt ein Defizit von insgesamt etwa 900 Stellplätzen im Stadtzentrum auf, wenn alle zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Konzeptes Ende 2010 geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen umgesetzt wären. Hierzu zählten insbesondere eine zentrale Ansiedlung städtischer Ämter im Stadthaus am Markt und beispielsweise die Bebauung der bisher als Stellplatzflächen genutzten Quartiere A8, A9 und A11 südlich des Hanseringes sowie des neuen Universitätscampus am Ernst-Lohmeyer-Platz. Diese Maßnahmen bis auf das Stadthaus und den Universitätscampus mit 23 Stellplätzen sind bis dato alle noch nicht umgesetzt. Durch die begonnene Umsetzung einer Wohnbebauung auf dem Quartier A11 (nördlich der Roßmühlenstraße, zwischen der verlängerten Kuh- und Brüggstraße) sind bereits weitere öffentliche Stellplätze im Zentrum entfallen. Mit dem Bau des Parkplatzes in der Bahnhofstraße am Bahnhof konnten ca. 150 Stellplätze geschaffen werden. Diese können die bisher bereits entfallende Anzahl an Stellplätzen jedoch noch nicht kompensieren.</p> <p>Mit der Fortschreibung wurde belegt, dass es ohne neue Stellplatzanlagen zu einer weiteren Erhöhung der Auslastung der Stellplätze in Folge städtebaulicher</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald**Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB**

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	eine Parkfläche mit weniger überzogenen Dimensionen planen.	<p>Entwicklungen kommen wird. Des Weiteren kann insbesondere im Zentrum und in der nördlichen Mühlenvorstadt das Angebot an Bewohnerstellplätzen die Nachfrage nicht decken.</p> <p>Der Bebauungsplan ist eine Angebotsplanung. Er gibt den Rahmen für eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung. Mit dem Maß der baulichen Nutzung wird lediglich ein städtebaulich vertretbarer Rahmen aufgezeigt, der nicht überschritten werden darf. Ziel ist es, die Höhe des neuen Parkhauses möglichst niedrig zu halten und gleichzeitig beispielsweise durch eine Höhenstaffelung oder auch durch Vor- und Rücksprünge in den Fassaden den Charakter des großen Gebäudes aufzulösen.</p> <p>Zur Beleuchtung des Bauvorhabens wird ein Beleuchtungskonzept seitens des Vorhabenträgers bearbeitet und mit der Stadt Greifswald abgestimmt.</p>
	Beschluss der Bürgerschaft	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ein Beschluss ist nicht erforderlich.</p>
3.14	<p>Bürger</p> <p>Stellungnahme vom 14.05.2014 zum Vorentwurf</p> <p>Ich spreche mich hiermit für eine genaue und transparente Prüfung der Wirtschaftlichkeit des Baus eines Parkhauses auf dem Martin-Andersen-Nexö-Platz aus. Aus meiner Sicht wird für ein Projekt eine große Geldsumme aufs Spiel gesetzt, dessen Nutzen für die Stadt und ihre Bürger mehr als fraglich ist.</p> <p>Zum einen ist die durchschnittliche Auslastung des jetzigen Parkplatzes am Nexö-Platz schon augenscheinlich weit vom Maximalvolumen entfernt. Warum ein Parkhaus mit einem annähernd fünffachen Angebot an Stellplätzen eine Auslastung erfahren soll, die deutlich über der jetzigen liegt, ist unklar. Eine Grundlage hierfür wurde von der GPG nicht kommuniziert.</p> <p>Wie auf Basis der derzeitigen Auslastung ein Betriebskonzept entwickelt werden soll, das die Wirtschaftlichkeit des Projekts sicherstellt, ist nur schwer vorstellbar.</p> <p>Ob ein solches Betriebskonzept überhaupt vorliegt, ist ebenfalls unklar. Die GPG hat ein solches meines Wissens nach bis jetzt ebenfalls nicht der Öffentlichkeit vorgestellt.</p>	<p>Der Bebauungsplan basiert auf einer Parkraumuntersuchung. Die Wirtschaftlichkeit wurde schon im Vorfeld geprüft.</p> <p>Alternative Standorte für das geplante Parkhaus wurden bereits untersucht (z.B. Parkhaus an der alten Mensa an der Schützenstraße oder auf dem Parkplatz Hansering an der Holzgasse). Diese waren aufgrund ihrer Lage sowie ihrer Flächengröße und -zuschnitte für die gewünschte Anzahl Stellplätze jedoch nicht so gut oder gleichwertig zum jetzigen Vorhaben geeignet. Mit Aufstellung des B-Plans hat sich die Stadt für die Stärkung eines öffentlichen Parkplatzes im Plangebiet entschieden.</p> <p>Der Bebauungsplan ist eine Angebotsplanung. Er gibt den Rahmen für eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Falls bereits ein Konzept existiert, das die Behauptung einer möglichen Wirtschaftlichkeit stützt, wäre dieses jedenfalls der Öffentlichkeit zu präsentieren, um sicherzustellen, dass ein breiter Konsens bei den Bürgern für die Tötigung einer solch großen Investition besteht. Das Konzept sollte jedenfalls von den derzeitigen Nutzungsstatistiken und realistischen Schätzungen der Verkehrszunahme ausgehen.</p> <p>Weiter stellt sich mir die Frage, ob die Hansestadt Greifswald, die derzeit noch mit den finanziellen Folgen der Kreisgebietsreform zu kämpfen hat, eine derartige Aufstockung von Stehplätzen überhaupt benötigt. Insgesamt scheinen die Auslastungszahlen der vorhandenen Parkmöglichkeiten eher im mittleren Bereich zu liegen. Wenn die GPG einen Gewinn in einer Höhe erwirtschaftet, der die Realisierung dieses Projekts ermöglicht, stellt sich daher die Frage, ob dieser Gewinn nicht eher im Wege einer Ausschüttung an die Gesellschafter und damit an die Hansestadt Greifswald dem Allgemeinwohl zugutekommen sollte. Auf keinen Fall sollte sich die Stadt mit zusätzlichem Kapital an dem Projekt beteiligen. Ich schlage daher die Einholung eines externen Gutachtens über die Wirtschaftlichkeit des Baus sowie insbesondere des Betriebs eines möglichen Parkhauses auf dem Martin-Andersen-Nexö-Platz vor. Eine Kosten-Nutzen-Rechnung sollte hier natürlich enthalten sein. Dieses Gutachten sollte transparent der Öffentlichkeit vorgestellt werden, um zur Meinungsbildung gegenüber dem Bauvorhaben beizutragen.</p> <p>Weiter schlage ich vor, dass ein Gutachten über die tatsächliche Notwendigkeit eines Ausbaus der Parkkapazitäten in Greifswald eingeholt wird, das zudem auch prüft, ob nicht eine intelligente Verkehrssteuerung auf die vorhandenen Stellplätze ausreicht. Hier wäre zudem die Option von „Park and ride“-Angeboten zu prüfen. Eine vergleichende Kosten-Nutzen-Rechnung sollte durchgeführt werden.</p> <p>Außerdem schlage ich vor, dass ein prospektiver Finanzierungsplan bezüglich der erwarteten Baukosten erstellt wird, der aufzeigt, mit welchen Mitteln die GPG diese bestreiten will.</p>	
	Beschluss der Bürgerschaft	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
3.15	<p>Bürger Stellungnahme vom 07.05.2014 zum Vorentwurf</p> <p>Meine Mandanten erhielten am 10.10.2012 eine Genehmigung zur Errichtung eines Einfamilienhauses unter der oben genannten Adresse. Das Haus wurde zwischenzeitlich fertiggestellt. Das Ehepaar [N.N., Stadtbauamt] ist im Mai 2013 dort eingezogen. Die Immobilie grenzt im Westen an den Martin-Andersen-Nexö-Platz. Direkt gegenüber befindet sich die Einfahrt zu einem Parkplatz mit 170 Stellplätzen. Dieser Parkplatz wird durch die Greifswalder Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft mbH (GPG) betrieben.</p> <p>Meinen Mandanten ist bekannt geworden, dass über die Fläche dieses Parkplatzes ein Bebauungsplan mit dem Inhalt gelegt werden soll, dort ein mehrgeschossiges Parkhaus zu errichten. Dieser Planung liegt offenbar die Verkehrstechnische Untersuchung der GPG von Oktober 2013 zugrunde.</p> <p>Namens und in Vollmacht der Eheleute [N.N., Stadtbauamt] werden gegen den Bebauungsplan Nr. 108 wie folgt Einwendungen erhoben:</p> <p>1. Durch die Errichtung eines mehrgeschossigen Parkhauses wird das Grundstück meiner Mandanten vollständig verschattet. Insbesondere die Aufenthaltsräume des Hauses, u.a. das Wohnzimmer, sind umfänglich betroffen, da diese in westlicher Richtung ausgestaltet sind. Da die Zu- und Ausfahrt zu dem Parkhaus ausweislich der bevorzugten Variante 4 der Verkehrstechnischen Untersuchung wieder über den Martin-Andersen-Nexö-Platz erfolgen soll, ist mit einer deutlichen Zunahme von Emissionen seitens der an – und abfahrenden Fahrzeuge vor dem Parkhaus zu rechnen.</p> <p>2. Ferner wird mit einem deutlichen Anstieg der Geräuschentwicklung durch das erhöhte Verkehrsaufkommen an der Zu- und Abfahrt des Parkhauses gerechnet. Die im Zuge des Schallgutachtens des Ingenieurbüros Herrmann und Partner</p>	<p>zu 1. Die Verschattung der Gebäude erfolgt teilweise in den kurzen Zeitabschnitten. Eine Visualisierung in der Begründung zum Bebauungsplan stellt dieser Sachverhalt dar. Die Erläuterung dazu wird in die Begründung zum Entwurf des Bebauungsplans grafisch sowie textlich einfließen. Zum Verkehrslärm siehe unten.</p> <p>zu 2. Mit der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan wurde die zu erwartende Schallimmissionsbelastung an der vorhandenen schutzbedürftigen Bebauung im Umfeld des geplanten Bauvorhabens rechnerisch ermittelt und</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>ermittelten Immissionsdaten an den Immissionsorten 4 und 5 werden in Zweifel gezogen. Weitere Ausführungen bleiben vorbehalten.</p> <p>3.</p> <p>Weder aus der Bebauungsplanbegründung noch aus der Verkehrstechnischen Untersuchung lässt sich im Zuge der Abwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB die Berücksichtigung der privaten Belange meiner Mandanten oder auch nur die Auseinandersetzung damit nicht entnehmen. Eine Beteiligung oder eine Anhörung der Eheleute[N.N., Stadtbauamt] ist ebenfalls nicht erfolgt. Vorbehaltlich der noch zu klärenden Frage, ob die Schaffung weiteren Parkraums an der streitgegenständlichen Örtlichkeit grundsätzlich erforderlich ist, fehlt nach der derzeitigen Erkenntnis (ohne Akteneinsicht) die Auseinandersetzung mit alternativen Möglichkeiten zur Beseitigung der Parkproblematik in Greifswald. In Frage käme z.B. die Planung einer Tiefgarage oder eines Parkhauses an anderer Stelle mit geringerer Beeinträchtigung der Wohnbebauung.</p> <p>Ich fordere Sie nunmehr auf, diese Einwendungen im Rahmen Ihrer Abwägungen zu berücksichtigen.</p> <p>Weiterer Vortrag wird nach Einsicht in den Verfahrensvorgang erfolgen. Diesbezüglich werde ich mich mit Ihnen in Verbindung setzen.</p>	<p>bewertet. Die Untersuchung weist nach, dass die entsprechenden Immissionsrichtwerte der TA Lärm 1998 in den Beurteilungszeiträumen tags und nachts grundsätzlich eingehalten werden. Im Bereich der Zu- und Ausfahrt Bleichstraße kann es jedoch im Beurteilungszeitraum „Nachts“ zu Überschreitungen des zulässigen Spitzenpegels kommen. Um dies weitgehend zu unterbinden, ist geplant, die dort liegenden Stellplätze künftig überwiegend an Dauerparker zu vergeben. Außerdem ist im weiteren Verfahren vorgesehen, Ab- und Zufahrt in die Stellplatzanlage im Zeitraum von 22.00 bis 6.00 Uhr auszuschließen.</p> <p>zu 3.</p> <p>Mit der Fortschreibung des Parkraumkonzepts wurde belegt, dass es ohne neue Stellplatzanlagen zu einer weiteren Erhöhung der Auslastung der Stellplätze in Folge städtebaulicher Entwicklungen kommen wird. Des Weiteren kann insbesondere im Zentrum und in der nördlichen Mühlenvorstadt das Angebot an Bewohnerstellplätzen die Nachfrage nicht decken. Die Schaffung von zusätzlichem Parkraum kann den Fehlbetrag öffentlicher Stellplätze mit Parkausweis für Bewohner mindern.</p> <p>Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat im Dezember 2010 die Fortschreibung des städtischen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes beschlossen. Die Untersuchung zeigt ein Defizit von insgesamt etwa 900 Stellplätzen im Stadtzentrum auf, wenn alle zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Konzeptes Ende 2010 geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen umgesetzt wären. Hierzu zählten insbesondere eine zentrale Ansiedlung städtischer Ämter im Stadthaus am Markt und beispielsweise die Bebauung der bisher als Stellplatzflächen genutzten Quartiere A8, A9 und A11 südlich des Hanseringes sowie des neuen Universitätscampus am Ernst-Lohmeyer-Platz. Diese Maßnahmen bis auf das Stadthaus und den Universitätscampus mit 23 Stellplätzen sind bis dato alle noch nicht umgesetzt. Durch die begonnene Umsetzung einer Wohnbebauung auf dem Quartier A11 (nördlich der Roßmühlenstraße, zwischen der verlängerten Kuh- und Brüggestraße) sind bereits weitere öffentliche Stellplätze im Zentrum entfallen. Mit dem Bau des Parkplatzes in der</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Bahnhofstraße am Bahnhof konnten ca. 150 Stellplätze geschaffen werden. Diese können die bisher bereits entfallende Anzahl an Stellplätzen jedoch noch nicht kompensieren.</p> <p>Mit der Fortschreibung wurde belegt, dass es ohne neue Stellplatzanlagen zu einer weiteren Erhöhung der Auslastung der Stellplätze in Folge städtebaulicher Entwicklungen kommen wird. Des Weiteren kann insbesondere im Zentrum und in der nördlichen Mühlenvorstadt das Angebot an Bewohnerstellplätzen die Nachfrage nicht decken.</p> <p>Mit Aufstellung des Bebauungsplans hat sich die Stadt für die Stärkung eines öffentlichen Parkplatzes im stadtnahen Bereich entschieden.</p>
	Beschluss der Bürgerschaft	<p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.</p>
3.16	<p>Bürger Stellungnahme vom 13.05.2014 zum Vorentwurf</p> <p>Als Anwohner der Bleichstraße und somit von diesem Bauplan unmittelbar betroffene Person, weise ich darauf hin, in dem Bebauungsplan Greifswalds den attraktiven und schönen Wohnraum zu erhalten. Neben dem Interesse einer funktionierenden Infrastruktur und mithin ausreichender Parkmöglichkeiten, erscheint das vorab erwähnte Gut des ‘schönen Wohnens‘ als weit aus erstrebenswerter. Im Rahmen einer Zweckmittelrelation ist dieses Bauvorhaben folglich als unangemessen zu betrachten.</p> <p>Darüber hinaus weise ich darauf hin, dass deutlich geeignetere Grundstücke mit gleicher Nähe zur Stadt und weniger Beeinträchtigung des Wohnklimas, für dieses Bauprojekt zur Verfügung ständen.</p> <p>Hiermit bitte ich darum, dieses Projekt erneut zu überdenken und sich nach alternativen Möglichkeiten umzuschauen, das Problem der Parkmöglichkeiten in Greifswald zu lösen.</p>	<p>Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat im Dezember 2010 die Fortschreibung des städtischen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes beschlossen. Die Untersuchung zeigt ein Defizit von insgesamt etwa 900 Stellplätzen im Stadtzentrum auf, wenn alle zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Konzeptes Ende 2010 geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen umgesetzt wären. Hierzu zählten insbesondere eine zentrale Ansiedlung städtischer Ämter im Stadthaus am Markt und beispielsweise die Bebauung der bisher als Stellplatzflächen genutzten Quartiere A8, A9 und A11 südlich des Hanseringes sowie des neuen Universitätscampus am Ernst-Lohmeyer-Platz. Diese Maßnahmen bis auf das Stadthaus und den Universitätscampus mit 23 Stellplätzen sind bis dato alle noch nicht umgesetzt. Durch die begonnene Umsetzung einer Wohnbebauung auf dem Quartier A11 (nördlich der Roßmühlenstraße, zwischen der verlängerten Kuh- und Brüggstraße) sind bereits weitere öffentliche Stellplätze im Zentrum entfallen. Mit dem Bau des Parkplatzes in der Bahnhofstraße am Bahnhof konnten ca. 150 Stellplätze geschaffen werden.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>Diese können die bisher bereits entfallende Anzahl an Stellplätzen jedoch noch nicht kompensieren.</p> <p>Mit der Fortschreibung wurde belegt, dass es ohne neue Stellplatzanlagen zu einer weiteren Erhöhung der Auslastung der Stellplätze in Folge städtebaulicher Entwicklungen kommen wird. Des Weiteren kann insbesondere im Zentrum und in der nördlichen Mühlenvorstadt das Angebot an Bewohnerstellplätzen die Nachfrage nicht decken.</p> <p>Mit Aufstellung des Bebauungsplans hat sich die Stadt für die Stärkung eines öffentlichen Parkplatzes im stadtnahen Bereich entschieden.</p>
	Beschluss der Bürgerschaft	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ein Beschluss ist nicht erforderlich.</p>
3.17	<p>Bürger Stellungnahme vom 14.05.2014 zum Vorentwurf Hiermit möchte ich als Greifswalder Bürger und Nachbar des Nexöplatzes meine Bedenken gegen den Vorentwurf des Bebauungsplanes Nr. 108 – Martin-Andersen-Nexö-Platz vorbringen. In Greifswald werden seit Jahren systematisch Baulücken geschlossen. Systematisch werden somit Grünflächen in der Stadt verbaut, der gemeinschaftlichen Nutzung durch die Bürger. Für Kultur und Freizeit, sind diese Flächen nun versperrt. Hierbei wird dem architektonischen Erbe der kleinen Hansestadt Greifswald überhaupt keine Rechnung getragen, es entstehen 0815-Bauten wie z.B. der Rakower Hof, die Neubauten in der Löfflerstraße oder der Neunmorgenstraße, die genau so überall in der Republik stehen könnten.</p> <p>So soll nun auch der Nexöplatz bebaut werden. Dabei wird überhaupt nicht berücksichtigt, dass mit der alten Kaserne eine der architektonisch interessantesten Bauten in Greifswald völlig aus dem Blickfeld der Öffentlichkeit verschwindet. Die neben dem Parkplatz befindliche Grünfläche wird völlig entwertet und wird aufgrund der zu erwartenden massiven Zunahme des motorisierten Individual-</p>	<p>Im rechtwirksamen Flächennutzungsplan der Universitäts- und Hansestadt Greifswald wurde der Geltungsbereich des Bebauungsplans als öffentliche Verkehrsfläche fürs Parken dargestellt. Im Sinne des § 8 BauGB ist der Bebauungsplan Nr. 108 aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.</p> <p>Der Bebauungsplan ist eine Angebotsplanung. Er gibt den Rahmen für eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung.</p> <p>Die derzeitige Fläche im Planbereich wird seit Jahren als Stellplatzanlage genutzt. Die Überbauung dieser Fläche in Form eines Parkhauses führt zur Schaffung von mehreren Stellplätzen und zeitgleich zur Entspannung der Parksituation im Stadtzentrum Greifswald. Der Bau solcher öffentlichen Anlage ist im innerstädtischen Bereich zulässig und vertretbar.</p> <p>Das geplante Parkhaus wird auf der heutigen Parkplatzfläche errichtet. Die Platzfläche vor der ehemaligen Kaserne (Denkmal), der eine Funktion als innerstädtische Grünfläche hat, ist aus gestalterischen und denkmalpflegerischen Gründen freizuhalten. Durch die Anlage des Parkhauses kommt es nicht zu größeren zusätzlichen Versiegelungen.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald**Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB**

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>verkehrs gerade auch für Familien und Kinder nicht mehr nutzbar sein. Doch viel wichtiger noch ist, dass die geplanten zusätzlichen Parkkapazitäten überhaupt nicht notwendig sind, wie auch Detlef Borchert, Geschäftsführer der GPG in einem Artikel in der OZ vom 14. 5. 2014 auf Seite 9 offen zugibt. Die Größe des Parkhauses und die damit entstehenden Lichtimmissionen in der Nacht. Die Geräuschimmissionen während des Tages und die damit einhergehenden Beeinträchtigungen der Lebens- und Wohnqualität durch den massiv zunehmenden Verkehr sind für die Nachbarn des Nexöplatzes überhaupt nicht zumutbar und stellen einen klaren Verstoß gegen das baurechtliche Rücksichtnahmegebot gem. § 15 BauNVO dar. Die Stadt hat in eklatanter Weise die berechtigten Interessen der Anwohner und Grundstückseigentümer verkannt und Bei der Aufstellung des Bebauungsplans nicht in die Abwägung mit einbezogen. Denn es ist ja vorhersehbar, dass die in der Nähe des Nexöplatzes stehenden Immobilien durch den Bau des Parkhauses massiv entwertet werden. Ich fordere die Bürgerschaft sowie die Zuständigen der Baubehörden und den Oberbürgermeister der Stadt Greifswald daher auf, von dieser Fehlplanung abstand zunehmen.</p>	<p>Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat im Dezember 2010 die Fortschreibung des städtischen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes beschlossen. Die Untersuchung zeigt ein Defizit von insgesamt etwa 900 Stellplätzen im Stadtzentrum auf, wenn alle zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Konzeptes Ende 2010 geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen umgesetzt wären. Hierzu zählten insbesondere eine zentrale Ansiedlung städtischer Ämter im Stadthaus am Markt und beispielsweise die Bebauung der bisher als Stellplatzflächen genutzten Quartiere A8, A9 und A11 südlich des Hanseringes sowie des neuen Universitätscampus am Ernst-Lohmeyer-Platz. Diese Maßnahmen bis auf das Stadthaus und den Universitätscampus mit 23 Stellplätzen sind bis dato alle noch nicht umgesetzt. Durch die begonnene Umsetzung einer Wohnbebauung auf dem Quartier A11 (nördlich der Roßmühlenstraße, zwischen der verlängerten Kuh- und Brüggstraße) sind bereits weitere öffentliche Stellplätze im Zentrum entfallen. Mit dem Bau des Parkplatzes in der Bahnhofstraße am Bahnhof konnten ca. 150 Stellplätze geschaffen werden. Diese können die bisher bereits entfallende Anzahl an Stellplätzen jedoch noch nicht kompensieren. Mit der Fortschreibung wurde belegt, dass es ohne neue Stellplatzanlagen zu einer weiteren Erhöhung der Auslastung der Stellplätze in Folge städtebaulicher Entwicklungen kommen wird. Des Weiteren kann insbesondere im Zentrum und in der nördlichen Mühlenvorstadt das Angebot an Bewohnerstellplätzen die Nachfrage nicht decken. Hinsichtlich der Lichtimmissionen werden seitens des Bauvorhabenträgers entsprechende Konzepte bei der Objektplanung erstellt. Der Entwurf des Bebauungsplans wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens öffentlich ausgelegt. Jedermann kann sich zum Inhalt der Planung äußern.</p>
	Beschluss der Bürgerschaft	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
3.18	<p>Bürger Stellungnahme vom 14.05.2014 zum Vorentwurf</p> <p>Im Folgenden möchten wir, Anwohner der Bleichstraße im Bereich des Martin-Andersen-Naxö-Platz, unsere Bedenken zum Bauvorhaben eines Parkhauses auf den eben genannten Platz vortragen und wie folgt begründen:</p> <p><u>Die Parksituation</u></p> <p>Die Kapazität des derzeitigen Parkplatzes auf dem Nexö-Platz ist selten voll ausgeschöpft. Man findet immer – außer vielleicht bei einem Großevent wie dem Mitternachtsshopping - einen freien Platz. So ist in erster Linie zu sagen, dass die Planung von weiteren 400 Stehplätzen und eine Bauhöhe von 14m überdimensioniert ist.</p> <p>Weiterhin ist jetzt schon festzustellen, dass es an der Anklammerstraße zu massiven Behinderungen beim Ein- oder Ausfahren durch den Verkehr zum Nexö-Platz kommt und sowohl Fußgänger als auch Fahrradfahrer gefährdet sind. Nimmt dieser ein- und ausfahrende Verkehr zu, so wird auch die Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer größer.</p> <p>Für eine Aus- und Zufahrt bietet sich die Bleichstraße nicht an. Sie ist dafür nicht ausgebaut, zu schmal und schon jetzt ist es für Autofahrer schwierig, den Nexö-Parkplatz über die Bleichstraße störungsfrei zu erreichen. Um die Bleichstraße dafür auszubauen, müssten die Anwohnerparkplätze weichen, was unserer Meinung nach eine unangemessene Benachteiligung der Anwohner bedeutet.</p> <p>Hinzufügen möchten wir, dass bedacht wird, dass es sehr unwahrscheinlich ist, dass der Besucherverkehr des neugebauten Ordnungsamtes nicht auf Parkplätze auf dem Nexö-Platz zurückgreifen wird. Ein Überangebot an Parkplätzen auf dem Nexö-Platz wird nicht den Parkplatzmangel im Innenstadtbereich ausgleichen.</p> <p><u>Aus städtebaulicher Sicht</u></p> <p>Ein Parkhaus von 14m Höhe zerstört unserer Meinung nach das bauliche En-</p>	<p>Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat im Dezember 2010 die Fortschreibung des städtischen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes beschlossen. Die Untersuchung zeigt ein Defizit von insgesamt etwa 900 Stellplätzen im Stadtzentrum auf, wenn alle zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Konzeptes Ende 2010 geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen umgesetzt wären. Hierzu zählten insbesondere eine zentrale Ansiedlung städtischer Ämter im Stadthaus am Markt und beispielsweise die Bebauung der bisher als Stellplatzflächen genutzten Quartiere A8, A9 und A11 südlich des Hanseringes sowie des neuen Universitätscampus am Ernst-Lohmeyer-Platz. Diese Maßnahmen bis auf das Stadthaus und den Universitätscampus mit 23 Stellplätzen sind bis dato alle noch nicht umgesetzt. Durch die begonnene Umsetzung einer Wohnbebauung auf dem Quartier A11 (nördlich der Roßmühlenstraße, zwischen der verlängerten Kuh- und Brüggstraße) sind bereits weitere öffentliche Stellplätze im Zentrum entfallen. Mit dem Bau des Parkplatzes in der Bahnhofstraße am Bahnhof konnten ca. 150 Stellplätze geschaffen werden. Diese können die bisher bereits entfallende Anzahl an Stellplätzen jedoch noch nicht kompensieren.</p> <p>Mit der Fortschreibung wurde belegt, dass es ohne neue Stellplatzanlagen zu einer weiteren Erhöhung der Auslastung der Stellplätze in Folge städtebaulicher Entwicklungen kommen wird. Des Weiteren kann insbesondere im Zentrum und in der nördlichen Mühlenvorstadt das Angebot an Bewohnerstellplätzen die Nachfrage nicht decken.</p> <p>Hinsichtlich des Rad- und Fußverkehrs wird eine veränderte Wegführung bei</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>semble aus klassizistischem Theater und denkmalgeschütztem Landesarchiv. Ein Funktionsbau von solch einer Größe wie das geplante Parkhaus, welches aller Wahrscheinlichkeit nach aus finanziellen Gründen mehr aus Stahl und Beton bestehen wird und eher einem Klotz als einem Gebäude ähneln wird, kann sich ästhetisch nicht in das städtebauliche Bild einfügen. Auch dürfte das teuer sanierte Landesarchiv und Schulamt aus der Wahrnehmung der Bürger verschwinden, wenn es komplett durch ein Parkhaus wie es geplant ist, verdeckt wird.</p> <p>Kurz, wir befürchten schlichtweg eine Verschandelung des Areals durch einen Funktionsbau dieser Größe und Art.</p> <p><u>Aus Sicht der Anwohner</u></p> <p>Für uns Anwohner der Bleichstraße stellt dieses Bauvorhaben keine unerhebliche Beeinträchtigung dar. Zum Einen verwandelt ein Parkhaus in den geplanten Dimensionen von 14 Metern Höhe die Bleichstraße in eine unansehnliche Straßenschlucht. Darüber hinaus dürfte das Areal stark verschattet werden und steht damit in einem starken Kontrast zur jetzigen Wohnsituation mit dem sehr offen gestalteten Charakter durch den freiliegenden Parkplatz und die anschließende Grünfläche.</p> <p>Der ein- und ausfahrende Verkehr betrifft aber nicht nur die Bleichstraße, sondern auch die anliegende Brinkstraße sowie die bereits stark frequentierte Lange Reihe. Dazu kommen die steigenden Geräusch- und Lichtimmissionen für die betreffenden Anwohner, welche nicht einfach hinzunehmen sind.</p> <p>Wir, die Anwohner der Bleichstraße, sind generell nicht gegen ein Parkhaus, sind jedoch gegen ein Park mit diesen geplanten Dimensionen von 14m Höhe. Gegen ein Parkhaus, welches sich in die umliegenden Gebäude architektonisch eingliedert und sich nicht an der Höhe des höchsten, solitär stehenden Gebäudes orientiert, – zu überlegen wäre, ob nicht eine Etage unterirdisch und eine Etage überirdisch, ausreichend wären – wäre nichts einzuwenden.</p>	<p>der Realisierung des Vorhabens wie folgt vorgenommen :</p> <p>Die Führung des Radfahrstreifens ist zu verändern, und zwar in soweit, dass der Verschwenk auf die Fahrbahn bereits weiter vor der Einmündung erfolgt, also in Richtung der Bushaltestelle verschoben wird. Die Fußgängerführung wird abgesetzt und die Querung der Straße „Martin- Andersen-Nexö-Platz“ durch geeignete Führungselemente (z.B. Geländer) in Richtung Süden verschoben. Dadurch haben Fußgänger bessere Sichtverhältnisse bei der Querung der Straße im Verhältnis zur bislang nahen Querung im Knotenpunkt.</p> <p>Die Bleichstraße endet in einer Wendschleife und ist eine untergeordnete Erschließungsstraße. Diese wird ihren Charakter weiterhin beibehalten. Des Weiteren ist vorgesehen, in der Bleichstraße und der Straße „Martin-Andersen-Nexö-Platz“ eine Geschwindigkeitsbegrenzung einzuführen.</p> <p>Der Bebauungsplan ist eine Angebotsplanung. Er gibt den Rahmen für eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung. Mit dem Maß der baulichen Nutzung wird lediglich ein städtebaulich vertretbarer Rahmen aufgezeigt, der nicht überschritten werden darf. Ziel ist es, die Höhe des neuen Parkhauses möglichst niedrig zu halten und gleichzeitig beispielsweise durch eine Höhenstaffelung oder auch durch Vor- und Rücksprünge in den Fassaden den Charakter des großen Gebäudes aufzulösen.</p> <p>Die derzeitige max. Höhe 14,35 m im B-Planentwurf bezieht sich auf das Höhensystem NHN und ist daher eine relative Höhe. Die absolute Höhe jedoch beträgt 11,75 m. Das Vorhaben orientiert sich an den markanten Gebäuden im Umfeld, zum einen dem Theatergebäude mit einer Traufhöhe von etwa 13 Metern (HB Oberkante-Gehweg) sowie dem Landesarchiv mit einer Traufhöhe der Mittelbauten von etwa 12 Metern (HB Oberkante-Gelände). In Anbetracht des</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald**Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB**

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		Umfeldes sind die im Bebauungsplan festgesetzten Höhen für das öffentlich geplante Parkhaus städtebaulich vertretbar. Mit den getroffenen Festsetzungen für das Vorhaben soll grundsätzlich ein ortsfreundliches Erscheinungsbild gewährleistet werden.
	Beschluss der Bürgerschaft	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
3.19	<p>Bürger Stellungnahme vom 15.05.2014 zum Vorentwurf</p> <p>Als Einwohner der Hansestadt Greifswald und Anwohner im Bereich des Martin-Andersen-Nexö-Platzes möchten wir Bedenken in Bezug auf das geplante Bauvorhaben eines Parkhauses an diesem Standort wie folgt begründen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Städtebauliche Sicht - <p>Aus unserer Sicht zerstört ein Funktionsbau in der geplanten Dimension nicht nur das historisch gewachsene bauliche Ensemble aus klassizistischem Theater und denkmalgeschütztem Landesarchiv sondern auch nachhaltig den parkartigen Charakter des Nexö-Platzes. Die aufwändig sanierte, durch das Landesarchiv genutzte historische Kaserne dürfte aus der Wahrnehmung des Stadtbildes komplett verschwinden, da die Sichtachse sowohl vom Platz der Freiheit als auch von der SW-Seite des Theaters auf das Gebäude komplett verstellt würde.</p> <p>In der schmalen Bleichstraße entstünde, begründet durch die Höhe des geplanten Gebäudes, eine sowohl für Anwohner als auch Besucher unattraktive, dunkle Straßenschlucht die in krassem Gegensatz zur sonst eher lockeren Straßenrandbebauung des historisch geprägten Stadtviertels stünde.</p> <p>Im Hinblick auf die geplanten Dimensionen und die, bereits in der öffentlichen Diskussion stehende, weit überwiegend lieb- und einfalllose (Neu)bautätigkeit der letzten Jahre in der Hansestadt steht zu befürchten, dass ein Parkhaus schon ob der ihm innewohnenden Funktion und als reiner Zweckbau nicht geeignet erscheint, ein nachhaltiges architektonisches Glanzlicht zu setzen, neben dem prachtvollen Theater bestehen zu können bzw. dessen Gesamtansicht zumindest</p>	<p>Der Bebauungsplan ist eine Angebotsplanung. Er gibt den Rahmen für eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung. Mit dem Maß der baulichen Nutzung wird lediglich ein städtebaulich vertretbarer Rahmen aufgezeigt, der nicht überschritten werden darf. Ziel ist es, die Höhe des neuen Parkhauses möglichst niedrig zu halten und gleichzeitig beispielsweise durch eine Höhenstaffelung oder auch durch Vor- und Rücksprünge in den Fassaden den Charakter des großen Gebäudes aufzulösen.</p> <p>In Anbetracht des Umfeldes sind die im Bebauungsplan festgesetzten Höhen für das öffentlich geplante Parkhaus städtebaulich vertretbar. Mit den getroffenen Festsetzungen für das Vorhaben soll grundsätzlich ein ortsfreundliches Erscheinungsbild gewährleistet werden.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald**Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB**

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>nicht zu verschandeln.</p> <p>Es erscheint weder vollends durchdacht noch sachgerecht eine Aufwertung, wie sie durch Bebauung der A-Q. quartiere und Wegfall der aktuell dort vorhanden Parkmöglichkeiten zweifellos gegeben ist, durch die Abwertung - nichts anderes stellt ein Funktionsgebäude in den geplanten Dimensionen objektiv dar - eines anderen „historisch geprägten und städtebaulich sehr wertvollen Bereiches“ zu erkaufen.</p> <p>- Parksituation –</p> <p>Der derzeitige Parkplatz Nexö-Platz ist lediglich in der Spitzenzeit werktags zwischen ca. 10:00 und 14:00 Uhr sowie zu besonderen Anlässen wie Mitternachts-shopping etc. nahezu ausgelastet. Es ist in der Regel zu keiner Zeit ein Problem einen freien Parkplatz zu erhalten. Außerhalb dieser Spitzenzeiten liegt die Auslastung des Parkplatzes weit unterhalb seiner Kapazitätsgrenze.</p> <p>Schon jetzt kommt es zu erheblichen Behinderungen beim ein- und ausfahrenden Verkehr im Bereich der Anklamer Straße. Diese liegen sowohl in der stark eingeschränkten Einsichtsmöglichkeit in die Anklamer Straße, dem dichten kreuzungsnahen Verkehr, als auch im massiven kreuzenden Fahrradverkehr begründet. Über die schmale Bleichstraße kann schon heute der Verkehr nicht vernünftig zu- und abgeleitet werden, immer wieder muss entgegenkommendem Verkehr z.B. in zufällig freien Parklücken Platz gemacht werden. Dies würde wohl nur durch den Wegfall der Straßenrandparkplätze zu umgehen sein, was jedoch eine aus unserer Sicht unangemessene Benachteiligung der Anwohner darstellen würde.</p> <p>Unserer Ansicht nach sind objektiv vorhandene planerische Mängel der innerstädtischen Parksituation, vor allem im Bereich des Marktes, welche durch das technische Rathaus zu eskalieren drohen, nicht durch eine Überkapazität an Parkmöglichkeiten am Standort Nexö-Platz heilbar. Es ist unwahrscheinlich davon auszugehen, dass ein bedeutsamer Teil des durch das geplante technische Rathaus entstehenden Besucherverkehrs über Parkmöglichkeiten am Nexö-Platz abgedeckt werden kann. Die durchschnittlichen Parkgewohnheiten können so-</p>	<p>Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat im Dezember 2010 die Fortschreibung des städtischen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes beschlossen. Die Untersuchung zeigt ein Defizit von insgesamt etwa 900 Stellplätzen im Stadtzentrum auf, wenn alle zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Konzeptes Ende 2010 geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen umgesetzt wären. Hierzu zählten insbesondere eine zentrale Ansiedlung städtischer Ämter im Stadthaus am Markt und beispielsweise die Bebauung der bisher als Stellplatzflächen genutzten Quartiere A8, A9 und A11 südlich des Hanseringes sowie des neuen Universitätscampus am Ernst-Lohmeyer-Platz. Diese Maßnahmen bis auf das Stadthaus und den Universitätscampus mit 23 Stellplätzen sind bis dato alle noch nicht umgesetzt. Durch die begonnene Umsetzung einer Wohnbebauung auf dem Quartier A11 (nördlich der Roßmühlenstraße, zwischen der verlängerten Kuh- und Brüggstraße) sind bereits weitere öffentliche Stellplätze im Zentrum entfallen. Mit dem Bau des Parkplatzes in der Bahnhofstraße am Bahnhof konnten ca. 150 Stellplätze geschaffen werden. Diese können die bisher bereits entfallende Anzahl an Stellplätzen jedoch noch nicht kompensieren.</p> <p>Mit der Fortschreibung wurde belegt, dass es ohne neue Stellplatzanlagen zu einer weiteren Erhöhung der Auslastung der Stellplätze in Folge städtebaulicher Entwicklungen kommen wird. Des Weiteren kann insbesondere im Zentrum und in der nördlichen Mühlenvorstadt das Angebot an Bewohnerstellplätzen die Nachfrage nicht decken.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>wohl am Standort des aktuellen Ordnungsamtes wie auch auf den Parkplätzen eines beliebigen Einkaufszentrums beobachtet werden, wo die Behindertenparkplätze zugesperrt sind und dutzende Fahrzeuge im eingangsnahen Bereich kreisen, während die nur wenig entfernteren Parkflächen verwaisen. Schon aus diesem Grunde scheint die Planung aufbauend auf der Annahme, der durchschnittliche Besucher würde für einen kurzen „Ämtergang“ einen zehnmütigen Fußweg in Kauf nehmen lebensfremd. Weitau sinnvoller wäre die Schaffung von Kurzzeitparkplätzen im Bereich des Marktes, da viele der dort ansässigen Institutionen dies eigentlich zwingend voraussetzen (Post, Krankenkasse, Banken etc.) Das technische Rathaus dürfte einen solchen Bedarf, an dem bisher konsequent vorbeigeplant wurde, noch deutlich erhöhen.</p> <p>- Anwohnersicht -</p> <p>Aus Sicht der Anwohner stellt das Parkhaus eine nicht unerhebliche Beeinträchtigung dar. Die Bleichstraße dürfte schon ob der Höhe des geplanten Gebäudes deutlich verschattet werden. Die Aussicht auf eine derart ausladende Gebäudewand vermindert die Attraktivität der Wohnlage erheblich. Die Verkehrsbelastung in der Bleichstraße dürfte deutlich ansteigen und der obere Bereich der Langen Reihe, schon jetzt verkehrstechnisch sehr stark frequentiert, wird noch weiter belastet.</p> <p>Gegen ein Parkhaus, welches sich in der Höhe nicht am höchsten, solitär stehenden Gebäude, sondern am Charakter der umgebenden Bebauung orientieren und architektonisch nicht rein zweckmäßig ausgeführt würde, ist nichts einzuwenden, In den geplanten Dimensionen zahlen jedoch sowohl die Anwohner als auch die Hansestadt Greifswald im Hinblick auf ihr Erscheinungsbild und die Attraktivität für Besucher einen sehr hohen Preis für ein „paar Parkplätze“.</p>	<p>Die Bleichstraße endet in einer Wendschleife und ist eine untergeordnete Erschließungsstraße. Diese wird ihren Charakter weiterhin beibehalten. Grundsätzlich wäre ein Tempolimit möglich sofern das straßenverkehrsrechtlich geboten ist.</p> <p>Der Bebauungsplan ist eine Angebotsplanung. Er gibt den Rahmen für eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung. Mit dem Maß der baulichen Nutzung wird lediglich ein städtebaulich vertretbarer Rahmen aufgezeigt, der nicht überschritten werden darf. Ziel ist es, die Höhe des neuen Parkhauses möglichst niedrig zu halten und gleichzeitig beispielsweise durch eine Höhenstaffelung oder auch durch Vor- und Rücksprünge in den Fassaden den Charakter des großen Gebäudes aufzulösen.</p> <p>In Anbetracht des Umfeldes sind die im Bebauungsplan festgesetzten Höhen für das öffentlich geplante Parkhaus städtebaulich vertretbar. Mit den getroffenen</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		Festsetzungen für das Vorhaben soll grundsätzlich ein ortsfreundliches Erscheinungsbild gewährleistet werden.
	Beschluss der Bürgerschaft	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
3.20	<p>Bürger Stellungnahme vom 12.05.2014 zum Vorentwurf</p> <p>Ich bitte sie davon Abstand zu nehmen ein Parkhaus in der Größe zu bauen. Meiner Einschätzung nach ist der Entwurf überdimensioniert und schadet daher nicht nur dem Haushalt sondern auch die Anwohner in der Nähe des Platzes. Ebenfalls sind an dem Platz Fledermäuse und ein Waldkauz angesiedelt, die in Ihren Berichten keine Berücksichtigung finden. Ich bitte Sie erneut zu prüfen ob ein Parkhaus in dieser Höhe und Größe überhaupt ausgelastet wäre und ob der Baulärm den Anwohnern zuzumuten ist. Ich denke eine kleinere Version wäre auch ausreichend.</p>	<p>In Anbetracht des Umfeldes sind die im Bebauungsplan festgesetzten Höhen für das öffentlich geplante Parkhaus städtebaulich vertretbar. Mit den getroffenen Festsetzungen für das Vorhaben soll grundsätzlich ein ortsfreundliches Erscheinungsbild gewährleistet werden.</p> <p>Entsprechend des vorliegenden Artenschutzrechtlichen Fachbeitrages sind im B-Plangebiet keine Fledermäuse zu erwarten. Weiterhin sind nach derzeitigem Kenntnisstand der Fledermausfachgruppe Greifswald im Bereich des Martin-A.-Nexö-Platzes keine Fledermausquartiere – weder Winterquartiere, noch Wochenstuben oder auch Sommerquartiere – bekannt.</p>
	Beschluss der Bürgerschaft	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
3.21	<p>Bürger Stellungnahme vom 14.04.2014 zum Vorentwurf</p> <p>Ich habe in dem Gebäude [N.N., Stadtbauamt] meine Werkstadträume von der UHGW Greifswald gepachtet. Das Gebäude ist in dem o.g. Bebauungsplan-Vorentwurf als zu entfernendes Gebäude dargestellt. Das Gebäude hat Bestandsschutz.</p>	Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 108 wurde inzwischen im Rahmen der Bearbeitung des Entwurfes abgeändert. Das genannte Gebäude befindet sich außerhalb des Bebauungsplanbereiches.

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	Ich möchte um eine Überprüfung des geplanten eventuellen Abbruches des Gebäudes bitten, da ich es weiterhin für meine Arbeit nutzen möchte.	
	Beschluss der Bürgerschaft	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
3.22	<p>NABU Kreisverband Greifswald Stellungnahme vom 09.03.2017 zum Entwurf</p> <p>Begründung zum Entwurf mit Umweltbericht: Punkt 5.5 Immissionsschutz: Die Vermeidung von Lichtemissionen ist nicht aufgeführt. Auch im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag wird nur auf Lichtemissionen in Bezug auf Vögel Bezug genommen. Bei der Planung der Außenbeleuchtung des Parkhauses sowie ggf. neu zu gestaltender Straßenbeleuchtung im Bebauungsbereich ist unnötige Lichtemission möglichst zu vermeiden.</p> <p>Der NABU empfiehlt bei der Neuanlage von Lichtquellen die Hinweise zu einer ökologische Beleuchtung zu beachten. Darunter zählt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Senkung des Energieverbrauchs durch Lichtplanung und den Einsatz energieeffizienter Beleuchtungstechnik, Ausbau der Versorgung mit Strom aus Erneuerbaren Energien als zu sätzlicher Beitrag zum kommunalen Klimaschutz • das Beleuchtungsniveau auf das gestalterisch und funktional notwendige Maß zu begrenzen • Sorgfältige Wahl der Lichtfarbe mit einem möglichst geringen Ultraviolett- und Blauanteil (ähnlich der Beleuchtung der Pappelallee zwischen der Walther-Rathenau-Str. und Berthold-Beitz Platz) • Vermeidung direkter Abstrahlung in den Nachthimmel und unnötiger Lichtemissionen z.B. durch abgeschirmte Leuchten mit geschlossenem Gehäuse, zielgerichtete Projektion und Blendschutz. • Leuchtgehäuse zu verwenden, die gegen das Eindringen von Spinnen und Insekten geschützt und deren Oberflächentemperatur nicht zu heiß wird. <p>Punkt 7.5 Erhalt von Bäumen:</p>	<p>Lichtemissionen werden vermieden. Festsetzungen zur Fassadengestaltung umfassen auch die Einschränkung der Lichttransmission. Die Beleuchtung wird entsprechend der gültigen Regelwerke errichtet.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Diese sind bei der weiteren Planung durch den Vorhabenträger zu berücksichtigen.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Unter Punkt 7.5 ist von einem „überwiegenden“ Erhalt von Bäumen die Rede. Im Bestands- und Konfliktplan ist die Gefährdung eines Baumes erkennbar. Der NABU wünscht eine frühzeitige Beteiligung im Zuge des Genehmigungsverfahrens zur Fällung von Bäumen im Bebauungsbereich.</p> <p>Punkt 7.8 Fassadengestaltung: Die Fassade sollte nach Möglichkeit so gestaltet werden dass das Risiko des Vogenschlags minimiert wird. Große Glasflächen und andere spiegelnde Oberflächen sind zu vermeiden, darauf wird im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag bereits aufmerksam gemacht.</p> <p>Punkt 12.1.4 Umweltrelevante Maßnahmen: Die Baumschutzmaßnahmen während der Bauzeit sind unbedingt einzuhalten und über den gesamten Zeitraum der Bauarbeiten zu kontrollieren, um den wertvollen Baumbestand im Innenstadtbereich nicht durch baubedingte Schädigungen zu gefährden.</p> <p>Ersatzmaßnahme Pflanzung von Laubbäumen: Bei der Pflanzung von heimischen Baumarten ist auf niedrigwüchsige und säulenförmige Züchtungen zu verzichten.</p>	<p>Bei Fällung von Bäumen werden grundsätzlich die unteren Naturschutzbehörden der Universitäts- und Hansestadt Greifswald bzw. des Landkreises Vorpommern-Greifswald einbezogen. Der Text wird entsprechend korrigiert.</p> <p>Die Hinweise werden zum Teil berücksichtigt, da auf der Ost- und Westseite bereits keine Glasflächen oder durchsichtige Flächen zugelassen sind. Diese wird unter dem Punkt „Hinweise“ in den Text (Teil B) aufgenommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Hierbei wird die fachgerechte Umsetzung der Maßnahmen vorausgesetzt. Die Auswahl der möglichen Arten ist unter Punkt 6 der Festsetzungen benannt.</p> <p>Niedrigwüchsige und säulenförmige Züchtungen sind im Teil „Pflanzgebote“ (Pkt. 6) nicht genannt worden.</p>
	<p>Beschluss der Bürgerschaft</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.</p>
3.23	<p>Bürger Stellungnahme vom 27.02.2017 zum Entwurf</p> <p>In vorbezeichneter Angelegenheit ist Ihnen bekannt, dass ich die rechtlichen Interessen der Eheleute [N.N., Stadtbauamt] vertrete. Meine Mandanten erhielten am 10.10.2012 eine Genehmigung zur Errichtung eines Einfamilienhauses unter der oben genannten Adresse. Das Haus wurde 2013 fertiggestellt. Das Ehepaar [N.N., Stadtbauamt] ist im Mai 2013 dort eingezogen. Die Immobilie grenzt im Westen an den Martin-Andersen-Nexö-Platz. Direkt gegenüber befindet sich die Einfahrt zu einem Parkplatz mit – nach Aussage der mir vorliegenden Planungsunterlagen - 210 Stellplätzen. Im Jahr 2016 wurde</p>	

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>der vorhandene Platz von 170 Stellplätzen auf 210 Stellplätze ausgebaut. Dieser Parkplatz wird durch die Greifswalder Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft mbH (GPG mbH) betrieben.</p> <p>Bereits im Jahr 2014 gab es Planungen, über die Fläche des Parkplatzes ein Bebauungsplan zu legen. Gegenstand des Planes sollte die Errichtung eines mehrgeschossigen Parkhauses mit einer Höhe bis zu 14,35 m sein. Die Kapazität des Parkhauses sollte bei 600 Stellplätzen liegen. Aufgrund der im Auslegungsverfahren erhobenen Einwendungen diverser Bürger, unter anderem auch meiner Mandantschaft, wurde das Vorhaben neu überdacht. Offensichtlich erfolgte eine erneute Planung. Nach den mir vorliegenden Planungsunterlagen in Form der Begründung zum Umweltbericht zum Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 108 sowie dem Schallgutachten 188/2016 der Firma Herrmann & Partner aus Mai 2016 sowie der Verkehrstechnischen Untersuchung der Ingenieurplanung Ost GmbH vom März 2016 verbleibt es bei der Planung eines Parkhauses. Die Kapazität wurde letztlich von 600 Stellplätze auf 530 Stellplätze reduziert; die Breite des Gebäudes wurde verringert. Die Höhe des Gebäudes soll sich jedoch nach wie vor zwischen 12,50 m und 14,35 m bewegen. Verschoben wurde die Ein- und Ausfahrt an der Straßen Martin-Andersen-Nexö-Platz. Diese liegt nunmehr weiter südlich der Straße.</p> <p>Weitere Veränderungen sind nicht ersichtlich. Insbesondere fehlen nach wie vor Angaben zur Wirtschaftlichkeit des Vorhabens; eine Auseinandersetzung mit dem Standort des Wohnhauses der Familie [N.N., Stadtbauamt] ergibt sich ebenfalls nicht aus dem Planungsunterlagen. Dies betrifft insbesondere die Frage der Verschattung des Grundstücks sowie der weiteren Belastung durch Lärm. Neben den Einwendungen, die bereits mit Schreiben vom 07.05.2014 formuliert wurden und welche sich ebenso auf den Entwurf September 2016 beziehen, sind weiterhin Folgende zu formulieren:</p> <p>1. Durch die Verschiebung der Ein- und Ausfahrt an der Straße Nexö-Platz, von der Anklamer Straße aus gesehen noch hinter dem Wohnhaus der Familie [N.N.,</p>	<p>Die Höhe 14,35 m bezieht sich auf das Höhensystem und ist daher eine relative Höhe. Die absolute Höhe beträgt 11,75 m.</p> <p>Entsprechend der §§ 3 und 4 BauGB wurde ein zweistufiges Bebauungsplanverfahren für den Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - durchgeführt. Die frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung für den Vorwurf des Bebauungsplans erfolgte vom 10.04.2014 bis 14.05.2014. In dieser vorzeitigen Planphase waren der Umweltbericht sowie das Verkehrs- und Schallschutzgutachten in Bearbeitung. Mit der zweiten öffentlichen Planauslegung wurden der Entwurf des Bebauungsplans nebst Begründung einschließlich Umweltbericht und Fachgutachten wie die verkehrstechnische Untersuchung sowie das Schallschutzgutachten öffentlich im Zeitraum zwischen 07.02.2017 und 10.03.2017 ausgelegt. Eine erneute Planung nach § 4a BauGB hat überhaupt nicht stattgefunden.</p> <p>Ob ein Vorhaben wirtschaftlich ist oder nicht, ist für die stadtplanerische Vorgabe nicht relevant und wird nicht im Zuge des Bebauungsplanverfahrens bearbeitet. Seitens des Vorhabenträgers (GPG) wurde die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens im Vorfeld geprüft.</p> <p>Eine Verschattungskonzeption wurde speziell für das Gebäude an der Martin-Anderson-Nexö-Platz Nr. [N.N., Stadtbauamt] erstellt. (siehe Punkt 3)</p> <p>zu 1. Das Schallgutachten weist nach, dass die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Die Untersuchung basiert auf den von den Fachbehörden anerkannten</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Stadtbauamt] wird es zu einer erhöhten Lärmbelästigung kommen. Die Angaben in dem Schallgutachten der Firma Herrmann & Partner werden in Zweifel gezogen. Es ist nicht nachzuvollziehen, dass am IP 04 kaum Lärm entstehen wird. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die Fahrzeuge, welche das Parkhaus verlassen, auf der Höhe des Wohngebäudes der Familie [N.N., Stadtbauamt] beschleunigen, da es sich um eine gerade Straße handelt. Auch bei der Einfahrt in das Parkhaus wird es auf der Höhe des Hauses zum Abbremsen der Fahrzeuge kommen, so dass auch dadurch ein höherer Geräuschpegel entstehen wird.</p> <p>2. Darüber hinaus spielt insbesondere die optisch bedrängende Wirkung des auf einer Höhe von 14,35 m geplanten Gebäudes in Bezug auf das knapp 10 m hohe Haus der Familie [N.N., Stadtbauamt] eine ausschlaggebende Rolle. Zwischen dem geplanten Parkhaus und dem Wohnhaus meiner Mandantschaft liegt lediglich ein Abstand von ca. 10 m (1,80 m Grünstreifen, ca. 6 m Straße, ca. 2,50 m Gehweg). Das bedeutet, die Eheleute [N.N., Stadtbauamt] würden aus ihrem Wohnzimmerfenster Platz direkt auf das Parkplatzgebäude blicken.</p> <p>3. Durch die Errichtung des Parkhauskomplexes mit einer Höhe von bis zu 14,35 m käme es in jedem Falle ab frühen Nachmittag, ca. 14:00 Uhr, zu einer vollständigen Verschattung des Grundstückes der Familie [N.N., Stadtbauamt]. Da diese ihre Aufenthaltsräume, unter anderem das Wohnzimmer in westlicher Richtung ausgestaltet haben, wäre in diesen Hauptaufenthaltsräumen die Verschattung besonders spürbar. Die Darstellung der Verschattung in der Begründung zum Umweltbericht auf Seite 39 gibt die Beeinträchtigung des Grundstückes meiner Mandantschaft nur unzureichend wieder, da sie lediglich Zeiträume bis 17:00 Uhr berücksichtigt. Insbesondere in den Sommermonaten bei längerer Helligkeit wirkt sich der Schattenwurf des Parkhauses dergestalt aus, dass keinerlei Sonneneinstrahlung mehr in den Hauptaufenthaltsräumen der Eheleute [N.N., Stadtbauamt] vorhanden sein wird, Diese Tatsache schränkt die Lebensqualität meiner Mandantschaft erheblich ein und führt darüber hinaus zu einer deutlichen Wert-</p>	<p>Grundlagen und Richtlinien.</p> <p>zu 2. Es ist zu erläutern, dass die Angabe der Höhen sich auf das deutsche Höhensystem DHN beziehen. Da sich die Straßenebene bereits in einer Höhe von rund 2,20 – 2,70 m befindet, liegt die tatsächliche Höhe bei rund 11,75 m. In innenstadtnahen Lagen ist es nicht unüblich eine geschlossene Fassadenfront, egal mit welcher Nutzung, vorzufinden. In Anbetracht des Umfeldes (Theater, Landesarchiv, Platane, M.-A.-N-Str. 3a) ist eine 13 m Gebäudehöhe städtebaulich vertretbar. Betrachtet man den Abstand zwischen den Gebäuden (Haus Nr. 2 und das mögliche Parkhaus), liegt dieser im Extremfall bei mind. 10,5 m. Berechnet man nun die notwendigen Abstandsflächen nach LBauO M-V ergibt sich: Höhe des Gebäudes x Abstandsflächenfaktor = einzuhaltende Abstandsfläche EFH Nr. 2: 10m x 0,4 = 4m PH : 11,75m x 0,4 = 4,7m 10,5- 8,7 = 1,8m Abstandsflächenpuffer Nach LBauO M-V wäre demnach eine Gebäudehöhe von 16,25 m für das öffentliche Parkhaus vertretbar. Mit nur 11,75 m bleibt das Parkhaus 4,5 m unter den städtebaulich vertretbaren Möglichkeiten der LBauO M-V.</p> <p>zu 3. Die Zumutbarkeit einer möglichen Verschattung wird durch eine Verschattungs-</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>minderung ihrer Immobilie, sollte eine Veräußerung infrage kommen. Es ist auszuschließen, dass die Kaufnachfrage bei einer nahezu vollständigen Verschattung der Hauptaufenthaltsräume auf der Westseite besonders hoch sein wird.</p> <p>4. Darüber hinaus stellt sich vorliegend die Frage, ob mit der Errichtung eines Parkhauses in einem Wohn- und Mischgebiet das Gebot der Rücksichtnahme Beachtung findet. Auch die Art der baulichen Nutzung steht infrage. Je nach tatsächlicher Ausführung und Kubatur des Gebäudes ist zweifelhaft, ob sich dieses nach seiner Eigenart in die Umgebung einfügen wird. Um den Nexö-Platz herum befindet sich Wohnbebauung. Im südlichen Bereich ist ein historisches Gebäude, Landesarchiv, zu finden. Fraglich wäre, welche Art der Ausführung hier überhaupt vertretbar wäre.</p> <p>5. Ferner sind keinerlei öffentliche Belange erkennbar, welche die oben beschriebenen Eingriffe in die Rechte der Familie [N.N., Stadtbauamt] rechtfertigen. Die Erforderlichkeit und Notwendigkeit der Errichtung eines Parkhauses an dieser Stelle und mit diesen Ausmaßen muss aufgrund der vorliegenden Unterlagen sowie der tatsächlichen Gegebenheiten angezweifelt werden. Zunächst wird auf Seite 7 der Begründung zum Umweltbericht darauf hingewiesen, dass der Parkplatz am Nexö-Platz überwiegend tagsüber belegt sei und die Stellplatzkapazitäten „nahezu“ ausgelastet seien. Damit kann von einer Überlastung nicht die Rede sein. Nach einem in der Ostseezeitung veröffentlichten Diagramm, dessen Herkunft die GPG ausweist, liegt die Auslastung des Parkplatzes zwischen 10:00 Uhr und 13:00 Uhr bei maximal 75 %; in der Zeit zwischen 15:00 Uhr und 17:00 Uhr kommt es erneut zu einem Anstieg auf ungefähr 68 %. Im Übrigen ist der Parkplatz nicht annähernd ausgelastet. Insbesondere in den Morgen- und Abendstunden bis 23:00 Uhr ist kein großer Andrang zu verzeichnen. Bei dem Diagramm fällt auf, dass das Parkhaus an der Dompassage in der Zeit von 10:00 Uhr bis ca. 21:00 Uhr eine Auslastung von ca. 35 % ausweist. Es handelt</p>	<p>simulation nachgewiesen. Im Monat Januar kommt es auf Grund des Sonnenstandes zu keiner Verschattung des EFH durch das Parkhaus. Die Erläuterung dazu wird in die Begründung grafisch sowie textlich einfließen.</p> <p>zu 4. Im rechtwirksamen Flächennutzungsplan der Universitäts- und Hansestadt Greifswald wurde der Geltungsbereich des Bebauungsplans als öffentliche Verkehrsfläche fürs Parken dargestellt. Aufgrund der zentralen Lage und des Bedarfs an den öffentlichen Stellplätzen ist der Ausbau des betroffenen Parkplatzes notwendig.</p> <p>zu 5. - Es gilt der Grundsatz Innenentwicklung vor Außenentwicklung. - Die Fläche ist im Flächennutzungsplan ausgewiesen als Verkehrsfläche für das Parken. - Der Bedarf an Parkplätze für das Theater und die Stadthalle (1028 Personen) ist zu berücksichtigen. Nach der aktuellen Stellplatzsatzung müssen pro 10 Personen ein Stellplatz geschaffen werden. Dies ergibt rund 100 Stellplätze. Parkplätze der einzelnen Quartiere am Ryck entfallen. - Parkmöglichkeiten in der Hafenstraße entfallen. - Parkplatz am „Gleis 4“ befindet sich im privaten Eigentum und kann nicht in die Berechnung mit aufgenommen werden. - Parkplatz am Bahnhof soll den Verkehr aus Richtung Grimmen, Loitz und Gützkow abfangen. - Martin-Anderson-Nexö-Platz soll zusätzlich insbesondere Parkplätze für Verkehr aus Richtung Wolgast und Anklam bieten.</p> <p>Der Bebauungsplan ist eine Angebotsplanung. Er gibt den Rahmen für eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung. Dies bedeutet nicht, dass das Maß der</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald**Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB**

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>sich dabei um ein Parkhaus, welches Innenstadtorientiert ist und zudem eine äußerst geringe Parkgebühr abfordert (1.00 € pro Stunde). Soweit ein Parkplatzbedarf konstruiert wird für Vorhaben, welche bis heute nicht realisiert wurden und deren Umsetzung infrage steht, muss dieser hinter den privaten Belangen der Eheleute [N.N., Stadtbauamt] zurückstehen. So wurde die Wohnbebauung des Quartier A 11 nördlich der Roßmühlenstraße angeführt. Dort sollen öffentliche Parkplätze entfallen sein. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass das Quartier A 11 eigene Parkplätze schafft und die Bewohner und Nutzer nicht auf öffentlichen Verkehrsraum angewiesen sind. Kapazitäten werden damit frei. Weiterhin ist ein Bedarf rund um den Parkplatz am Nexö-Platz ebenfalls nicht zu erkennen.</p> <p>So parken die Anwohner der Bleichstraße auf ihren eigenen Grundstücken. Die Anlieger an dem Martin-Andersen-Nexö-Platz verfügen ebenfalls über eigene Parkmöglichkeiten. Dies betrifft insbesondere auch die Eheleute [N.N., Stadtbauamt]. Das Landesarchiv selber als behördliche Einrichtung hält in großem Umfang Parkplätze vor und hinter dem Gebäude vor. Auch die weiteren Gebäude von der Anklamer Straße haben auf dem Hof oder hinter den Gebäuden Parkmöglichkeiten. Soweit ein Bedarf für das Ärztehaus und die dort befindliche Apotheke an der Langen Reihe gesehen wird, so befinden sich auch dort ausreichend Parkplätze. Rund um die Innenstadt sowie in der Innenstadt selber werden ausreichend Parkmöglichkeiten vorgehalten. Verwiesen wird erneut auf die Tiefgarage Dompassage, den Parkplatz an der Roßmühlenstraße sowie an der Marienkirche/Kuhstraße, an der Domstraße. Außerdem wird ab voraussichtlich ein privater Parkplatz KAW Hallen mit ca. 250 frei zugänglichen Stellplätzen zur Verfügung stehen. Zu beachten ist ebenfalls die Tiefgarage am Markt mit weiteren 273 Stellplätzen. Darüber hinaus wird am Bahnhof zeitnah, voraussichtlich März/April 2017, ein Parkplatz mit 150 Stellplätzen fertiggestellt.</p> <p>Auf Seite 8 der Begründung zum Entwurf wird darauf hingewiesen, dass an der Bleichstraße entlang auf der westlichen Straßenseite ein Gehweg verläuft. Diese Straßenseite würde zurzeit auch zum Parken von Fahrzeugen genutzt. Auf der</p>	<p>baulichen Nutzung voll ausgenutzt werden muss. Es wird lediglich ein städtebaulich vertretbarer Rahmen aufgezeigt, der nicht überschritten werden darf.</p> <p>Das Parkhaus in der Dompassage ist ein privates Parkhaus, welches beim Bau eine bestimmte Zahl an Stellplätzen (je nach Nutzung) entsprechend der Stellplatzsatzung HGW nachweisen musste. Diese Stellplätze sind also für die entsprechenden Nutzungen vorgesehen die sich in dem Gebäude befinden und nicht um den öffentlichen Parkraum abzudecken. Gleiches gilt für die Parkfläche am „Gleis 4“ sowie die Quartiere am Ryck.</p> <p>Die Parkplatzproblematik ist Belang der Öffentlichkeit und hierfür muss nach Lösungen gesucht werden. Die privaten Belange wurden bspw. im Rahmen des Schallschutzgutachtens berücksichtigt.</p> <p>Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat im Dezember 2010 die Fortschreibung des städtischen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes beschlossen. Die Untersuchung zeigt ein Defizit von insgesamt etwa 900 Stell-</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>östlichen und unbefestigten Straßenseite werden mitunter widerrechtlich und sehr dicht an den Bäumen Fahrzeuge abgestellt. Soweit es sich bei diesen Ausführungen um einen Hinweis auf die angespannte Parkplatzsituation und die Notwendigkeit der Abhilfe handeln soll, wird die Problematik verkürzt dargestellt. Derartige Falschparker beabsichtigen lediglich, für die Dauer eines Tages den Parkgebühren zu entgehen. Voraussichtlich handelt es sich um Personen, die in der Nähe arbeiten und eine preiswerte bzw. kostenlose Parkmöglichkeit suchen. Dieser Zustand wird durch die Errichtung eines Parkhauses nicht beseitigt, da auch hier Parkgebühren erhoben werden. Nicht zu nachzuvollziehen ist die Planung eines derart dimensionierten Parkhauses vor dem Hintergrund, dass die Stadt Greifswald Bestrebungen unterstützt, Besucherverkehr aus der Innenstadt herauszuhalten. So wird beabsichtigt, einen park and ride Parkplatz in Eldena einzurichten, damit Besucher außerhalb der Stadt parken können, jedoch die Möglichkeit haben, mit öffentlichen Verkehrsmitteln die Innenstadt bequem zu erreichen. Für dieses Vorhaben stellt die EU Fördermittel zur Verfügung, In jedem Fall widerspricht die Planung eines weiteren Parkhauses in der Innenstadt dem Ziel, die Innenstadt verkehrstechnisch zu entlasten.</p> <p>6.</p> <p>Sollte eine erhöhte Nachfrage nach Parkraum - entgegen der obigen Ausführungen - tatsächlich vorhanden sein oder auch nur durch die Stadt Greifswald angeboten werden, so käme im Rahmen der Verhältnismäßigkeit als deutlich milderes Mittel die Erweiterung des derzeitigen Parkplatzes in südlicher Richtung in Betracht. Dort befindet sich eine Freifläche, die zurzeit ungenutzt ist. Es wird davon ausgegangen, dass es sich bei dieser Fläche um städtischen Grund und Boden handelt. Eine Erweiterung der Stellplätze wäre daher eine finanziell günstigere und für die Anlieger deutlich weniger belastende Maßnahme als die Errichtung des geplanten Parkhauses.</p> <p>Zusammenfassend ist festzuhalten, dass im Rahmen der erforderlichen Abwägung die privaten Belange der Familie [N.N., Stadtbauamt] dem öffentlichen Interesse an der Schaffung weiterer Parkplätze deutlich überwiegen. Grund dafür ist</p>	<p>plätzen im Stadtzentrum auf, wenn alle zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Konzeptes Ende 2010 geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen umgesetzt wären. Hierzu zählten insbesondere eine zentrale Ansiedlung städtischer Ämter im Stadthaus am Markt und beispielsweise die Bebauung der bisher als Stellplatzflächen genutzten Quartiere A8, A9 und A11 südlich des Hanseringes sowie des neuen Universitätscampus am Ernst-Lohmeyer-Platz. Diese Maßnahmen bis auf das Stadthaus und den Universitätscampus mit 23 Stellplätzen sind bis dato alle noch nicht umgesetzt. Durch die begonnene Umsetzung einer Wohnbebauung auf dem Quartier A11 (nördlich der Roßmühlenstraße, zwischen der verlängerten Kuh- und Brüggstraße) sind bereits weitere öffentliche Stellplätze im Zentrum entfallen. Mit dem Bau des Parkplatzes in der Bahnhofstraße am Bahnhof konnten ca. 150 Stellplätze geschaffen werden. Diese können die bisher bereits entfallende Anzahl an Stellplätzen jedoch noch nicht kompensieren.</p> <p>Mit der Fortschreibung wurde belegt, dass es ohne neue Stellplatzanlagen zu einer weiteren Erhöhung der Auslastung der Stellplätze in Folge städtebaulicher Entwicklungen kommen wird. Des Weiteren kann insbesondere im Zentrum und in der nördlichen Mühlenvorstadt das Angebot an Bewohnerstellplätzen die Nachfrage nicht decken.</p> <p>zu 6.</p> <p>Der Erweiterung des Parkplatzes in südlicher Richtung widersprechen u.a. folgende Faktoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es handelt sich um den verbliebenen Rest des ehemaligen Exerzierplatzes, der eine Funktion als innerstädtische Grünfläche hat. Die Platzfläche vor der ehemaligen Kaserne (Denkmal) ist aus gestalterischen und denkmalpflegerischen Gründen freizuhalten. - Eine Erweiterung würde eine weitaus geringere Anzahl an Fahrzeugen aufnehmen können. - Durch die Anlage des Parkhauses kommt es nicht zu größeren zusätzlichen

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>letztlich die fehlende Notwendigkeit der Einrichtung weiterer Stellplätze im Innenstadtbereich sowie die unzumutbare Beeinträchtigung der Familie [N.N., Stadtbauamt].</p> <p>Ich darf Sie auffordern, die obigen Einwendungen im Rahmen Ihrer Abwägung zu berücksichtigen. Bereits jetzt weise ich darauf hin, sollte der Bebauungsplan in Kraft treten, seitens meiner Mandantschaft ein Normenkontrollverfahren angestrengt werden wird.</p>	Versiegelungen.
	Beschluss der Bürgerschaft	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
3.24	<p>Bürgerin Stellungnahme vom 07.03.2017 zum Entwurf</p> <p>Der Nexö-Platz wird z.Zt. als Parkplatz genutzt und wie ich beobachten konnte, ist er nicht immer voll belegt. Das ist ein Grund warum ich (Anwohner) gegen den geplanten Bau der Parkhausanlage bin.</p> <p>Weitere Gründe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Höhe des Parkhauses (15 Meter) zu viel zu hoch - Verminderter Sonneneinfall (auf mein Grundstück) <p>Weitere Gründe:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lärmbelästigung (durch die hohe Anzahl der PKW's) - Viel zu hohes Verkehrsaufkommen in der Bleichstraße (Bleichstraße viel zu schmal) - Schwierigkeiten auf mein Grundstück zu fahren. 	<p>1. Strich Die derzeitige max. Höhe 14,35 m im B-Planentwurf bezieht sich auf das Höhensystem DHHN92 und ist daher eine relative Höhe. Die absolute Höhe jedoch beträgt 11,75 m. Das Vorhaben orientiert sich an den markanten Gebäuden im Umfeld, zum einen dem Theatergebäude mit einer Traufhöhe von etwa 13 Metern (HB Oberkante-Gehweg) sowie dem Landesarchiv mit einer Traufhöhe der Mittelbauten von etwa 12 Metern (HB Oberkante-Gelände). In Anbetracht des Umfeldes sind die im Bebauungsplan festgesetzten Höhen für das öffentlich geplante Parkhaus städtebaulich vertretbar. Mit den getroffenen Festsetzungen für das Vorhaben soll grundsätzlich ein ortsfreundliches Erscheinungsbild gewährleistet werden.</p> <p>2. Strich Die Zumutbarkeit einer möglichen Verschattung wurde durch eine Verschattungssimulation bei der Bearbeitung des Entwurfs des Bebauungsplans nachgewiesen. Demzufolge kommt es in den Monaten September bis März auf Grund des Sonnenstandes am Spätnachmittag/ Abend in geringem Umfang zur Verschattung durch das Parkhaus. Die Erläuterung dazu wurde in die Begründung grafisch sowie textlich eingeflossen. Eine Verschattung ist nicht komplett auszuschließen, gilt im städtischen Raum jedoch als vertretbar.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>3. Strich Mit der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan wurde die zu erwartende Schallimmissionsbelastung an der vorhandenen schutzbedürftigen Bebauung im Umfeld des geplanten Bauvorhabens rechnerisch ermittelt und bewertet. Die Untersuchung weist nach, dass die entsprechenden Immissionsrichtwerte der TA Lärm 1998 in den Beurteilungszeiträumen tags und nachts grundsätzlich eingehalten werden. Im Bereich der Zu- und Ausfahrt Bleichstraße kann es jedoch im Beurteilungszeitraum „Nachts“ zu Überschreitungen des zulässigen Spitzenpegels kommen.</p> <p>Um dies weitgehend zu unterbinden, ist geplant, die dort liegenden Stellplätze künftig überwiegend an Dauerparker zu vergeben. Außerdem ist im weiteren Verfahren vorgesehen, Ab- und Zufahrt in die Stellplatzanlage im Zeitraum von 22.00 bis 6.00 Uhr auszuschließen.</p> <p>4. Strich Zufahrtmöglichkeit besteht sowohl vor Bleichstraße als auch von der Straße Lange Reihe.</p>
	Beschluss der Bürgerschaft	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
3.25	<p>Bürger Stellungnahme vom 09.03.2017 zum Entwurf</p> <p>Ich fordere, dass vor Beschluss des Bebauungsplans eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum Projekt durchgeführt wird, die den Anforderungen kommunalen Verwaltungshandelns tatsächlich genügt. Bereits in meiner Stellungnahme zum Vorentwurf des Bebauungsplans habe ich eingewandt, dass die durchschnittliche Auslastung des jetzigen Parkplatzes schon augenscheinlich weit von der Maximalauslastung entfernt ist. Warum nun ein Parkhaus mit einem zwei- bis dreifachen Angebot an Stellplätzen eine Auslastung erfahren soll, die deutlich über der jetzigen liegt, ist nicht substantiiert vorgetragen worden. Eine rechnerische Grundlage hierfür wurde von der Gemeinde bzw. der GPG nicht kommuniziert. Die</p>	<p>Ein Bebauungsplan richtet sich nach dem sogenannten „Planerfordernis“. Im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB haben die Gemeinde die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Die Wirtschaftlichkeit wurde bereits durch den Vorhabenträger im Vorfeld geprüft.</p> <p>Alternative Standorte für das geplante Parkhaus wurden bereits untersucht (z.B. Parkhaus an der alten Mensa an der Schützenstraße oder auf dem Parkplatz Hansering an der Holzgasse). Diese waren aufgrund ihrer Lage sowie ihrer Flächengröße und -zuschnitte für die gewünschte Anzahl Stellplätze jedoch nicht</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>nun vorliegende Begründung des Entwurfs des Bebauungsplans enthält hierzu lediglich folgende Auseinandersetzungen, die eigentlich gemeinsam zu betrachten wären:</p> <p>„Durch die begonnene Umsetzung einer Wohnbebauung auf dem Quartier A11 (nördlich der Roßmühlenstraße, zwischen der verlängerten Kuh- und Brüggstraße) sind bereits weitere öffentliche Stellplätze im Zentrum entfallen. Der in Bau befindliche Parkplatz in der Bahnhofstraße kann mit ca. 150 Stellplätzen nicht die bisher bereits entfallende Anzahl an Stellplätzen kompensieren.“ (S. 9)</p> <p>„Zur Notwendigkeit des Parkhauses Das im Dezember 2010 von der Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald beschlossene Parkraumkonzept Innenstadt weist darauf hin, dass es einen großen Bedarf an Stellplätzen insbesondere im Stadtzentrum und dessen Umfeld gibt. Mit der Evaluierung des Parkraumkonzeptes im Jahr 2016 wurde die Prognose zum Stellplatzdefizit bestätigt. Die bereits bestehende hohe Auslastung im Zentrum und der südlichem Mühlenvorstadt wird mit der Umsetzung geplanter Baumaßnahmen weiter ansteigen. Da sich die Sammelparkierungsanlage im unmittelbaren Bereich mit den höchsten Bedarfen an Stellplätzen befindet, kann mit der Schaffung von zusätzlich 340 Stellplätzen in dem Areal für eine Entspannung der Parksituation und einer Verringerung des Parksuchverkehrs im gesamten Innstadtbereich gesorgt werden.“ (S. 11)</p> <p>„Zur Wirtschaftlichkeit des Vorhabens Die städtischen Parkraumuntersuchungen weisen auf erhebliche Stellplatzdefizite insbesondere im Zentrumsbereich hin, Im Hinblick auf die notwendige Größenordnung an Stellplätzen, die räumliche Lage im Stadtgebiet sowie der verkehrlichen Anbindung einer bereits als öffentliche Stellplatzanlage beanspruchten Fläche Ist die Kapazitätserhöhung des Parkplatzes „Am Theater“ die effizienteste Lösung. Die Aufstellung des Bebauungsplanes basiert auf diesen Feststellungen und dem wirksamen Flächennutzungsplan und ist mehrfach durch die Bürger-</p>	<p>so gut oder gleichwertig zum jetzigen Vorhaben geeignet. Mit Aufstellung des B-Plans hat sich die Stadt für die Stärkung eines öffentlichen Parkplatzes im Plangebiet entschieden.</p> <p>Zur Notwendigkeit des Parkhauses Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat im Dezember 2010 die Fortschreibung des städtischen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes beschlossen. Die Untersuchung zeigt ein Defizit von insgesamt etwa 900 Stellplätzen im Stadtzentrum auf, wenn alle zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Konzeptes Ende 2010 geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen umgesetzt wären. Hierzu zählten insbesondere eine zentrale Ansiedlung städtischer Ämter im Stadthaus am Markt und beispielsweise die Bebauung der bisher als Stellplatzflächen genutzten Quartiere A8, A9 und A11 südlich des Hanseringes sowie des neuen Universitätscampus am Ernst-Lohmeyer-Platz. Diese Maßnahmen bis auf das Stadthaus und den Universitätscampus mit 23 Stellplätzen sind bis dato alle noch nicht umgesetzt. Durch die begonnene Umsetzung einer Wohnbebauung auf dem Quartier A11 (nördlich der Roßmühlenstraße, zwischen der verlängerten Kuh- und Brüggstraße) sind bereits weitere öffentliche Stellplätze im Zentrum entfallen. Mit dem Bau des Parkplatzes in der Bahnhofstraße am Bahnhof konnten ca. 150 Stellplätze geschaffen werden. Diese können die bisher bereits entfallende Anzahl an Stellplätzen jedoch noch nicht kompensieren. Mit der Fortschreibung wurde belegt, dass es ohne neue Stellplatzanlagen zu einer weiteren Erhöhung der Auslastung der Stellplätze in Folge städtebaulicher Entwicklungen kommen wird. Des Weiteren kann insbesondere im Zentrum und</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>schaft der Universitäts- und Hansestadt beschlussgesichert. Die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens wurde im Vorfeld der Planungen durch die GPG geprüft und festgestellt.“ (S. 11)</p> <p>Hier ist festzuhalten, dass hinsichtlich der Notwendigkeit des Parkhauses zwar ein gewisser Parkplatzmangel in der Evaluierung des Parkraumkonzeptes im Jahr 2016 empirisch festgestellt wurde. Allem Anschein nach führt das Defizit jedoch nicht dazu, dass der Parkplatz Nexö-Platz überdurchschnittlich genutzt würde. Genaue Zahlen zur Auslastung wurden von der GPG leider niemals mitgeteilt und sind nicht einmal Bestandteil des Entwurfs.</p> <p>Entgegen der Annahme, dass „der in Bau befindliche Parkplatz in der Bahnhofstraße mit ca. 150 Stellplätzen nicht die bisher bereits entfallende Anzahl an Stellplätzen kompensieren“ könne, ist festzustellen, dass gerade zur Zeit, in der mehrere Parkflächen im Bau befindlich sind, die Inanspruchnahme des Parkplatzes Nexö-Platz nicht signifikant gestiegen zu sein scheint. Wenn diese Parkflächen fertiggestellt sind, wird sich der Parkdruck auf den Nexö-Platz vermutlich noch weiter verringern.</p> <p>Ein Ausbau an Parkplätzen auf der Parkfläche Nexö-Platz würde also trotz des festgestellten Parkplatzmangels augenscheinlich nicht automatisch zu einer erhöhten Nutzung führen. Für das derzeitige Parkaufkommen ist die Anlage völlig ausreichend. Somit steht die Notwendigkeit in Frage.</p> <p>Hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens wird gar lediglich behauptet, es stelle die „effizienteste Lösung“ dar, ohne diese Behauptung mit Daten oder Berechnungen zu unterlegen. Im Vorfeld der Planungen wurden alternative Lösungsmöglichkeiten zwar angedacht, jedoch deren Mindereffizienz durch die GPG behauptet und diese daher nicht weiterverfolgt. Weiter wird lediglich darauf abgestellt, dass „die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens im Vorfeld der Planungen durch die GPG geprüft und festgestellt“ worden sei. Da die Ergebnisse dieser „Prüfung“ nicht dem Entwurf anliegen, muss dies bis auf weiteres ebenso als bloße Behauptung eines Interessenträgers gelten.</p> <p>Es ist daher festzustellen, dass hinsichtlich des für die Hansestadt Greifswald</p>	<p>in der nördlichen Mühlenvorstadt das Angebot an Bewohnerstellplätzen die Nachfrage nicht decken.</p> <p>Zur Wirtschaftlichkeit des Vorhabens siehe oben</p> <p>siehe oben</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald**Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB**

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>relativ großvolumigen Bauprojekts bisher (trotz u.a. meiner Anregung) keinerlei Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit des Vorhabens durchgeführt wurde. Die Notwendigkeit sowie die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens werden lediglich behauptet, es wurde keine nähere (unabhängige) Untersuchung hierzu durchgeführt. Konkrete Daten, die die Behauptungen unterlegen könnten, wurden weder mitgeteilt noch offensichtlich in die Planung einbezogen. Es stellt sich die Frage, ob dieses Vorgehen noch im Einklang mit §7 LHO MV bzw. §9 GemHVO MV steht. Um zu verhindern, dass die Hansestadt die Verbindungsachse zwischen Landestheater und Landesarchiv mit einer Investitionsruine für die nächsten Jahrzehnte verbaut, fordere ich daher eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (etwa gemäß VV §7 LHO) mit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhebungen zur bisherigen und zukünftigen Auslastung des Parkplatzes Nexö-Platz und anderen im fraglichen Bereich liegenden Parkplätzen - Evaluation der Notwendigkeit anhand belastbarer Zahlen (anstatt bloßer Behauptungen) - Einbeziehung von alternativen Lösungsvorschlägen auf fundierter Datenbasis (anstatt bloßer Behauptungen) - Vergleich mit der Option der Nichtdurchführung (bzw. Verbesserung der Auslastung der bestehenden Anlage) - Kosten-Nutzen-Analyse - Durchführung optimalerweise durch einen unabhängigen Sachverständigen 	
	Beschluss der Bürgerschaft	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.
3.26	<p>Bürger Stellungnahme vom 09.03.2017 zum Entwurf</p> <p>Ich als Anwohnerin des Martin-Anderson-Nexö-Platz habe große Bedenken in Bezug auf den Bau eines vierstöckigen Parkhauses. Der schon vorhandene Parkplatz mit 130 Parkplätzen ist fast nie ganz ausgelastet und nun sollen über 500 Parkplätze entstehen?</p>	Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat im Dezember 2010 die Fortschreibung des städtischen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes beschlossen. Die Untersuchung zeigt ein Defizit von insgesamt etwa 900 Stellplätzen im Stadtzentrum auf, wenn alle zum Zeitpunkt der Verabschiedung des

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Das Parkhaus nimmt uns am Tag das Licht und in der Nacht die Dunkelheit.</p> <p>Durch den Betrieb dieses Parkhauses kommt es zu einer deutlichen Erhöhung der Lärmemission in diesem Bereich. Das Lärmschutzgutachten stimmt leider</p>	<p>Konzeptes Ende 2010 geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen umgesetzt wären. Hierzu zählten insbesondere eine zentrale Ansiedlung städtischer Ämter im Stadthaus am Markt und beispielsweise die Bebauung der bisher als Stellplatzflächen genutzten Quartiere A8, A9 und A11 südlich des Hanseringes sowie des neuen Universitätscampus am Ernst-Lohmeyer-Platz. Diese Maßnahmen bis auf das Stadthaus und den Universitätscampus mit 23 Stellplätzen sind bis dato alle noch nicht umgesetzt. Durch die begonnene Umsetzung einer Wohnbebauung auf dem Quartier A11 (nördlich der Roßmühlenstraße, zwischen der verlängerten Kuh- und Brüggstraße) sind bereits weitere öffentliche Stellplätze im Zentrum entfallen. Mit dem Bau des Parkplatzes in der Bahnhofstraße am Bahnhof konnten ca. 150 Stellplätze geschaffen werden. Diese können die bisher bereits entfallende Anzahl an Stellplätzen jedoch noch nicht kompensieren.</p> <p>Mit der Fortschreibung wurde belegt, dass es ohne neue Stellplatzanlagen zu einer weiteren Erhöhung der Auslastung der Stellplätze in Folge städtebaulicher Entwicklungen kommen wird. Des Weiteren kann insbesondere im Zentrum und in der nördlichen Mühlenvorstadt das Angebot an Bewohnerstellplätzen die Nachfrage nicht decken.</p> <p>Die Schaffung von zusätzlichem Parkraum kann den Fehlbetrag öffentlicher Stellplätze mit Parkausweis für Bewohner mindern.</p> <p>Die Zumutbarkeit einer möglichen Verschattung wurde durch eine Verschattungssimulation nachgewiesen.</p> <p>In den Monaten September bis März kommt es auf Grund des Sonnenstandes am Spätnachmittag/ Abend in geringem Umfang zur Verschattung durch das Parkhaus. Die Erläuterung dazu wurde in die Begründung grafisch sowie textlich eingeflossen.</p> <p>Das Schallgutachten weist nach, dass die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Die Untersuchung basiert auf den von den Fachbehörden anerkannten</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>nicht mit dem von ihnen vorgelegten Verkehrsgutachten überein.</p> <p>Es ist jetzt schon schwer mit dem Auto den Nexö-Platz über die Anklamer Straße zu verlassen. Durch die schlechte Einsehbarkeit der Anklamer Straße in Richtung stadtauswärts stellt ein noch höheres Verkehrsaufkommen an dieser Stelle eine große Gefahr für Radfahrer und Fußgänger dar. Wie kann eine Stadt, die sich Fahrradfreundlichkeit auf die Fahne geschrieben hat, in diesem Maße den motorisierten Verkehr unterstützen.</p> <p>Ein Bauvorhaben an dieser Stelle entlastet meiner Meinung nach nicht die Innenstadt, da Besucher des Technischen Rathauses „mal eben einen Brief abgeben wollen“ und aus diesem Grund auch nicht am Nexö-Platz parken, sondern nahe des Rathauses.</p> <p>Vielleicht wäre Park and Ride für die Stadt eine echte Alternative und könnte dem von der Taktung der Busse gut ausgebauten Fahrplan eine effiziente Auslastung gewährleisten. Ich glaube, dass die Leute billige (am besten kostenlose) Parkplätze wollen, was am Rückgang der Auslastung des Nexö-Platzes zu sehen ist, seit dieser höhere Gebühren erfordert. Ein Bauprojekt der geplanten Größe macht jedoch eine Gebührenerhöhung an dieser Stelle unumgänglich</p>	<p>Grundlagen. Eine Überarbeitung des Schallschutzgutachtens ist hinsichtlich von Erläuterungen und Zuordnungen (Tabelle 7) wurde vorgenommen. Daraus ergeben sich keine Änderungen bzgl. der Beurteilung.</p> <p>Hinsichtlich des Rad- und Fußverkehrs wird eine veränderte Wegführung bei der Realisierung des Vorhabens wie folgt vorgenommen: Die Führung des Radfahrstreifens ist zu verändern, und zwar in soweit, dass der Verschwenk auf die Fahrbahn bereits weiter vor der Einmündung erfolgt, also in Richtung der Bushaltestelle verschoben wird. Die Fußgängerführung wird abgesetzt und die Querung der Straße „Martin- Andersen-Nexö-Platz“ durch geeignete Führungselemente (z.B. Geländer) in Richtung Süden verschoben. Dadurch haben Fußgänger bessere Sichtverhältnisse bei der Querung der Straße im Verhältnis zur bislang nahen Querung im Knotenpunkt.</p> <p>Die Aussage wird zur Kenntnis genommen.</p>
	<p>Beschluss der Bürgerschaft</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.</p>
<p>3.27</p>	<p>Bürger Stellungnahme vom 10.03.2017 zum Entwurf</p> <p>1. Die geplante Stellplatzzahl ist in Anbetracht der verkehrspolitischen Ziele</p>	<p>zu 1. Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald hat im Dezember</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>der Stadt und der Stellplatznachfrage deutlich zu hoch, denn ein großer Teil der aus der Innenstadt zu verdrängenden Kfz sind Dauerparker, die nur mit günstigen Tarifen in das Parkhaus zu locken wären. Die Stadt bzw. die GPG wäre gut beraten, die Zahl der Stellplätze zu reduzieren bzw. das Parkhaus in Bauabschnitten zu bauen.</p> <p>2. Die Platzfläche vor der ehemaligen Kaserne (Denkmal) ist aus gestalterischen und Denkmal pflegerischen Gründen freizuhalten (vgl. auch Stellungnahme Landesamt für Denkmalpflege). Diese Reduzierung der ebenerdigen Stellplätze wird sogar ausgeglichen, wenn realistischer Weise nur Stufe 1 des Parkhauses gebaut wird und die Fläche des letzten BA mit ebenerdigen Stellplätzen belegt wird.</p> <p>3. Die Einmündung Nexöplatz in die Anklamer Straße ist schon ohne Parkhaus verkehrlich äußerst problematisch und Unfallträchtig. Die in der Verkehrsuntersuchung (VU) vorgesehenen Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verbot des Linkseinbiegens in die Anklamer Straße und - Markierung eines Aufstellbereiches für 1 linksabbiegenden PKW in der Anklamer Straße <p>reichen nicht aus, die derzeitigen und zukünftigen Probleme zu lösen. Der geplante Aufstellungsbereich für nur einen Linksabbieger erscheint unrealistisch kurz; aus der VU wird nicht ersichtlich, ob und wie der sehr starke Fußgänger- und Radverkehr überhaupt in die Leistungsfähigkeitsberechnungen einfließt (in der Simulation kommen Fußgänger und Radfahrer nicht vor und die Prognose geht übrigens von deutlich weniger Radverkehr aus als derzeit). Die Zeitlücken für einbiegende Kfz dürften somit deutlich knapper, ein Rückstau in der Anklamer Straße häufiger sein; beides begünstigt riskantes Abbiegen mit negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit vor allem für die Fußgänger und Radfahrer.</p> <p>Eine Verdoppelung des ausfahrenden Kfz-Verkehrs an der Einmündung wird we-</p>	<p>2010 die Fortschreibung des städtischen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes beschlossen. Die Untersuchung zeigt ein Defizit von insgesamt etwa 900 Stellplätzen im Stadtzentrum auf, wenn alle zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Konzeptes Ende 2010 geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen umgesetzt wären. Hierzu zählten insbesondere eine zentrale Ansiedlung städtischer Ämter im Stadthaus am Markt und beispielsweise die Bebauung der bisher als Stellplatzflächen genutzten Quartiere A8, A9 und A11 südlich des Hanseringes sowie des neuen Universitätscampus am Ernst-Lohmeyer-Platz. Diese Maßnahmen bis auf das Stadthaus und den Universitätscampus mit 23 Stellplätzen sind bis dato alle noch nicht umgesetzt. Durch die begonnene Umsetzung einer Wohnbebauung auf dem Quartier A11 (nördlich der Roßmühlenstraße, zwischen der verlängerten Kuh- und Brüggstraße) sind bereits weitere öffentliche Stellplätze im Zentrum entfallen. Mit dem Bau des Parkplatzes in der Bahnhofstraße am Bahnhof konnten ca. 150 Stellplätze geschaffen werden. Diese können die bisher bereits entfallende Anzahl an Stellplätzen jedoch noch nicht kompensieren.</p> <p>Mit der Fortschreibung wurde belegt, dass es ohne neue Stellplatzanlagen zu einer weiteren Erhöhung der Auslastung der Stellplätze in Folge städtebaulicher Entwicklungen kommen wird. Des Weiteren kann insbesondere im Zentrum und in der nördlichen Mühlenvorstadt das Angebot an Bewohnerstellplätzen die Nachfrage nicht decken.</p> <p>zu 2. Die ausgewiesenen Stellplätze auf der Südseite befinden sich auf der versiegelten Fläche des heutigen Parkplatzes. Diese werden zur Deckung des Parkplatzbedarfs benötigt. Des Weiteren bilden die vorhandenen Bäume zwischen dem Landesarchiv und der Freifläche eine Zäsur, sodass die Grünfläche in ihrer Gliederung und Ausdehnung aus städtebaulicher Sicht nicht den Ausmaßen des Landesarchivs entsprechen muss. Dies wird durch die bereits bestehende Versiegelung im südlichen Bereich der Grünfläche bestätigt, die sich ebenfalls in Front des Landesarchivs befindet. Prägend für die Grünfläche ist vorwiegend</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>gen der fehlenden Sicht nach rechts zu einer Erhöhung der Unfallzahlen führen. Eine Verschiebung der Zufahrt Nexö-Platz um ca. 10 m nach Westen würde zumindest 3 Linksabbiegern Platz bieten, die Sichtverhältnisse verbessern und Unfällen vorbeugen.</p> <p>Wenn ein Parkhaus an diesem für die Innenstadt optimalen, aber verkehrlich problematischen Standort gebaut werden soll, müssen auch die daraus resultierenden Probleme im B-Plan-Verfahren gelöst werden und die verkehrliche Erschließung - soweit wie hier möglich - optimiert werden.</p> <p>4. Die Fläche der Anklamer Straße in „Verkehrsflächen“ und „Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung“ zu trennen, ist nicht notwendig und behindert die weitere Planung, in dem eine Änderung des Straßenquerschnittes an dieser Stelle erschwert wird. Auch ist merkwürdig, dass die Bushaltestelle nur die Wartehallen umfasst, nicht aber die Busbucht, die in der Verkehrsfläche liegt.</p> <p>5. Eine direkte Fußgängerverbindung zwischen geplantem Parkhaus und Innenstadt fehlt; die geplante Führung der Parkhauskunden über die Straße Nexö-Platz ist m.E. nicht akzeptabel.</p> <p>6. Bezeichnung „A-A“ fehlt im Plan</p> <p>7. Hinweis für die weitere Planung: Der Nexö-Platz sollte als sogenannter Mobilpunkt weiter ausgebaut werden (vgl. Konzept „Kombiniert mobil“). Vorgesehen werden sollten neben dem geplanten Parkhaus und der vorhandenen Bushaltestelle - 2-3 Car-Sharing-Plätze - Fahrradboxen für Car-Sharing-Nutzer (oder Radabstellmöglichkeiten im Parkhaus) - Leihfahrräder (Usedomrad?)</p>	<p>der mittlere Teil des Landesarchivs. Visuell ist das Landesarchiv in jedem Fall wahrnehmbar, da in dem Bereich nur ebenerdige Stellplätze vorgesehen sind. Das Parkhaus soll nicht nur die vorhandenen Stellplätze ausgleichen oder komprimieren, sondern einen Teil des Parkbedarfs der Innenstadt aufnehmen.</p> <p>zu 3. Die Verkehrsuntersuchung weist nach, dass diese Lösung herangezogen werden kann. Sie führt zu einem befriedigenden Zustand. Die Prognose zum Radverkehr basiert auf aktuelleren Zählergebnissen. Hinweis: Diese Zählungen mussten auf Grund starker Abweichungen mit dem Rückgang von ca. 1800 Radfahrern am Knotenpunkt zu bisher bekannten Zählungen aus dem Jahr 2008 wiederholt werden und haben sich bei erneut durchgeführten Zählungen grundsätzlich bestätigt. Hinsichtlich des Rad- und Fußverkehrs wird eine veränderte Wegführung vorgenommen werden: die Führung des Radfahrstreifens ist zu verändern, und zwar in soweit, dass der Verschwenk auf die Fahrbahn bereits weiter vor der Einmündung erfolgt, also in Richtung der Bushaltestelle verschoben wird. Die Fußgängerführung wird abgesetzt und die Querung der Straße „Martin- Andersen-Nexö-Platz“ durch geeignete Führungselemente (z.B. Geländer) in Richtung Süden verschoben. Dadurch haben Fußgänger bessere Sichtverhältnisse bei der Querung der Straße im Verhältnis zur bislang nahen Querung im Knotenpunkt. Fehlerhaft fahrende Radfahrer, die auf dem Gehweg in Richtung Innenstadt fahren, werden abgebremst und queren die Straße Straße „Martin- Andersen-Nexö-Platz“ ebenfalls versetzt zur Anklamer Straße.</p> <p>zu 4. Sowohl im Rahmen der Festsetzungen von „Verkehrsflächen“ als auch von „Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung“ sind verschiedene weitere Planungen und Gestaltungen von Verkehrs- und Nebenflächen möglich. Dabei wird festgesetzt, dass auf „Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung“ keine allgemeine Nutzung erfolgen soll.</p>

Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-Nexö-Platz - der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Abwägung der Stellungnahmen zur Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 und § 4 BauGB

Lf. Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
		<p>zu 5. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Innerhalb der Grünfläche ist es auch ohne Festsetzung möglich eine Wegeverbindung zu errichten. Es liegt kein städtebaulicher Grund für eine Festsetzung des Weges vor. Der Hinweis wird bei der Ausführungsplanung berücksichtigt.</p> <p>zu 6. Dem Hinweis wird gefolgt und die Bezeichnung entsprechend im Plan dargestellt.</p> <p>zu 7. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und bei der Ausführungsplanung beachtet. Sowohl Flächen für Car- Sharing (z.B. außerhalb des Parkhauses) als auch Radabstellmöglichkeiten sind innerhalb des Bebauungsplans umsetzbar.</p>
	Beschluss der Bürgerschaft	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Ein Beschluss ist nicht erforderlich.</p>

4. Der Oberbürgermeister wird der Öffentlichkeit sowie den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange, die Anregungen vorgebracht haben, von dem Beschluss der Bürgerschaft unter Angabe der Gründe in Kenntnis setzen.

Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Februar 2019

Anlage 3 zum Beschluss Nr. vom

Bebauungsplan Nr. 108
- Martin-Andersen-Nexö-Platz -
der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Begründung mit Umweltbericht

Universitäts- und Hansestadt Greifswald,
Stadtbauamt, Abt. Stadtentwicklung/ Untere Denkmalschutzbehörde,
Ansprechpartner: J. Akrami (Tel.: 0 38 34 – 85 36 42 33)

Verfasser: Ingenieurplanung-Ost GmbH (IPO),
im Auftrag der
Greifswalder Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft mbH (GPG)

Stand: Januar 2019

INHALTSVERZEICHNIS

I	ZIELE, ZWECKE UND WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN DES BEBAUUNGSPLANS (B-PLAN)	5
1	ANLASS UND ZIEL DER PLANUNG	5
2	RÄUMLICHER GELTUNGSBEREICH	5
3	PLANUNGSVORGABEN	6
3.1	REGIONALES RAUMENTWICKLUNGSPROGRAMM VORPOMMERN	6
3.2	FLÄCHENNUTZUNGSPLAN (FNP)	6
3.3	LANDSCHAFTSPLAN	7
4	VERBINDLICHE BAULEITPLANUNG	7
5	BESTAND UND GEGENWÄRTIGE NUTZUNG	7
5.1	VORHANDENE BEBAUUNG UND NUTZUNG	7
5.2	ERSCHLIEßUNG	8
5.3	STELLPLATZBEDARF	9
5.4	VERSORGUNGSLEITUNGEN.....	9
5.5	IMMISSIONSSCHUTZ	9
5.6	BAUGRUND, ALTLASTEN UND BODENVERUNREINIGUNGEN	10
6	ERLÄUTERUNGEN ZUM ENTWURF DES BEBAUUNGSPLANS	10
6.1	BEMERKUNGEN ZUM VERFAHREN	10
6.2	STÄDTEBAULICHE UND VERKEHRSPLANERISCHE KONZEPTION.....	13
7	TEXTLICHE FESTSETZUNGEN (TEIL B)	16
7.1	ART DER BAULICHEN NUTZUNG	16
7.2	MAß DER BAULICHEN NUTZUNG	16
7.3	BAUWEISE, ÜBERBAUBARE UND NICHT ÜBERBAUBARE GRUNDSTÜCKSFLÄCHEN	16
7.4	VERKEHRERSCHLIEßUNG/ VER- UND ENTSORGUNG.....	16
7.5	ÖFFENTLICHE GRÜNFLÄCHEN/ EINGRIFFS-AUSGLEICHSBILANZIERUNG.....	17
7.6	ARTENSCHUTZRECHTLICHE BELANGE	17
7.7	GEH-, FAHR- UND LEITUNGSRECHT	17
7.8	IMMISSIONSSCHUTZ	17
7.9	KLIMASCHUTZ UND ENERGIEEFFIZIENZ.....	18

7.10	ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN ZUR GESTALTUNG	18
8	FLÄCHENBILANZ	19
9	RECHTSGRUNDLAGEN	19
II	UMWELTBERICHT	19
10	BESCHREIBUNG DES PLANVORHABENS	19
10.1	AUFGABENSTELLUNG	19
10.2	ANGABEN ZUM STANDORT	20
10.3	ART UND UMFANG DES VORHABENS, ANGABEN ZUM BEDARF AN GRUND UND BODEN SOWIE FESTSETZUNGEN DES BEBAUUNGSPLANES	20
11	FACHZIELE DES UMWELTSCHUTZES	20
12	BESTANDBEWERTUNG, WIRKUNGSPROGNOSE, UMWELTRELEVANTE MAßNAHMEN UND MONITORING	21
12.1	TIERE UND PFLANZEN SOWIE BIOLOGISCHE VIELFALT (GEM. § 1 ABS. 6 NR. 7A BAUGB)	21
12.2	BODEN/RELIEF (GEM. § 1 ABS. 6 NR. 7A BAUGB)	26
12.3	WASSER (GEM. § 1 ABS. 6 NR. 7A BAUGB)	26
12.4	KLIMA UND LUFT (GEM. § 1 ABS. 6 NR. 7A BAUGB)	27
12.5	LANDSCHAFT (GEM. § 1 ABS. 6 NR. 7A BAUGB)	28
12.6	BIOLOGISCHE VIELFALT (GEM. § 1 ABS. 6 NR. 7A BAUGB)	29
12.7	MENSCHEN (GEM. § 1 ABS. 6 NR. 7C BAUGB)	30
12.8	KULTUR- UND SONSTIGE SACHGÜTER (GEM. § 1 ABS. 6 NR. 7D BAUGB)	31
12.9	WECHSELWIRKUNGEN (GEM. § 1 ABS. 6 NR. 7A BAUGB)	31
13	PROGNOSE ÜBER DIE ENTWICKLUNG DES UMWELTZUSTANDES	33
14	GEPLANTE MAßNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, VERRINGERUNG UND ZUM AUSGLEICH DER NACHTEILIGEN WIRKUNGEN	33
15	DARSTELLUNG DER WICHTIGSTEN GEPRÜFTEN ALTERNATIVEN AUS UMWELTSICHT	34
16	ZUSÄTZLICHE ANGABEN	34
17	ZUSAMMENFASSUNG	34
18	ANHANG	35
18.1	PFLANZLISTE	35

18.2 ABBILDUNG VON VERSCHATTUNGEN37

ANLAGEN

1. BESTANDS- UND KONFLIKTPLAN ZUM UMWELTBERICHT
2. MAßNAHMENPLAN ZUM UMWELTBERICHT
3. ARTENSCHUTZRECHTLICHER FACHBEITRAG MIT BRUTVOGELKARTIERUNG
4. VERKEHRSTECHNISCHE UNTERSUCHUNG
5. SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

I Ziele, Zwecke und wesentliche Auswirkungen des Bebauungsplans (B-Plan)

1 Anlass und Ziel der Planung

Zwischen den Straßen „Martin-Andersen-Nexö-Platz“ und Bleichstraße, südöstlich des Stadtzentrums der Universitäts- und Hansestadt Greifswald gelegen, befindet sich derzeit die öffentliche Stellplatzanlage „Am Theater“. Die Greifswalder Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft mbH (GPG) bewirtschaftet diesen Platz und beabsichtigt, zur allgemeinen Verbesserung der Situation des ruhenden Verkehrs im Innenstadtbereich, ein öffentliches Parkhaus auf einem Teilbereich des bestehenden Parkplatzes zu errichten.

Ziel der Planung ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung und den Betrieb einer öffentlichen Stellplatzanlage mit Parkhaus, unter Beachtung der städtebaulichen Situation und dem Erhalt der Grünstrukturen. Mit einem Vorentwurf wurden Öffentlichkeit und Behörden sowie sonstige Träger öffentlicher Belange im Jahr 2014 frühzeitig beteiligt und über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung und voraussichtlichen Auswirkungen der Planung unterrichtet.

Zurzeit bietet der von der GPG betriebene Parkplatz „Am Theater“ nach einer im August 2016 beendeten Ertüchtigungsmaßnahme ca. 190 öffentliche Stellplätze an. Es können insgesamt maximal 530 Stellplätze (Parkhaus + Außenanlagen) entstehen.

2 Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes soll sich nunmehr nur am Vorhaben orientieren und gleichzeitig mit dem Entwurfs- und Auslegungsbeschluss geändert werden. Der Geltungsbereich ist im Westen durch die Bleichstraße, im Norden durch die Anklamer Straße, im Osten der Straße „Martin-Andersen-Nexö-Platz“ sowie im Süden durch die vorhandene Grünfläche begrenzt.

Der räumliche Geltungsbereich umfasst nach seiner Änderung die Flurstücke 33/2, 43/1, 43/2, 43/4 sowie Teile der Flurstücke 33/1, 43/5 der Flur 42, Gemarkung Greifswald. Weiterhin beinhaltet der geänderte Geltungsbereich einen Teil des Flurstücks 175 der Flur 43 sowie einen Teil des Flurstücks 104 der Flur 44, Gemarkung Greifswald. Alle Flurstücke des geänderten Geltungsbereiches befinden sich im Eigentum der Universitäts- und Hansestadt Greifswald bzw. wurde das Flurstück 43/4 der GPG übertragen. Das Plangebiet hat eine Größe von etwa 1,43 Hektar.

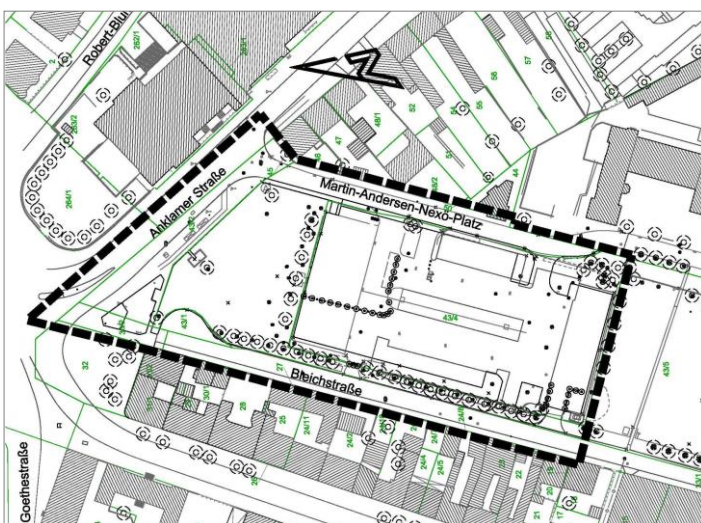


Abb. 1:
Geltungsbereich
des Bebauungsplans

3 Planungsvorgaben

3.1 Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern

Gemäß des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Vorpommern (RREP 2010, Pkt. 2.3) soll hinsichtlich eines attraktiven Wohn- und Wirtschaftsstandorts das zentralörtliche System der Städte gestärkt werden. Diesbezüglich sollen die zentralen Orte vorrangig als räumliche Entwicklungsschwerpunkte ausgebaut werden. Dabei kommt der Stärkung der Hansestädte Stralsund und Greifswald als gemeinsames Oberzentrum und deren Kernstädten eine besondere Bedeutung zu. Das Vorhaben entspricht grundsätzlich der landesplanerischen Zielsetzung einer auf die Innenentwicklung ausgerichteten Orts- und Siedlungsentwicklung des Landesraumentwicklungsprogramms Mecklenburg-Vorpommern sowie des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Vorpommern.



Abb. 1: RREP VP - Ausschnitt Universitäts- und Hansestadt Greifswald

3.2 Flächennutzungsplan (FNP)

Die Universitäts- und Hansestadt Greifswald verfügt mit Beschluss vom 12.10.2015 über einen rechtswirksamen Flächennutzungsplan. Der Plan weist den Geltungsbereich des Plangebietes als Verkehrsfläche aus. Dieser wird mit der Zweckbestimmung "Parkfläche/Parkhaus" dargestellt. Die Planung ist somit aus dem Flächennutzungsplan abgeleitet und entspricht den städtebaulichen Entwicklungszielen der Universitäts- und Hansestadt Greifswald.



Abb. 3: Ausschnitt Flächennutzungsplan

3.3 Landschaftsplan

Im Landschaftsplan wurde der Bereich des B-Planes als Baufläche ausgewiesen. Damit berührt die Planung nicht die Belange des Landschaftsplans.

4 Verbindliche Bauleitplanung

Im Umfeld des B-Plangebietes liegen im Südwesten und westlich der Straße Lange Reihe das B-Plangebiet Nr. 16 - Lange Reihe/ Steinstraße - und im Südosten das B-Plangebiet Nr. 82 - Brinkstraße -. Der Bebauungsplan Nr. 82 wurde noch nicht als Satzung verabschiedet.

5 Bestand und gegenwärtige Nutzung

5.1 Vorhandene Bebauung und Nutzung

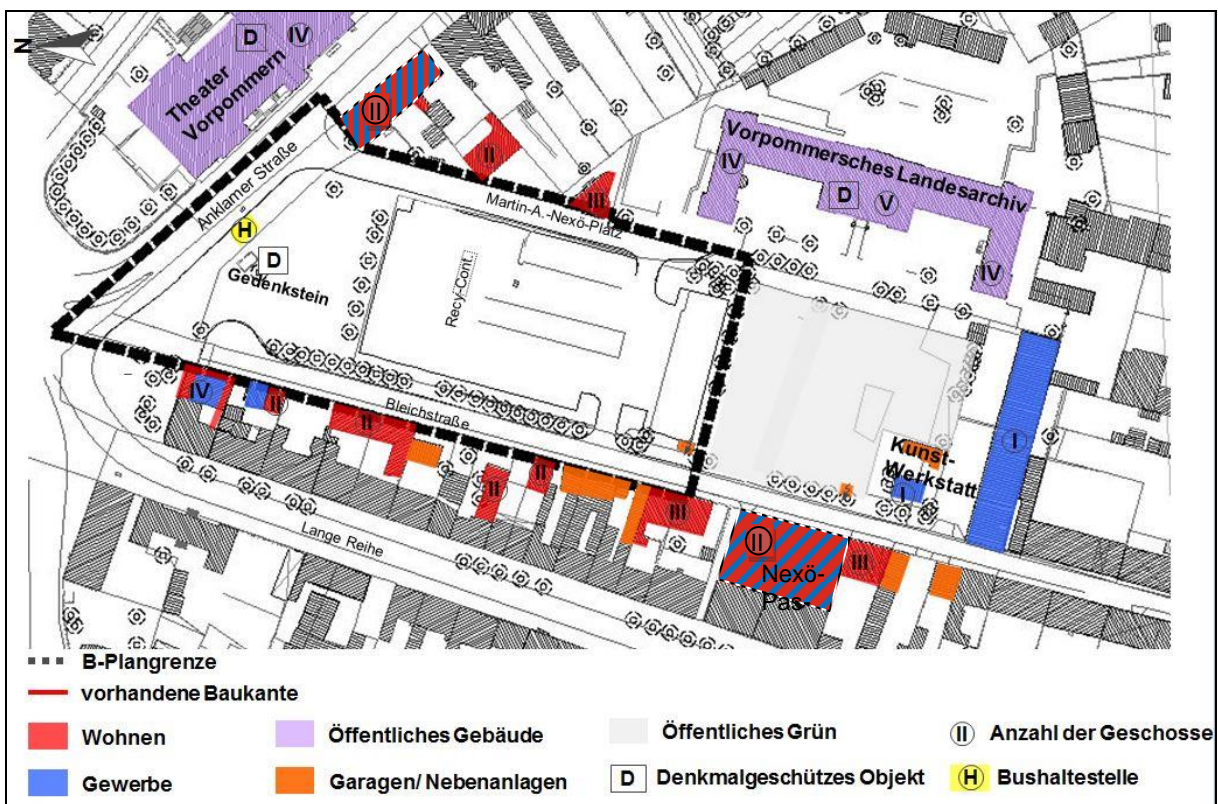


Abb. 4: Baustruktur und Nutzungsarten

Die ehemalige Wässerungsanlage entwickelte sich ab 1861 vom Exerzierplatz zur Freizeitfläche. Später diente die dann befestigte Fläche unter anderem als Halteplatz für Busse. Mit dem Beschluss der Bürgerschaft im Jahr 1993 wurde die Nutzung aufgehoben und die Fläche gelegentlich als Festplatz beansprucht, im Wesentlichen jedoch seitdem als Stellplatzanlage genutzt. Die befestigte Fläche im mittleren Bereich wird derzeit als öffentlicher und gebührenpflichtiger Parkplatz genutzt. Der Parkplatz ist überwiegend tagsüber belegt. Dabei sind die Stellplatzkapazitäten nahezu ausgeschöpft.

Südlich und nördlich der befestigten Stellfläche sind öffentliche Grünanlagen mit teilweise üppigem Baumbewuchs sowie Gehölzen und Böschungen vorhanden. Eine Reihe von Bäumen entlang der Bleichstraße bildet eine grüne Zäsur auf der westlichen Seite des Areals.

Der Platz ist, entlang der Bleichstraße, an der Westseite von einer drei bis fünfgeschossigen, überwiegend gründerzeitlich geprägten, rückseitigen Blockrandbebauung sowie Garagenanlagen flankiert. Überwiegend werden die Gebäude zu Wohnzwecken genutzt, wobei auch einige Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe sowie Arztpraxen ansässig sind, deren Stellplatzbedarfe für Kunden und Mitarbeiter durch den Parkplatz sichergestellt werden kann.

Die westliche Platzkante ist somit durch unterschiedliche und heterogen wirkende Stadtstrukturen, die unvermittelt aufeinandertreffen, charakterisiert. So finden sich an der Bleichstraße als westliche Erschließungsstraße ein- bis viergeschossige Gebäude neben zwei- bis dreigeschossigen Straßenrandbebauungen. Garagenanlagen und Innenhöfe schaffen eine relativ lockere Randbebauung. Dieser Bereich befindet sich als Wohngebiet im förmlichen Sanierungsgebiet Innenstadt/ Fleischervorstadt der Universitäts- und Hansestadt Greifswald. Die Nordseite des Platzes gibt den Blick auf die neoklassizistische Fassade des Theaters an der Anklamer Straße frei. Auf der nördlichen Grünfläche befindet sich ein Gedenkstein für den Schriftsteller Martin Andersen Nexö. Der Gedenkstein ist einer hochgewachsenen Schwarzpappel zugeordnet. Der Baum ist als Naturdenkmal ausgewiesen und unterliegt somit dem höchsten Schutzstatus. Die Ostseite des Platzes ist im südlichen Teil von einem unter Denkmalschutz stehenden, drei bis viergeschossigen Gebäudekomplex geprägt, in dem sich heute das Vorpommersche Landesarchiv befindet. Die Fassade der Zweiflügelanlage mit markantem Mittelbau ist aus rotem Backstein errichtet. Im nördlichen Bereich bilden zwei- bis dreigeschossige Einzelhäuser eine lockere Bebauung an der östlichen Platzkante. Diese Nutzungsstruktur stellt eine gemischte Nutzung im Randbereich des Bebauungsplans dar.

Die Südseite des Martin-Andersen-Nexö-Platzes ist zurzeit durch eine eingeschossige Fachwerkbaracke begrenzt. Des Weiteren befindet sich auf der südlichen Grünfläche im Randbereich eine 1-geschossige Fachwerk-Baracke, welche zurzeit als Kunstwerkstatt genutzt wird und nicht mehr im geänderten Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt. Der Südbereich der Stellplatzanlage ist 2016 grundhaft saniert worden. In diesem Zusammenhang sind Verkehrsabläufe durch die Verlagerung der beiden Ein- und Ausfahrtbereiche optimiert worden. Mit Beendigung der Baumaßnahmen stehen derzeit insgesamt 190 Stellplätze für PKW zur Verfügung.

5.2 Erschließung

Das Plangebiet ist straßenseitig über die westlich des Martin-Andersen-Nexö-Platzes verlaufende Bleichstraße und über die östlich tangierende Straße "Martin-Andersen-Nexö-Platz" erschlossen und kann von der Brinkstraße und der Anklamer Straße angefahren werden.



Abb. 5: Derzeitige Verkehrsanbindung

Die befestigte Fläche der Bleichstraße weist Breiten von ca. 8,5 bis 9 Meter auf. Entlang der westlichen Straßenseite verläuft teilweise ein Gehweg. Diese Straßenseite wird zurzeit auch zum Parken von Fahrzeugen genutzt. Auf der östlichen und unbefestigten Straßenseite werden mitunter

widerrechtlich und sehr dicht an den Bäumen Fahrzeuge abgestellt. Alle vorhandenen Grundstücke sind über die Bleichstraße erschlossen. Die Straßenführung endet auf Höhe der Langen Reihe Nr. 89 durch eine Wendeanlage. Der Platz der Freiheit ist von dort aus fußläufig und mit dem Fahrrad erreichbar.

Die Straße „Martin-Andersen-Nexö-Platz“ mit Anbindung an die Anklamer Straße erschließt das Plangebiet ostseitig und endet in der Verlängerung als Sackgasse. Die Aus- und Zufahrt zum Parkplatz wurde im Zuge der Ertüchtigung des Parkplatzes in südliche Richtung verschoben. Die Straßenbreite beträgt ca. 8,5 bis 10 Meter. Entlang der östlichen Straßenseite verläuft durchgängig ein Gehweg vom Landesarchiv bis zur Anklamer Straße. Auf der westlichen Straßenseite führt einen Gehweg von der Anklamer Straße bis zur ehemaligen Zufahrt des Parkplatzes.

Das Gebiet wird durch den ÖPNV (Stadtbus) und regionale Busse über die Anklamer Straße angehied. Die Haltestelle befindet sich im Norden des B-Planbereiches direkt an der Anklamer Straße.

5.3 Stellplatzbedarf

Die Bürgerschaft hat im Dezember 2010 die Fortschreibung des städtischen Parkraumbewirtschaftungskonzeptes beschlossen. Die Untersuchung kam damals zu dem Ergebnis, dass ein Defizit von insgesamt etwa 900 Stellplätzen im Untersuchungsgebiet entstünde, wenn alle zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Konzeptes Ende 2010 geplanten städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen umgesetzt wären. Hierzu zählten insbesondere die Vorhaben nördlich der Friedrich-Loeffler-Straße, wie die Bebauung der bisher als Stellplatzflächen genutzten Quartiere A8, A9 sowie die Eröffnung des neuen Universität-Campus an der Straße, Maßnahmen die bis dato alle noch nicht umgesetzt sind. Inzwischen wurden nur 23 Stellplätze am Universität-Campus errichtet. Durch die begonnene Umsetzung einer Wohnbebauung auf dem Quartier A11 (nördlich der Roßmühlenstraße, zwischen der verlängerten Kuh- und Brüggstraße) sind bereits weitere öffentliche Stellplätze im Zentrum entfallen. Mit dem Bau des Parkplatzes in der Bahnhofstraße konnten ca. 150 Stellplätze geschaffen werden. Diese können die bisher bereits entfallende Anzahl an Stellplätzen noch nicht kompensieren.

Mit der Evaluierung des Parkraumkonzeptes 2016 wurde die Prognose von 2010 bestätigt. Im Zentrum und der südlichen Mühlenvorstadt kann nicht mehr dem tatsächlichen Stellplatzbedarf entsprochen werden. Der Parkplatz „Am Theater“ liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Bereichen mit den höchsten Stellplatzbedarfen in der Innenstadt. Mit der Schaffung von zukünftig maximal 340 weiteren Stellplätzen im Bereich des Martin-Andersen-Nexö-Platzes könnten die Kapazitäten der Nachfrage angepasst und eine Verringerung des Parksuchverkehrs erreicht werden.

5.4 Versorgungsleitungen

In den Trassen der Straße „Martin-Andersen-Nexö-Platz“ und der Bleichstraße verlaufen Versorgungsleitungen für die Medien Trinkwasser und Gas sowie Leitungen zur Regen- und Schmutzwasserentsorgung als auch Beleuchtungskabel und Kommunikationsleitungen.

Weitere Leitungen (Fernwärme-, Strom- und Wasserleitung) queren die öffentliche Grünfläche. Hydranten für das Löschwasser sind in den angrenzenden Straßenräumen vorhanden.

Die genaue Erfassung des Bestandes und Ausführungen zu den Belangen der technischen Infrastruktur (Energieversorgung, Beleuchtung und Lichtsignalanlagen, Telekommunikationsanlagen, Trink- und Löschwasserversorgung, Entsorgung des Schmutz- und Niederschlagswassers erfolgen im Rahmen der Hochbauplanung und technischen Gebäudeausrüstung. Durch den beabsichtigten Bau des neuen Parkhauses werden keine zusätzlichen Mengen an Niederschlagswasser in das Kanalsystem der Stadt eingespeist, da die künftig beanspruchte Fläche bereits nahezu vollständig versiegelt ist.

5.5 Immissionsschutz

Zur Berücksichtigung der Belange des Schallschutzes wurde für die geplante Errichtung des Parkhauses und dessen Nutzung einschließlich der außen liegenden Stellplätze eine schalltechnische Untersuchung nach den Vorschriften der TA Lärm 1998 (Technische Anleitung zum Schutz

gegen Lärm) durchgeführt (siehe Anlage 5, Schalltechnische Untersuchung). Die durch das Betreiben einer Stellplatzanlage verursachten Verkehrsgeräusche auf den öffentlichen Straßen (anlagebezogener Verkehr) wurden nach RLS 90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) berechnet. Hierfür wurde die Verkehrsprognose 2025 aus der vorgelegten Verkehrsuntersuchung zugrunde gelegt (siehe Anlage 4, Verkehrstechnische Untersuchung). Die TA Lärm weist für das westliche Nachbargebiet als "Besonderes Wohngebiet" Immissionsrichtwerte „Außen“ von 60 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts aus. Die östliche Seite stellt sich als Mischgebiet mit Immissionsrichtwerten „Außen“ von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts dar.

Zur Beurteilung des anlagebezogenen Verkehrs auf den öffentlichen Verkehrsflächen werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) herangezogen, die einen Immissionsgrenzwert von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts für die östliche angrenzende Straße „Martin-Andersen-Nexö-Platz“ und 64 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts für die westlich gelegene Bleichstraße ausweisen.

Mit der schalltechnischen Untersuchung wurde die zu erwartende Schallimmissionsbelastung an der vorhandenen schutzbedürftigen Bebauung im Umfeld des geplanten Bauvorhabens rechnerisch ermittelt und bewertet.

Die Untersuchung weist nach, dass die entsprechenden Immissionsrichtwerte der TA Lärm 1998 in den Beurteilungszeiträumen tags und nachts grundsätzlich eingehalten werden. Im Bereich der Zu- und Ausfahrt Bleichstraße kann es jedoch im Beurteilungszeitraum „Nachts“ zu Überschreitungen des zulässigen Spitzenpegels kommen. Um dies zu unterbinden, ist seitens des Vorhabensträgers beabsichtigt, die dort liegenden Stellplätze künftig überwiegend an Dauerparker zu vergeben, um die Fahrzeugbewegungen in dem Bereich so gering wie möglich zu halten.

Des Weiteren ist vorgesehen, in der Bleichstraße und der Straße „Martin-Andersen-Nexö-Platz“ eine Geschwindigkeitsbegrenzung einzuführen, womit die prognostizierten Werte weiter gemindert werden können.

Die tatsächliche Ermittlung der Werte und entsprechende Maßnahmen sind über zugehörige Baugenehmigungsverfahren zu regeln.

5.6 Baugrund, Altlasten und Bodenverunreinigungen

Für das Areal des Bebauungsplanes liegt ein Baugrundgutachten der Baugrundlabor Busse und Partner GbR vor. Grundsätzlich bestehen baugrundseitig keine Bedenken gegen die Errichtung des Parkhauses.

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind im B-Plangebiet keine Altlasten bzw. Bodenverunreinigungen vorhanden. Die Fläche des Plangebietes ist nicht als kampfmittelbelasteter Bereich bekannt.

Sollten sich bei den Baumaßnahmen Hinweise auf einen Altlastenverdacht oder sonstige schädliche Bodenveränderungen ergeben, sind die weiteren Schritte mit dem StALU Vorpommern, Dienststelle Stralsund (zuständige Behörde nach § 2 Nr. 1 der Abfall- und Bodenschutz-Zuständigkeitsverordnung M-V i. V. m. § 4 der Landesverordnung über die Errichtung von unteren Landesbehörden der Landwirtschafts- und Umweltverwaltung vom 3. Juni 2010) sowie mit dem Umweltamt des Landkreises abzustimmen.

6 Erläuterungen zum Entwurf des Bebauungsplans

6.1 Bemerkungen zum Verfahren

Am 10.12.2012 wurde der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 108 – Martin-Andersen-Nexö-Platz – (Beschluss-Nr. B561-29/12) durch die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt gefasst und am 16.01.2013 ortsüblich im Greifswalder Stadtblatt bekannt gemacht. Das Planverfahren ist nach § 2 Baugesetzbuch (BauGB) durchzuführen. Für die Belange des Umweltschutzes ist eine Umweltprüfung durchzuführen, die im Umweltbericht gemäß § 2a (2) BauGB zusammengefasst ist. Die Ergebnisse der Fachgutachten zum Artenschutz und zur Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung sind hierbei darzustellen und aufzunehmen.

Mit einem Vorentwurf wurden Öffentlichkeit und Behörden frühzeitig beteiligt und über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung und voraussichtlichen Auswirkungen der Planung unterrichtet.

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3(1) BauGB zum Vorentwurf des Bebauungsplans Nr. 108 – Martin-Andersen-Nexö-Platz – erfolgte nach Bekanntmachung am 02.04.2014 im Greifswalder Stadtblatt durch öffentlichen Aushang des Vorentwurfs sowie dessen Begründung mit der Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung sowie fachbezogenen Anlagen im Stadtbauamt vom 10.04.2014 bis einschließlich 14.05.2014. In diesem Zeitraum wurde Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung gegeben. Gleichzeitig wurden die zur Auslegung bestimmten Unterlagen während des Auslegungszeitraums zur Information, Einsichtnahme und zum Abruf (Download) auf der Internetseite der Universitäts- und Hansestadt Greifswald bereitgehalten.

Mit Schreiben vom 10.04.2014 wurden ebenfalls Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB aufgefordert, den Vorentwurf des Bebauungsplans und dessen Begründung mit der Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung sowie fachbezogenen Anlagen hinsichtlich ihrer Belange zu prüfen und um Stellungnahme gebeten. Insbesondere sollten Hinweise dazu erfolgen, die für die Ermittlung und Bewertung des Abwägungsmaterials zweckdienlich sind bzw. wurde dazu aufgefordert sich im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB zu äußern.

Im Rahmen des Abwägungsprozesses der eingegangenen Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Vorentwurf wurden im Wesentlichen Themen wie Notwendigkeit und Dimensionierung des Parkhauses, Wirtschaftlichkeit des Vorhabens, Verschattung der Nachbarbebauung, Beeinträchtigung durch Geräuschmissionen, Beeinträchtigung des städtebaulichen Ensembles (Theater, Landesarchiv) sowie der Grünanlagen, Ein- und Ausfahrten im Einmündungsbereich der Anklamer Straße hinterfragt und im Rahmen der Entwurfserarbeitung darauf reagiert. Gem. §1 (7) BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne öffentliche und private Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

Im Ergebnis des Abwägungsprozesses ergeben sich drei wesentliche Änderungen gegenüber dem Vorentwurf:

- Die Länge des ursprünglichen Baufeldes wurde zum Entwurf um nahezu ein Drittel reduziert.
- Die maximale Stellplatzkapazität wurde von ursprünglich 600 auf maximal 530 reduziert.
- Die Fläche des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes wurde um etwa 0,7 ha reduziert

Im Folgenden werden die wesentlichen Abwägungsinhalte zusammenfassend dargestellt und erläutert:

Zur Notwendigkeit des Parkhauses

Das im Dezember 2010 von der Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald beschlossene Parkraumkonzept Innenstadt weist darauf hin, dass es einen großen Bedarf an Stellplätzen insbesondere im Stadtzentrum und dessen Umfeld gibt.

Mit der Evaluierung des Parkraumkonzeptes im Jahr 2016 wurde die Prognose zum Stellplatzdefizit bestätigt. Die bereits bestehende hohe Auslastung im Zentrum und der südlichem Mühlenvorstadt wird mit der Umsetzung geplanter Baumaßnahmen weiter ansteigen. Da sich die Sammelparkierungsanlage im unmittelbaren Bereich mit den höchsten Bedarfen an Stellplätzen befindet, kann mit der Schaffung von zusätzlich 340 Stellplätzen in dem Areal für eine Entspannung der Parksituation und einer Verringerung des Parksuchverkehrs im gesamten Innstadtbereich gesorgt werden.

Zur Dimensionierung des Parkhauses

Das Parkhaus ist in seiner höchstzulässigen Maximalvariante der Gebäudelänge erheblich kürzer als die städtebaulichen Dominanten des Martin-Andersen-Nexö-Platzes (Theater und Landesarchiv). Des Weiteren orientiert sich die maximale Gebäudehöhe an der Trauflinie des Theatergebäudes und den Höhen der Umgebungsbebauung mit ca. 4 Geschossen. Insofern fügt sich das geplante Parkhaus in die Eigenart der näheren Umgebung ein.

Der Baukörper wird im nördlichen Bereich der bereits versiegelten Fläche des Platzes angeordnet. Aus städtebaulichen Gründen und mit Rücksichtnahme auf die angrenzenden Nutzungen soll

der Baukörper kompakt und nicht offen gestaltet werden. Das Gebäude soll sich durch eine zurückhaltende Fassadengestaltung in die Umgebungsbebauung einfügen.

Zur Wirtschaftlichkeit des Vorhabens

Die städtischen Parkraumuntersuchungen weisen auf erhebliche Stellplatzdefizite insbesondere im Zentrumsbereich hin. Im Hinblick auf die notwendige Größenordnung an Stellplätzen, die räumliche Lage im Stadtgebiet sowie der verkehrlichen Anbindung einer bereits als öffentliche Stellplatzanlage beanspruchten Fläche ist die Kapazitätserhöhung des Parkplatzes „Am Theater“ die effizienteste Lösung. Die Aufstellung des Bebauungsplanes basiert auf diesen Feststellungen und dem wirksamen Flächennutzungsplan und ist mehrfach durch die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt beschlussgesichert. Die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens wurde im Vorfeld der Planungen durch den Vorhabensträger geprüft und festgestellt.

Zur Beeinträchtigung durch Verschattung der Nachbarbebauung

Zu den Anforderungen an die Helligkeits- und Belichtungsverhältnisse in Wohn- und Arbeitsräumen am Tage gibt es keine Rechtsvorschriften.

Allerdings legt die DIN-Norm 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen“ grundsätzliche Anforderungen und Definitionen für die Innenraumbelichtung mit Tageslicht fest. Sie gibt außerdem Hinweise zu Bewertungs- und Messverfahren.

Eine lt. DIN-Norm 5034-1 ausreichende Besonnung eines Innenraumes ist dann sichergestellt, wenn die Besonnungsdauer in mindestens einem Aufenthaltsraum einer Wohnung zur Tagundnachtgleiche (21.März bzw. 23.September) mindestens 4 Stunden und am 17.Januar mindestens 1 Stunde betragen (gilt jeweils für die Fenstermitte in Fassadenebene). Die von Jahr zu Jahr unterschiedlichen meteorologischen Verhältnisse an diesen Tagen spielen keine Rolle, so dass nur die astronomisch mögliche Besonnungsdauer zu bewerten ist.

Die Bewertung der Tageslichtverhältnisse für die Umgebungsbebauung erfolgte auf Grundlage einer dreidimensionalen Verschattungssimulation mit dem Programm „Vectorworks 2016, Landschaft“. Die jeweilige Verschattungssituation kann für sämtliche Gebäude auf Nachfrage nachgewiesen werden. Im Anhang (Kapitel 18) sind die Verschattungssituationen der Umgebung jeweils mit und ohne Parkhausgebäude für den 21. März (Tagundnachtgleiche Frühlingsanfang), den 21.Juni (Sommersonnenwende), für den 23. September (Tagundnachtgleiche Herbstanfang) und für den 21. Dezember (Wintersonnenwende) zu den Uhrzeiten 9 Uhr, 12 Uhr, 15 Uhr und 17 Uhr bzw. 15:45 Uhr dargestellt.

Im Frühling ist morgens mit einer ein- bis zweistündigen Verschattung der Bebauung an Teilbereichen der Bleichstraße zu rechnen, wobei diese auch jetzt schon durch die relativ hohen und dichten Bäume entlang der Bleichstraße gegeben ist. Im Bereich der Straße „Martin-Andersen-Nexö-Platz“ ist im Herbst mit einer ein- bis zweistündigen Verschattung in den späten Nachmittags- bzw. frühen Abendstunden zu rechnen.

Im Vergleich zu anderen Jahreszeiten ist im Winter (21.Dezember) eine signifikante Verschattungssituation im gesamten Betrachtungsgebiet insbesondere gegen 9 Uhr morgens bzw. ca. ab 15:30 Uhr nachmittags erkennbar, was allgemein am sehr niedrigen Einstrahlwinkel der Sonne in dieser Jahreszeit liegt.

Grundsätzlich kann der Nachweis erbracht werden, dass die Umgebung durch das Neubauvorhaben nicht durch Verschattung im Sinne der DIN-Norm 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen“ beeinträchtigt ist.

Mit der Höhenstaffelung (14,35 m bzw. 12,50 m (Höhenbezug DHHN92)) fügt sich das geplante Gebäude in die Umgebungsbebauung ein. Die gegenüberliegenden Bebauungen weisen nahezu identische Höhen auf. Das Landesarchiv oder das Theater sind deutlich höher als das geplante Parkhaus.

Die lt. Landesbauordnung Mecklenburg Vorpommern notwendigen Abstandsflächen sind in allen Bereichen gewährleistet bzw. nicht annähernd strapaziert.

Zur Beeinträchtigung durch Geräuschmissionen

Im Rahmen des B-Planverfahrens wurde ein Schallschutzgutachten erstellt. Dieses wurde auf Grundlage aktueller Verkehrsdaten im Mai 2016 modifiziert.

Entsprechend der aktuellen schalltechnischen Untersuchung werden die Immissionsrichtwerte gem. TA-Lärm 1998 grundsätzlich eingehalten. Im Bereich der Zu- und Ausfahrt Bleichstraße kann es jedoch im Beurteilungszeitraum „Nachts“ zu Überschreitungen des zulässigen Spitzenpegels kommen. Um dies weitgehend zu unterbinden, ist seitens der GPG beabsichtigt, die dort liegenden Stellplätze künftig überwiegend an Dauerparker zu vergeben, um die Fahrzeugbewegungen in dem Bereich so gering wie möglich zu halten. Des Weiteren sollen Geschwindigkeitsreduzierungen im Bereich Bleichstraße und Straße „Martin-Andersen-Nexö-Platz“ eingerichtet werden. Lichtimmissionen auf die Nachbarbebauung, die durch Fahrzeuge innerhalb des Gebäudes verursacht werden, sind durch geeignete bauliche Maßnahmen zu vermeiden.

Zur Beeinträchtigung des städtebaulichen Ensembles (Theater und Landesarchiv) sowie der Grünanlagen

Das geplante Parkhaus soll sich in seiner Kubatur und Fassadengestaltung rücksichtsvoll in die bauliche Umgebung einfügen. Die vorhandenen Grünanlagen bleiben unberührt.

Mit der Anordnung und Gestaltung des Baukörpers werden der Platz vor dem Landesarchiv sowie an der Anklamer Straße räumlich gefasst und damit deren Aufenthaltsqualität verbessert und die städtebaulichen Dominanten (Landesarchiv und Theater) besonders herausgestellt. Eine Gestaltungssatzung gilt nicht für diesen Bereich.

Zur Behinderung bei Ein- und Ausfahrten im Einmündungsbereich der Anklamer Straße
Entsprechend der erstellten Verkehrsuntersuchung sind die künftigen Verkehrsabläufe vertretbar. Der Knotenpunkt kann hinsichtlich seiner Leistungsfähigkeit die Qualitätsstufe C, d.h. befriedigend, erreichen. Dabei soll ein Aufstellbereich für Linksabbieger entstehen. In der Folge ist auch die Führung des Radfahrstreifens zu verändern, und zwar in soweit, dass der Verschwenk auf die Fahrbahn bereits weiter vor der Einmündung erfolgt, also in Richtung der Bushaltestelle verschoben wird. Die Fußgängerführung wird abgesetzt und die Querung der Straße „Martin-Andersen-Nexö-Platz“ durch geeignete Führungselemente (z.B. Geländer) in Richtung Süden verschoben. Die ermittelten mittleren Staulängen betragen in etwa 12 bis 18 Meter.

6.2 Städtebauliche und verkehrsplanerische Konzeption

Der Martin-Andersen-Nexö-Platz, südöstlich der Altstadt gelegen, hat aufgrund seiner Nähe zur Fußgängerzone und seiner bisherigen, teilweisen Nutzung als bewirtschaftete Stellplatzanlage gute Voraussetzungen als Standort für eine öffentliche Stellplatzanlage mit einer Gesamtkapazität von ca. 530 Stellplätzen (Parkhaus mit maximal 340 Stellplätzen und weiteren ca. 190 Stellplätzen zu ebener Erde im südlichen Außenbereich). In einer 1. Ausbaustufe des Parkhauses können insgesamt 530 Stellplätze (Parkhaus + Außenanlagen) entstehen.

Der Baukörper wird im nördlichen Bereich der bereits versiegelten Fläche des Platzes angeordnet. Aus städtebaulichen Gründen und mit Rücksichtnahme auf die benachbarten Nutzungen soll der Baukörper kompakt und nicht offen gestaltet werden. Das Gebäude soll sich in seiner Kubatur und Fassadengestaltung rücksichtsvoll in die bauliche Umgebung einfügen. Die vorhandenen Grünanlagen bleiben unberührt.

Mit der Anordnung und Gestaltung des Baukörpers werden der Platz vor dem Landesarchiv sowie an der Anklamer Straße räumlich gefasst und damit deren Aufenthaltsqualität verbessert und die städtebaulichen Dominanten (Landesarchiv und Theater) besonders herausgestellt.

Das Vorhaben soll sowohl funktional als auch architektonisch hochwertig umgesetzt werden und zeitgleich mit vertretbaren Kosten im Einklang stehen. Die Anlage soll kundenorientiert und benutzerfreundlich und ein bequemes Parken mit kurzen Wegen in die Innenstadt gewährleisten. Dazu könnten auch Fahrradschließanlagen, Elektrotankstellen für Fahrräder und PKW sowie weitere im Haus angebotene Dienstleistungen (bspw. kleine Verkaufseinrichtung, öffentliche Toiletten-Anlagen) beitragen.

Es ist geplant, eine 3-schiffige Parkhausanlage in Systembauweise mit bis zu 4 Parkebenen zu errichten.

Die Gebäudehöhe des künftigen Parkhauses (maximal 14,35 m bzw. 12,50 m (HB DHHN92), d.h. abzüglich des Höhenbezugs (HB) Geländeoberkante Parkplatz (ca. 2m)) orientiert sich an den

markanten Gebäuden im Umfeld, zum einen dem Theatergebäude mit einer Traufhöhe von etwa 13 Metern (HB Oberkante-Gehweg) sowie dem Landesarchiv mit einer Traufhöhe der Mittelbauten von etwa 12 Metern (HB Oberkante-Gelände).

Die vorhandenen Bäume in den Randbereichen der jetzigen Stellplatzanlage, vor allem entlang der Bleichstraße und der nördlichen Grünfläche werden erhalten. Die Bäume entlang der Bleichstraße waren durch vorhandene Betonsockel und -pfeiler der alten Einzäunung sowie durch Ver- und Entsorgungsleitungen im Verkehrsbereich vorbelastet. Mit dem Wegfall von Betonelementen durch die bereits beendete Ertüchtigungsmaßnahme steht den Bäumen künftig ein größerer Wurzelraum zur Verfügung. Die öffentliche Grünfläche im nördlichen Geltungsbereich bleibt erhalten.

Die verkehrliche Anbindung des Sondergebietes erfolgt östlich, von der Anklamer Straße kommend über die Straße „Martin-Andersen-Nexö-Platz“ und westlich durch die Bleichstraße. Das Parkhaus ist im südlichen Bereich der Straße einmal über die Zufahrt des vorhandenen Parkplatzes sowie über eine Zu- und Abfahrtsmöglichkeit an der Bleichstraße erschlossen. Die Ein- und Ausfahrtsbereiche des Parkhauses liegen an der Südseite des Gebäudes. Das Haupttreppenhaus an der Nordseite des Parkhauses ist fußläufig und direkt von der Anklamer Straße kommend und über die Bleichstraße sowie über die Straße „Martin-Andersen-Nexö-Platz“ erreichbar.

Um die verkehrlichen Auswirkungen der Planung im Vorfeld zu beurteilen, wurde das zukünftige Verkehrsaufkommen im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung (siehe Anlage 5) mit einem Zeithorizont bis zum Jahr 2025 prognostiziert.

Dabei wurden die auftretenden verkehrlichen Auswirkungen der durch das Bauvorhaben erzeugten sowie verlagerten Fahrten auf die vorhandenen und geplanten Straßenverkehrsanlagen untersucht und ermittelt. Eine Verkehrserhebung erfolgte an einem repräsentativen Werktag (am 11.04.2013) in Form von Knotenstromzählungen in den Nachmittagsstunden (ab 15:00 bis 19:00 Uhr). Damit wurden sowohl die Knotenstrombelastungen als auch die zeitliche Verteilung der Verkehrsmengen erfasst. Parallel dazu wurden ebenfalls die Fahrten aus den Zu- und Ausfahrtstellen des vorhandenen Parkplatzes aufgenommen. Das Ergebnis der Zählung wurde durch eine weitere Erhebung am 10.04.2014 überprüft und bestätigt.

Für den Betrieb einer Stellplatzanlage am Martin-Andersen-Nexö-Platz wurden fünf unterschiedliche Erschließungsvarianten geprüft. Die Abwägung einer Vorzugsvariante für die Erschließung des neuen Parkhauses unterliegt vor allem der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Anklamer Straße/ Martin-Andersen-Nexö-Platz. Im Ergebnis der Untersuchung und deren Abwägung soll die Erschließungsvariante Nr. 5 umgesetzt werden. Bei dieser Variante erfolgen Ein- und Ausfahrten des neuen Parkhauses sowohl über die Bleichstraße als auch über die Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz. Die Verkehrsqualität in dem Bereich wurde unter der Annahme von maximal 530 Stellplätzen bei dieser Variante als ausreichend beurteilt.

Um die Verkehrsmengen in der Bleichstraße möglichst zu minimieren, könnte der Ausfahrtverkehr der Stellplatzanlage zu bestimmten Tageszeiten (an denen die Anklamer Straße geringer frequentiert ist) vorrangig und unter Beibehaltung der möglichen Abbiegebeziehungen über die Straße „Martin-Andersen-Nexö-Platz“ erfolgen. Dies könnte bspw. an einem normalen Werktag im Zeitraum zwischen 18:00 und 7:00 Uhr sowie sonntags erfolgen. Hierdurch ist mit einer Verkehrsminderung von ca. 200 Kfz/24h (15% des Ausfahrtverkehrs) in der Bleichstraße zu rechnen. Durch die Realisierung des Vorhabens wird es zu einer Erhöhung der Verkehrsmengen in den Straßenzügen Martin-Andersen-Nexö-Platz, Anklamer Straße, Brinkstraße, Bleichstraße, Lange Reihe kommen. Unter den getroffenen Annahmen und auf Basis der Verkehrserhebungen ergibt sich werktags eine durchschnittliche Zunahme von 990 Pkw-Fahrten pro 24h in der ersten Ausbaustufe bzw. von 1588 Pkw-Fahrten pro 24h in der zweiten Ausbaustufe. In der Spitzenstunde sind dies 94 bzw. 154 Pkw-Fahrten pro Stunde mehr im Vergleich zur Prognosesituation ohne Parkhaus.

Zurzeit ist die Verkehrsqualitätsstufe des Knotenpunktes Anklamer Straße/ Martin-Andersen-Nexö-Platz ausreichend (D). Die Qualität des Knotenpunktes Anklamer Straße/ Brinkstraße/ Rudolf-Breitscheid-Straße ist mangelhaft (E), wobei diese Klassifizierung nur für einen zeitlich sehr eng bemessenen Zeitraum gegeben ist. Sonst wird die Kategorie C (befriedigend) erreicht.

Am Knotenpunkt Anklamer Straße/ Martin-Andersen-Nexö-Platz muss gem. der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) ein Aufstellbereich für den Linksabbiegeverkehr angeordnet werden. Durch diesen Aufstellbereich wird die mittlere Staulänge auf der Fahrspur in Richtung Norden reduziert.

Für die Bewältigung der zugrunde gelegten Verkehrsmengen ist jeweils ein Abfertigungssystem pro Zu- und Ausfahrt zureichend. Der minimal notwendige Abstand zwischen dem Einfahrtsbereich der Stellplatzanlage und dem Knotenpunkt Anklamer Straße/ Martin-Andersen-Nexö-Platz ist mit ca. 42 Metern eingehalten.

Zur Übersichtlichkeit der Verkehrsströme werden diese kanalisiert und es ist auch die Führung des Radfahrstreifens zu verändern, und zwar in soweit, dass der Verschwenk auf die Fahrbahn (Schutzstreifen) bereits weiter vor der Einmündung erfolgt, also in Richtung der Bushaltestelle verschoben wird. Die Fußgängerführung wird abgesetzt und die Querung der Straße „Martin-Andersen-Nexö-Platz“ durch geeignete Führungselemente (z.B. Geländer) in Richtung Süden verschoben.

In Abhängigkeit des jahreszeitenspezifischen Sonnenverlaufes und dem jeweiligen Einfallswinkel ergeben sich während eines Jahres ggf. und unterschiedliche Schlagschattenwirkungen durch bauliche Anlagen und Vegetationsstrukturen. Des Weiteren wandert der Schatten im Laufe eines Tages. Je direkter Sonnenlicht auf ein Objekt einstrahlt, umso kontrastreicher erscheinen Schattenwurf und belichtete Flächen untereinander. Die Verschattung durch bauliche Anlagen und Vegetationsstrukturen ist abhängig von der Dichte bzw. Geschlossenheit im Erscheinungsbild der jeweiligen Schattenwurfobjekte. So erzeugt beispielsweise ein etwas lichtdurchlässiges Metallgewebe einer Fassade ein wesentlich helleres Schattenbild als eine komplett geschlossene (bspw. massiv gemauert) Fassade. Auch einzeln stehende Bäume können erhebliche Verschattungen erzeugen, wenn sie nah genug an einer Fassade stehen.

Im Winter ist die Nordhalbkugel der Erde von der Sonne abgewandt. Die Sonnenbahn verläuft in den Wintermonaten so flach über dem Horizont, dass sie auch in den Mittagsstunden sehr tief steht und einen sehr geringen Einfallswinkel hat. Der kürzeste Tag des Jahres, die Wintersonnenwende, ist am 21. bzw. 22. Dezember. An diesem Tag ist der Einfallswinkel der Sonne am geringsten und die Verschattung signifikant. Ab der Wintersonnenwende verläuft die Sonne nun täglich etwas höher am Horizont, die Tage werden wieder länger, der Sonneneinfallswinkel wird größer und die Schatten damit kürzer. Am 21. März ist Frühlingsanfang und die sogenannte Tagundnachtgleiche (die beiden Tage im Jahr, an denen der lichte Tag und die Nacht in gleich lange dauern). Die Sonne geht an diesen Tagen genau im Osten auf, steht mittags senkrecht über dem Äquator und geht exakt im Westen unter. Die Sommersonnenwende am 21. bzw. 22. Juni ist das Pendant zur Wintersonnenwende und der längste Tag des Jahres. Der Einfallswinkel der Sonne erreicht dann mittags den höchsten Stand im Verlauf des gesamten Jahres. Am 21. September ist Herbstanfang und die zweite Tagundnachtgleiche des Jahres. Wie ein halbes Jahr zuvor geht die Sonne genau im Osten auf und genau im Westen unter.

Die Schattenwirkungen in der Umgebung des Planungsbereiches wurden im Rahmen einer 3D-Simulation untersucht, dokumentiert und können für sämtliche Gebäude auf Nachfrage nachgewiesen werden. Dem 3D-Modell wurden jeweils die Höhen/ Firsthöhen und Kubaturen der Umgebungsstrukturen des B-Planes zu Grunde gelegt. Im Anhang (Kapitel 18) ist die Verschattung der Umgebung jeweils mit und ohne Parkhausgebäude:

- für den 21. März (Tagundnachtgleiche Frühlingsanfang, SA 06:08 Uhr, SU 18:20 Uhr),
- für den 21. Juni (Sommersonnenwende, SA 04:33 Uhr, SU 21:43 Uhr),
- für den 23. September (Tagundnachtgleiche Herbstanfang, SA 05:49 Uhr, SU 18:10 Uhr)
- für den 21. Dezember (Wintersonnenwende, SA 08.16 Uhr, SU 16.17 Uhr)

zu den Uhrzeiten 9 Uhr, 12 Uhr, 15 Uhr und 17 Uhr bzw. 15:45 Uhr dargestellt.

SA – Sonnenaufgang ; SU – Sonnenuntergang

Im Frühling ist morgens mit einer ein- bis zweistündigen Verschattung der Bebauung an Teilbereichen der Bleichstraße zu rechnen, wobei diese auch jetzt schon durch die relativ hohen und dichten

ten Bäume entlang der Bleichstraße gegeben ist. Im nördlichen Bereich der Straße „Martin-Andersen-Nexö-Platz“ ist im Herbst mit einer ein- bis zweistündigen Verschattung der Grundstücke in den späten Nachmittags bzw. frühen Abendstunden zu rechnen. Im Vergleich zu anderen Jahreszeiten ist im Winter (21. Dezember) eine signifikante Verschattungssituation im gesamten Betrachtungsgebiet insbesondere gegen 9 Uhr morgens bzw. ca. ab 15:30 Uhr nachmittags erkennbar, was allgemein am sehr niedrigen Einstrahlwinkel der Sonne in dieser Jahreszeit liegt. Grundsätzlich kann der Nachweis erbracht werden, dass die Umgebung durch das Neubauvorhaben nicht durch Verschattung im Sinne der DIN-Norm 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen“ beeinträchtigt ist.

7 Textliche Festsetzungen (Teil B)

7.1 Art der baulichen Nutzung

Sondergebiet Parkhaus

Der Bereich der derzeitigen Stellplatzanlage wird gemäß § 11 BauNVO als sonstiges Sondergebiet Parkhaus (SO Parkhaus) festgesetzt. Zulässig sind demnach ein Parkhaus für öffentliche Stellplätze sowie die Anlage von ebenerdigen, öffentlichen Stellplätzen im Außenbereich. Außerdem sind im Parkhaus - auf den Betrieb als öffentliche Stellplatzanlage bezogene - Infrastruktureinrichtungen (wie z. B. WC-Anlagen, Informationseinrichtungen, Fahrradboxen) zulässig. Bei Bedarf kann im Parkhaus eine Verkaufseinrichtung mit insgesamt bis zu max. 30 m² Verkaufsfläche baulich integriert werden.

7.2 Maß der baulichen Nutzung

Der Bebauungsplan setzt eine maximal überbaubare Fläche mit einer entsprechenden Beschränkung der Gebäudehöhe auf maximal 12,50 m bzw. 14,35 m (Höhenbezug (HB) DHHN92) bei einer bestehenden Geländehöhe von ca. 2 m (HB DHHN92) mit 3 bis 4 Geschossen fest. Die maximale Gebäudehöhe des künftigen Parkhauses, d.h. abzüglich des Höhenbezugs Geländeoberkante Parkplatz orientiert sich damit an den markanten Gebäuden im Umfeld, zum einen dem Theatergebäude mit einer Traufhöhe von 13 Metern (HB Oberkante-Gehweg) sowie dem Landesarchiv mit einer Traufhöhe der Mittelbauten von 12 Metern (HB Oberkante-Gelände). Der Baukörper des Parkhauses wird im nördlichen Bereich der bereits nahezu vollständig versiegelten Sondergebietsfläche des Platzes angeordnet. Die Grundflächenzahl (GRZ) ist daher auf 1,0 festgesetzt.

7.3 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen

Es ist geplant, eine 3-schiffige Parkhausanlage in Systembauweise mit bis zu 4 Ebenen zu errichten. Entsprechend der Anforderungen und der geplanten Maximalvariante von 340 Stellplätzen im Parkhaus hat das ausgewiesene Baufeld eine Breite von 51,0 m und eine Länge von 67,70 m. Gemäß § 9 (1) Nr. 2 BauGB i.V.m. §§ 22 und 23 BauNVO eine abweichende Bauweise gem. § 22 Abs. 4 BauNVO, in der Form festgesetzt, dass auch für Baulängen von mehr als 50,00 m die Grenzabstände der offenen Bauweise gelten.

Die Anordnung von mehreren Bausektoren ist innerhalb des ausgewiesenen Baufeldes zulässig. Die überbaubaren Grundstücksflächen dürfen durch Treppen für Rettungswege und untergeordnete Bauteile sowie Vordächer überschritten werden.

Es ist gestattet, Fahrradständer oder andere funktionsbedingte Nebenanlagen außerhalb des ausgewiesenen Baufeldes auf der Sonderbaufläche für das Fahrradabstellen anzuordnen. Diese sind allerdings nicht in den Grünflächen zu platzieren.

7.4 Verkehrserschließung/ Ver- und Entsorgung

Wie unter Punkt 6.2 - Städtebauliche und verkehrsplanerische Konzeption - beschrieben, ist die Stellplatzanlage, von den äußeren Erschließungsstraßen ausgehend, sowohl von der Bleichstraße

als auch von der Straße „Martin-Andersen-Nexö-Platz“ anfahrbar. Auch die Abfahrten können jeweils über beide Anschlüsse erfolgen.

Das Gebiet wird als wie bisher durch den ÖPNV bedient. Die Haltestelle an der Anklamer Straße bleibt erhalten.

Der Fuß- und Radweg entlang der Anklamer Straße bleibt erhalten, ist aber ggf. einer veränderten Verkehrsführung anzupassen, um die Verkehrsströme im Einmündungsbereich Anklamer Straße/ Straße „Martin-Andersen-Nexö-Platz“ besser anzuordnen.

Der vorhandene Leitungsbestand auf der Sonderbaufläche wurde im B-Plan dargestellt und ist bei der Überbauung zu berücksichtigen. Die genaue Erfassung des Bestandes und Ausführungen zu den Belangen der technischen Infrastruktur (Energieversorgung, Beleuchtung und Lichtsignalanlagen, Telekommunikationsanlagen, Trink- und Löschwasserversorgung, Entsorgung des Schmutz- und Niederschlagswassers erfolgen im Rahmen der Hochbauplanung und technischen Gebäudeausrüstung. Durch den beabsichtigten Bau des neuen Parkhauses werden keine zusätzlichen Mengen an Niederschlagswasser in das Kanalsystem der Stadt eingespeist, da das Areal bereits nahezu vollständig versiegelt ist.

7.5 Öffentliche Grünflächen/ Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung

Die Bäume im Geltungsbereich werden erhalten. Der Eingriff in den Naturhaushalt durch Versiegelung kann mit entsprechenden Maßnahmen ausgeglichen werden. Hierfür wird die erforderliche Kompensation im Umweltbericht (*siehe Teil II*) detailliert erläutert. Als Ersatzmaßnahme (E) wird festgesetzt, dass für kompensationsrelevante Eingriffe 5 Laubbäume auf dem Flurstück 43/5, Flur 43, Gemarkung Greifswald zu pflanzen sind. Die Bäume sind in der Pflanzqualität: Hochstamm (H), 3mal verpflanzt, (3xv), mit Drahtballen (DB), Stammumfang 16 -18 cm (StU16-18) gemäß Pflanzliste zu pflanzen. Als Ersatzmaßnahme können alternativ zu Baumpflanzungen auch Hecken/ Sträucher gepflanzt werden. Die Umsetzung der Maßnahme ist vertraglich zu sichern. Die Grüngestaltung ist rechtzeitig mit der unteren Naturschutzbehörde und der Umweltbehörde der Universitäts- und Hansestadt Greifswald abzustimmen.

7.6 Artenschutzrechtliche Belange

Um Verbotverletzungen in Bezug auf § 44 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) auszuschließen, wurde eine Brutvogelkartierung erstellt (*siehe Anlage 3*).

Im Rahmen der Relevanzprüfung wurden keine relevanten Arten identifiziert. Verbotverletzungen sind durch den Bebauungsplan bei Einhaltung der Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen nicht zu erwarten.

Durch die Bebauung kommt es zum Verlust einiger Biotoptypen mit eher geringer ökologischer Wertigkeit. Der Eingriff wird durch entsprechende Ersatzmaßnahme geregelt.

7.7 Geh-, Fahr- und Leitungsrecht

Das im nordwestlichen Teil des B-Plans festgesetzte Fahrrecht an der Wendeschleife mit der Bezeichnung „F“ dient dem Fahrbereich der Feuerwehr.

7.8 Immissionsschutz

Um die Überschreitung der zulässigen Lärmpegel im Bebauungsplangebiet und insbesondere am Immissionsort IO3 entgegenzuwirken, wird im Bebauungsplan folgende Festsetzungen getroffen:

1. Die Zu- und Ausfahrt über die Bleichstraße in die Stellplatzanlage ist im Zeitraum von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr ausgeschlossen.
2. Zum Bauantrag für das Bauvorhaben ist einen Schallschutznachweis vorzulegen.

7.9 Klimaschutz und Energieeffizienz

In Bezug auf den ruhenden Verkehr wird im Integrierten Klimaschutzkonzept der Universitäts- und Hansestadt Greifswald darauf hingewiesen, dass das innerstädtische Parkraumangebot und die zugehörigen Parkgebühren entscheidenden Einfluss auf die tägliche Verkehrsmittelwahl haben. Im Sinne einer CO²-Minderung wird empfohlen, die Parkgebühren an bestimmten Parkstandorten zu erhöhen, damit der ÖPNV häufiger genutzt und parallel dazu der innenstädtische Verkehr reduziert wird. Mit dem geplanten Parkhaus wird eine Bündelung von Stellplatzangeboten herbeigeführt. Dadurch reduziert sich der Parksuchverkehr insbesondere im innerstädtischen Bereich.

Dies trägt wiederum zu einer CO²-Minderung bei.

Des Weiteren wird erwogen auf der Dachfläche Anlagen zur Nutzung von Sonnenenergie zu installieren. Das Parkhaus-Gebäude ist im Rahmen der Ausführungsplanungen hinsichtlich Energieeffizienz und der Möglichkeiten zur Nutzung Erneuerbarer Energien zu optimieren.

7.10 Örtliche Bauvorschriften zur Gestaltung

Die Parkhaus-Anlage muss sich hinsichtlich der äußeren Gestaltung in die umgebende Bebauung einfügen. Die örtlichen Bauvorschriften in der vorgesehenen Regelungsintensität sollen eine gestalterische Ausprägung der Bebauung in Anlehnung an vorhandene Gestaltungsmerkmale sicherstellen bzw. ermöglichen. Die Beeinträchtigung der Nachbarbebauung durch Lichtemissionen des Parkhauses wird durch die Verwendung von t.w. lichtundurchlässigen Materialien verhindert. Die exponierte Lage des Plangebietes und die komplexen Ansprüche an das Gebäude erfordern eine präzise und zurückhaltende Gestaltung des Gebäudes. Folgende Festsetzungen werden zur Fassadengestaltung getroffen:

- Im Sockelbereich sind Mauerwerksimitationen sowie glänzende Anstriche nicht zulässig.
- Die Kombination von Beton- und/ oder Putz- und/ oder Keramikflächen an der Außenfassade ist nicht zulässig.
- Die Verwendung von stark strukturierten Putzen und Schlämmen sind nicht zulässig.
- Die Fassaden sind horizontal und/ oder vertikal zu gliedern. Dabei sind jeweils ein Zehntel des horizontalen bzw. des vertikalen Gesamtmaßes der Fassade außerhalb des Sockelbereiches die höchstzulässigen Größenordnungen/ Dimensionen/ Abstände eines erkennbaren Gliederungselementes. (Beispiel: Länge der Fassade 60 m. Somit muss mindestens alle sechs Meter ein vertikal gliederndes Element erkennbar sein.)
- Gänzlich offene Fassadenoberflächen außerhalb des Sockelbereiches sind nicht zulässig.
- Es können Materialien zur Fassadengestaltung verwendet werden, die teilweise lichtdurchlässig (Lichttransmissionsgrad max. 40 %) bzw. durch ihre Verarbeitung an der Fassade teilweise lichtdurchlässig sind. Fassadenoberflächen außerhalb des Sockelbereiches mit Gitterrosten oder Streckmetallen zu verkleiden bzw. zu sichern ist nicht zulässig.
- An der West- und Ostfassade sind großflächig spiegelnde bzw. stark reflektierende Fassadenflächen nicht zulässig.
- Vogelschutz: Die Fassade soll so gestaltet werden dass das Risiko des Vogelschlags minimiert wird
- Bildhafte Darstellungen sind an der Fassade nicht zulässig.
- Rankhilfen zur Fassadenbegrünung sind zulässig.
- Durch Dritte betriebene Werbeanlagen und -banner an den Außenfassaden des Parkhauses sowie im Außenbereich des zugeordneten Sondergebietes sind nicht zulässig.
- Flachdächer mit einer Neigung von maximal 10° sind zulässig.
- Anlagen zur Nutzung von Solarenergie sind auf den Dachflächen zulässig.

Die genaue Fassadengestaltung wird im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens mit dem Stadtbauamt der Universitäts- und Hansestadt Greifswald abgestimmt.

8 Flächenbilanz

Fläche	Quadratmeter (m ²)	in Prozent (%)
Sondergebiet Stellplätze	1.640	11
Sondergebiet Parkhaus	3.680	26
Grünflächen	4.355	31
Straßenfläche (inkl. F+R/B)	4.580	32
Gesamt	14.255	100

Tab.: Flächenbilanz

9 Rechtsgrundlagen

Die Rechtsgrundlagen für den Bebauungsplan Nr. 108 sind:

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. S. 3634)
- Baunutzungsverordnung- BauNVO i.d.F der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. S.3786) Baunutzungsverordnung (BauNVO) i.d.F der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. S.3786)
- Planzeichenverordnung - PlanZV vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58) zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057)
- Landesbauordnung M-V vom 18. April 2006 (GVObI. M-V S. 102), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 5. Juli 2018 (GVObI. M-V S. 221, 228)
- Bundesnaturschutzgesetz (LBauO M-V) vom 15. Oktober 2015 (GVObI. M-V S. 344), zuletzt geändert durch Gesetz vom 13. Dezember 2017 (GVObI. M-V S. 331)
- Naturschutzausführungsgesetz Mecklenburg-Vorpommern (NatSchAG M-V) vom 23. Februar 2010
- Baumschutzsatzung der Universitäts- und Hansestadt Greifswald, vom 30.05.2007

II Umweltbericht

10 Beschreibung des Planvorhabens

10.1 Aufgabenstellung

Für die Sicherung und Realisierung des Vorhabens ist gemäß § 1 (3) BauGB die Aufstellung eines Bebauungsplans (B-Plan) notwendig. Nach § 2 (4) BauGB ist bei der Aufstellung eines Bauleitplanes eine Umweltprüfung durchzuführen (durch die Genehmigungsbehörde). Der Vorhabenträger hat zu diesem Zwecke einen in seiner Form gemäß § 2a BauGB abgefassten Umweltbericht zu erstellen und diesen in der Begründung zum Bebauungsplan zu integrieren.

Da gemäß BNatSchG und NatSchAG M-V durch die Ausweisung von neuen Bebauungsflächen ein Eingriff in Natur und Landschaft vorbereitet wird, ist der Umweltbericht mit einer Eingriffsbilanzierung und der Darstellung von Maßnahmen zur Minderung und zum Ausgleich vorzulegen. Die Aussagen aus der fachlichen Beurteilung sind nach Abwägung in den B-Plan zu übernehmen. Im vorliegenden Umweltbericht sind neben der Ermittlung und Bewertung der voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen zugleich die grünordnerischen Belange integriert.

10.2 Angaben zum Standort

Das Plangebiet befindet sich im Landkreis Vorpommern-Greifswald innerhalb der Universitäts- und Hansestadt Greifswald. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 108 umfasst im Wesentlichen eine durch die GPG betriebene öffentliche Stellplatzanlage sowie eine größere zusammenhängende Grünfläche im nördlichen Bereich. Er wird westlich von der Bleichstraße, östlich von der Straße „Martin-Andersen-Nexö-Platz“ und nördlich durch die Anklamer Straße begrenzt.

Die Vegetation wird auf den Grünflächen hauptsächlich von Zierrasen gebildet, weiterhin sind umfangreiche Gehölzbestände in Form von Gebüsch und Einzelbäumen vorhanden. Die Baumbestände besitzen z.T. ein hohes Alter.

10.3 Art und Umfang des Vorhabens, Angaben zum Bedarf an Grund und Boden sowie Festsetzungen des Bebauungsplanes

Ziel der Planung ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung und den Betrieb einer öffentlichen Stellplatzanlage mit Parkhaus, unter Beachtung der städtebaulichen Situation und dem Erhalt der Grünstrukturen. Zurzeit bietet der von der GPG betriebene Parkplatz „Am Theater“ nach einer im August 2016 beendeten Ertüchtigungsmaßnahme ca. 190 öffentliche Stellplätze an. Es können insgesamt maximal 530 Stellplätze (Parkhaus + Außenanlagen) entstehen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst insgesamt ca. 1,43 ha. Die bereits nahezu vollständig versiegelte Fläche des Parkplatzes „Am Theater“ ist etwa 5.300 qm groß. Davon können dann künftig maximal etwa 3.700 qm Grundfläche für den Bau des Parkhauses in Anspruch genommen werden.

Die Erschließung erfolgt über die Bestandsstraßen „Martin-Andersen-Nexö-Platz“ und Bleichstraße. Der Fuß- und Radweg entlang der Anklamer Straße bleibt erhalten, ist aber ggf. einer neuen Verkehrsführung anzupassen. Zur Übersichtlichkeit der Verkehrsströme werden diese kanalisiert und es ist auch die Führung des Radfahrstreifens zu verändern, und zwar in soweit, dass der Verschwenk auf die Fahrbahn (Schutzstreifen) bereits weiter vor der Einmündung erfolgt, also in Richtung der Bushaltestelle verschoben wird. Die Fußgängerführung wird abgesetzt und die Querung der Straße „Martin-Andersen-Nexö-Platz“ durch geeignete Führungselemente (z.B. Geländer) in Richtung Süden verschoben.

Die Grünfläche bleibt komplett erhalten. Weitere Maßnahmen sind nicht geplant.

Der Bereich der derzeitigen Stellplatzanlage wird gemäß § 11 BauNVO als sonstiges Sondergebiet Parkhaus (SO Parkhaus) festgesetzt. Der Bebauungsplan setzt eine maximal überbaubare Fläche mit einer entsprechenden Beschränkung der Gebäudehöhe auf maximal 12,50 m bzw. 14,35 m (Höhenbezug (HB) DHHN92) bei einer bestehenden Geländehöhe von ca. 2 m (HB DHHN92) sowie 3 bis 4 Geschossen fest. Der Baukörper des Parkhauses wird im nördlichen Bereich der bereits nahezu vollständig versiegelten Sondergebietsfläche des Platzes angeordnet. Die Grundflächenzahl (GRZ) ist daher auf 1,0 festgesetzt. Entsprechend der Anforderungen und der geplanten Maximalvariante von 340 Stellplätzen im Parkhaus hat das ausgewiesene Baufeld eine Breite von 51,0 m und eine Länge von 67,70 m. Die Anordnung von mehreren Bausektoren ist innerhalb des ausgewiesenen Baufeldes zulässig. Die überbaubaren Grundstücksflächen dürfen durch Treppen für Rettungswege und untergeordnete Bauteile sowie Vordächer überschritten werden.

11 Fachziele des Umweltschutzes

Die Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung werden im Landesraumentwicklungsprogramm (LEP) (Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung M-V 2016) und im Regionalen Raumentwicklungsprogramm der Region Vorpommern (RREP 2010; REGIONALER PLANUNGSVERBAND VORPOMMERN) festgelegt. Als übergeordnete naturschutzfachliche Planungen liegen das Erste Gutachtliche Landschaftsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (GLP) (Umweltministerium Mecklenburg-Vorpommern, 2003) und der Gutachtliche Landschaftsrahmenplan für die Region Vorpommern (GLRP) (LUNG 2009) vor.

Im **Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern** wird Greifswald inkl. Umgebung als Entwicklungsraum für Tourismus ausgewiesen (LEP2016).

Das **Regionale Raumentwicklungsprogramm** der Region Vorpommern legt die Universitäts- und Hansestadt Greifswald gemeinsam mit der Hansestadt Stralsund als Oberzentrum fest. Weiterhin legt es das Bebauungsplangebiet als Vorbehaltsgebiet für den Hochwasserschutz fest.

Entsprechend den Angaben im **Gutachterlichen Landschaftsprogramm** Mecklenburg-Vorpommern sind für die Siedlungsfläche keine Ausweisungen vorhanden.

Dem **Gutachtlichen Landschaftsrahmenplan der Region Vorpommern** Mecklenburg-Vorpommern ist für das Plangebiet zu entnehmen, dass es in einem Niederschlagsbenachteiligtem Gebiet liegt. Weitere Angaben sind nicht zu entnehmen, es handelt sich um eine Siedlungsfläche.

Schutzgebiete

Das Vorhabengebiet befindet sich innerhalb des geschlossenen Stadtgebiets, Schutzgebiete sind im näheren Umfeld nicht vorhanden.

Es ist davon auszugehen, dass durch die Festlegungen des B-Planes Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereitet werden. Der Verursacher des Eingriffs ist gem. § 15 BNatSchG verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes zu unterlassen sowie unvermeidbare Eingriffe durch Kompensationsmaßnahmen zu kompensieren.

12 Bestandsbewertung, Wirkungsprognose, Umweltrelevante Maßnahmen und Monitoring

Im Folgenden wird der Bestand, d.h. die natürliche sowie anthropogene Ausstattung der Flächen innerhalb des B-Plangebietes und des Wirkraumes betrachtet und bewertet.

12.1 Tiere und Pflanzen sowie biologische Vielfalt (gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7a BauGB)

12.1.1 Bestand und Bewertung

Naturräumliche Gliederung

Das Plangebiet erstreckt sich in der Landschaftszone "Ostseeküstenland". Innerhalb dieser Landschaftszone ist es der Großlandschaft "Nördliches Insel- und Boddenland" zuzuordnen. Die im Planbereich zugehörige Landschaftseinheit wird als "Südliches Greifswalder Boddenland" betitelt.

Potentiell natürliche Vegetation

Die heutige potentielle natürliche Vegetation ist die denkbare Vegetation, die unter den heutigen Standortverhältnissen ohne menschliche Eingriffe als höchstentwickelte Pflanzengesellschaft anzutreffen wäre.

Für den B-Planbereich sind nach dem Kartenportal des LUNG keine Angaben vorhanden.

Biotoptypen

Zur Beurteilung der vorhandenen Biotoptypen erfolgte eine Biotoptypenkartierung.

Die Beschreibung der Biotoptypen erfolgte nach der Anleitung für die Kartierung von Biotoptypen und FFH-Lebensraumtypen in Mecklenburg-Vorpommern (Schriftenreihe des LUNG 2010/Heft 2).

Biotoptypen und Wertstufen:

Code	Kürzel	Bezeichnung	Status	Wertstufe
2. Feldgehölze, Alleen und Baumreihen				
2.7.1	BBA	Älterer Einzelbaum	§ 18	3
2.7.2	BBJ	Jüngerer Einzelbaum	§ 18	1

13. Grünanlagen der Siedlungsbereiche				
13.2.1	PHX	Siedlungsgebüsch aus heimischen Gehölzarten		1
13.2.2	PHY	Siedlungsgebüsch aus nichtheimischen Gehölzarten		-
13.2.3	PHZ	Siedlungshecke aus heimischen Gehölzen		1
13.2.4	PHW	Siedlungshecke aus nichtheimischen Gehölzen		-
13.3.2	PER	Artenarmer Zierrasen		-
13.3.3	PEB	Beet/Rabatte		-
13.3.4	PEU	Nicht oder teilversiegelte Freifläche, teilweise mit Spontanvegetation		1
14. Biotopkomplexe der Siedlungs-, Verkehrs-, und Industrieflächen				
14.2.2	OCR	Blockrandbebauung		-
14.7.2	OVF	Versiegelter Fuß- und Radweg		-
14.7.5	OVL	Straße		-
14.7.6	OVB	Bundesstraße		-
14.7.8	OVP	Parkplatz, versiegelte Freifläche		-
14.10.5	OSS	Sonstige Ver- und Entsorgungsanlage		-

§ 18 - geschützt nach NatSchAG MV (geschützte Bäume)

Die Biotope des Plangebiets sind anthropogen beeinträchtigt und durch die vorherrschende Nutzung geprägt. Im innerstädtischen Bereich südlich des Platzes der Freiheit als zentraler Verkehrsknotenpunkt ist von einer starken Lärm- und Schadstoffimmission auszugehen. Weiterhin werden die Grünflächen häufig betreten, um sie als Erholungs- und Sportfläche sowie als Hundewiese zu nutzen. Weiterhin sind die Rasenflächen und Beete einer intensiven Pflege ausgesetzt, wodurch eine natürliche Biotopentwicklung praktisch nicht stattfindet.

Fauna und Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Prüfung

Im Kartenportal des Landesamts für Umwelt, Naturschutz und Geologie (LINFOS) ist der Rotmilan als nicht kartiert ausgewiesen. Da das Plangebiet mitten im Stadtgebiet liegt und die vorhandenen Habitate nicht als Brut- oder Nahrungshabitat geeignet sind, ist nicht von einer Betroffenheit der Art auszugehen.

Im Messtischblatt-Quadranten des Bebauungsplan-Gebiets sind ein Horst des Wanderfalken ausgewiesen (Turm der Marienkirche) und 4 Horste des Weißstorchs. Für den Weißstorch ist das Plangebiet als Habitat nicht geeignet. Der Wanderfalke nimmt hohe Gebäude als künstliche Felsen an und ist als nahezu reiner Vogeljäger von Versiegelungen kaum betroffen. Dadurch ist nicht von einer Betroffenheit der genannten Arten auszugehen.

Zur Ermittlung artenschutzrechtlicher Konflikte wurden vorhandene Erfassungsdaten früherer Kartierungen genutzt, darüber hinaus wurden im Jahr 2013 eine Übersichtskartierung von Baumhöhlen sowie eine Brutvogelkartierung vorgenommen (siehe Anlage 3). Der Untersuchungsraum bezieht sich auf den ursprünglichen Geltungsbereich des Vorentwurfs des B-Pans.

Der Gehölzentfall im Plangebiet umfasst nur wenige Einzelbäume und mehrere niedrige Ziersträucher, welche als Bruthabitate für Vögel nicht geeignet sind. Bei den Einzelbäumen konnten keine Höhlen festgestellt werden. Somit sind von dem Vorhaben keine aktuellen Bruthabitate betroffen. Es sind lediglich Habitatbeeinträchtigungen durch den Rückschnitt von Bäumen sowie eine Barrierewirkung durch das geplante Parkhaus zu erwarten. Diese stellen jedoch unter Berücksichtigung einer Bauzeitbeschränkung zum Rückschnitt von Gehölzen auf den Zeitraum zwischen 1. Oktober und 28. Februar keine wesentliche und nachhaltige Beeinträchtigung der Vogelpopulationen dar.

Fledermausquartiere sind vom Vorhaben nicht betroffen, das Bebauungsplangebiet stellt lediglich ein Teil eines Jagdhabitates dar, das durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt wird.

12.1.2 Status-Quo-Prognose (bei Nichtdurchführung der Planung)

Bei einer Nichtdurchführung der Planung bleibt der Parkplatz als versiegelte Fläche erhalten. Die Grünflächen werden weiterhin durch die Stadtbewohner als Erholungsfläche genutzt. Auch die

überplanten Gehölze bleiben weitestgehend ihrer bisherigen Entwicklung unterworfen. Es werden sich keine wesentlichen Änderungen zum Bestand einstellen.

12.1.3 Auswirkungsprognose (Durchführung der Planung)

Das Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft i.S.d. § 12 NatSchAG M-V dar. Nach § 13 BNatSchG ist der Verursacher des Eingriffs dazu verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. In Hinblick darauf werden im Rahmen des Umweltberichtes die möglichen Beeinträchtigungen aufgeführt, welche durch das Vorhaben bewirkt werden können. Nach § 15 BNatSchG hat der Eingriffsverursacher alle unvermeidbaren Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege (Ausgleichsmaßnahmen) so auszugleichen, dass keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen zurückbleiben. Ist dies nicht möglich, sind die beeinträchtigten Strukturen, Funktionen und Prozesse von Natur und Landschaft möglichst gleichwertig oder ähnlich zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Im Folgenden werden die durch das Vorhaben bewirkten Beeinträchtigungen konkret ermittelt und eine Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung vorgenommen. Im Ergebnis werden in Kapitel 12.1.4 die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beschrieben.

Die Bewertung wurde mit Hilfe der „Hinweise zur Eingriffsregelung Mecklenburg-Vorpommern“ (LUNG 1999) durchgeführt. Dabei wurden als Kriterien die Regenerationsfähigkeit, die Gefährdung/Seltenheit sowie die typische Artenausstattung herangezogen.

Bei den vom Vorhaben betroffenen und somit zu bewertenden Biotopen handelt es sich hauptsächlich um anthropogen geschaffene und beeinträchtigte Biotope, deren Regenerationszeiten unter 25 Jahren liegen, deren Gefährdung/Seltenheit als nicht gefährdet zu bewerten ist und deren typische Artenausstattung Anteile bis max. 50 % aufweisen. Demnach besitzen die vorhandenen und von der Maßnahme direkt betroffenen Biotope eine geringe naturschutzfachliche Bedeutung. Weiterhin werden nur geringe Flächen neuversiegelt, Das Parkhaus wird auf der bereits nahezu vollständig versiegelten Fläche des Bestandsparkplatzes errichtet.

Bestimmung des Kompensationserfordernisses aufgrund betroffener Biotoptypen

Für die Bilanzierung werden die Konfliktflächen aufgeführt, die durch das Planvorhaben durch Versiegelung oder durch Inanspruchnahme ohne Versiegelung überplant werden. Flächen, die durch Vorhaben nicht verändert werden fließen nicht mit in die Bilanzierung ein. Dazu gehören sowohl bereits versiegelte oder durch Bebauung in Anspruch genommene Flächen als auch Grundstücke, die durch die Festsetzungen des B-Plans keine Änderung erfahren.

Jedem vom Eingriff betroffenen Biotop wurde ein Kompensationserfordernis zugeordnet, welches dazu dient, die betroffenen Werte und Funktionen des Naturhaushalts wieder herzustellen.

Für die verbleibenden angrenzenden Biotope sind keine erheblichen Beeinträchtigungen durch die Änderung zu erwarten. Da keine Wirkzonen außerhalb des B-Plans entstehen, entfällt die Bilanzierung der Biotopbeeinträchtigung durch mittelbare Eingriffswirkungen.

Die Bilanzierung der Flächen wird gemäß den Festlegungen des B-Planes von der maximal möglichen potentiellen Gesamtversiegelungsfläche sowie der Fläche der notwendigen Zuwegungen ausgegangen.

KV Verlust von Biotopstrukturen durch Versiegelung

Durch die Errichtung des Parkhauses kommt es zu einem Totalverlust sämtlicher ökologischer Funktionen. Dabei werden ausschließlich die bislang nicht versiegelten Flächen betrachtet. Die maximal mögliche Versiegelung im Bereich der vorgesehenen Baugebietsfläche umfasst den Anteil der Grundfläche, die innerhalb der Baugrenze durch die Grundflächenzahl vorgegeben ist. Die GRZ wird für das Sondernutzungsgebiet auf 1,0 festgesetzt. Es sind folgende Biotope betroffen:

Biotoptyp	Flächenverbrauch (m ²)	Wertstufe	Kompensationserfordernis x Korrekturfaktor Freiraumbeeinträchtigungsgrad x Wirkungsfaktor	Flächenäquivalent für Kompensation (m ²)
13.3.2 PER	121	0	(0,5+0,5) x 0,75 x 1	91
Gesamt:			Gesamt:	91

Das Kompensationserfordernis der Rasenflächen wird mit dem einem Satz von 0,5 angesetzt, da eine Vorbelastung durch die vorhandenen Nutzungen vorliegt und ein intensives Pflegeregime herrscht. Der Zuschlag der Versiegelung mit 0,5 ergibt sich aus der geplanten Vollversiegelung. Der Korrekturfaktor Freiraumbeeinträchtigungsgrad wird mit 0,75 angesetzt, da es sich um einen Bereich handelt dessen vorhandenen Vorbelastungen im Durchschnitt < 50 m entfernt sind. Der Wirkungsfaktor beträgt 1.

K 1 Gefährdung von Gehölzen

Im Zuge der Baudurchführung besteht die Gefahr der Schädigung von einem Einzelbaum sowie auf einer Länge von 53 m an Gehölzstrukturen.

Für den gefährdeten Einzelbaum und die Gehölze sind während der baulichen Umsetzung bauzeitliche Schutzvorkehrungen vorzusehen.

12.1.4 Umweltrelevante Maßnahmen

Nach § 15 BNatSchG sind unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege (Ausgleichsmaßnahmen) so auszugleichen, dass keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen zurückbleiben. Ist dies nicht möglich, sind die beeinträchtigten Strukturen, Funktionen und Prozesse von Natur und Landschaft möglichst gleichwertig oder ähnlich zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Zur Vermeidung bzw. Minimierung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt wurden bereits im Rahmen der Bebauungsplanung folgende Maßnahmen berücksichtigt bzw. festgelegt:

- Begrenzung der Gebäudehöhe in Anpassung an die vorhandene Bebauung
- Festsetzung der Grundflächenzahl auf GRZ 1,0
- Festsetzungen bezüglich der Erhaltung und des Schutzes angrenzender Grünflächen
- Festsetzungen bezüglich Erhaltung und Schutz der vorhandenen Gehölzbestände
- Festsetzung artenschutzrechtlicher Maßnahmen für Fledermäuse und Brutvögel

Um baubedingte Biotopverluste zu mindern, sind für die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme möglichst Flächen zu nutzen, die anlagebedingt ohnehin versiegelt bzw. überbaut werden.

Baustelleneinrichtungen, Lagerplätze u. ä. sollen nicht im Kronen- und Wurzelbereich von Gehölzbeständen eingerichtet werden. Für zu erhaltende Einzelbäume und Gehölzbestände sind bauzeitlich Schutzmaßnahmen vorzusehen. Des Weiteren wird aus artenschutzrechtlichen Gründen eine Bauzeiteneinschränkung für Baumfällungen vorgesehen.

Zur Kompensation des Verlustes bzw. der Beeinträchtigung von betroffenen Biotoptypen werden innerhalb des Bebauungsplan-Gebietes Baumpflanzungen vorgenommen. Diese führen zu einem vollständigen Ausgleich des Eingriffs.

V1 Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen, Avifauna

Betroffenheiten von Brutvögeln sind während der Bauphase möglich, da durch die baubedingten Flächenbeanspruchungen potentielle Teilebensräume überbaut werden bzw. ihre avifaunistisch-ökologische Funktion verlieren. Baubedingte optische und akustische Störwirkungen können Veränderungen im Raumnutzungsverhalten von Brutvögeln bewirken, was zu einem Vergrämungseffekt führt. Dies wiederum kann zu nachhaltigen Störungen im Brutgeschehen bzw. im Energiehaushalt der Vögel führen, was sich negativ auf den Reproduktionserfolg auswirken kann.

Bauzeiteneinschränkung für Baufeldfreimachung

Durch folgende artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen können diese Beeinträchtigungen minimiert werden:

- Zum Schutz von Baumbrütern ist bei der Entfernung von Gehölzen generell § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG zu beachten, d. h. die Fällung von Bäumen und die Beseitigung von Gebüsch ist nur innerhalb des gesetzlichen Zeitraumes zwischen dem 1. Oktober und 28. Februar zulässig.
- Unabhängig von den Regelungen im Bebauungsplan gelten für Vorhaben innerhalb des Planbereiches, bspw. bei Gehölzbeseitigungen außerhalb der gesetzlichen Frist (§ 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG), die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG, welche jeweils im Rahmen einer Einzelfallprüfung zu bewerten sind.

V 2 Erhalt von Gehölzen

Zur Erhaltung des Erscheinungsbildes des Plangebietes werden die vorhandenen Bäume erhalten.

S 1 Baumschutz

Sofern Bauarbeiten im baumnahen Bereich (< 3 m) erfolgen, sind die Bäume gemäß DIN 18920 der VOB/C bzw. nach RAS-LP 4 (1999) vor Beschädigungen zu schützen. Der Schutz umfasst neben dem Stammschutz insbesondere den Wurzelbereich. Es sind bei einem Baum Schutzmaßnahmen vorzusehen, welche nach Beendigung der Bauarbeiten wieder zu entfernen sind.

Im Wurzelbereich dürfen keine Abgrabungen bzw. Aufschüttungen erfolgen. Unvermeidbare Bodenbearbeitungen im Wurzel- bzw. Kronentraufbereich sind in wurzelschonender Arbeitsweise (Handarbeit) durchzuführen. Der Wurzelbereich ist bei Abgrabungen feucht zu halten und abzudecken.

Soweit Lichtraumprofil für die Baudurchführung hergestellt werden muss, sind die Schnitтарbeiten vor Beginn der Baumaßnahme durchzuführen um Risschäden zu vermeiden.

S 2 Gehölzschutz

Sofern Bauarbeiten im gehölznahen Bereich (< 3 m) erfolgen, sind die Gehölze gemäß DIN 18920 der VOB/C bzw. nach RAS-LP 4 (1999) vor Beschädigungen zu schützen. Der Schutz umfasst neben dem Stammschutz insbesondere den Wurzelbereich. Es sind auf einer Länge von 53 m Schutzzäune vorzusehen, welche nach Beendigung der Bauarbeiten wieder zu entfernen sind.

Im Wurzelbereich dürfen keine Abgrabungen bzw. Aufschüttungen erfolgen. Unvermeidbare Bodenbearbeitungen im Wurzel- bzw. Kronentraufbereich sind in wurzelschonender Arbeitsweise (Handarbeit) durchzuführen. Der Wurzelbereich ist bei Abgrabungen feucht zu halten und abzudecken.

Soweit Lichtraumprofil für die Baudurchführung hergestellt werden muss, sind die Schnitтарbeiten vor Beginn der Baumaßnahme durchzuführen um Risschäden zu vermeiden.

E 1 Ersatzmaßnahme, Neupflanzung von Bäumen

Durch die Anpflanzung von 5 Hochstämmen kann der Eingriff, der durch den Bau des Parkhauses entsteht, vollständig ausgeglichen werden. Dabei wird gemäß den „Hinweisen zur Eingriffsregelung M-V“ pro Baum ein Flächenäquivalent von 25 m² (insgesamt 125 m²) angesetzt. Die Pflanzung erfolgt auf den Grünflächen südlich des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes. Die geltenden Mindestabstände zu den vorhandenen Verkehrsflächen sind einzuhalten.

Es werden Hochstämmen mit der Qualität 3xv, mDB, 16 -18 oder anteilig Straucharten gepflanzt. Zu pflanzende Arten sind der Pflanzliste zu entnehmen.

Die Pflanzungen haben durch entsprechend geschultes Fachpersonal zu erfolgen.

Die Bäume werden mit Klappmanschetten versehen und mit Dreiböcken gesichert, die Baumscheiben werden gemulcht. Die Pflege umfasst ebenfalls das Wässern sowie einen Erziehungsschnitt im 3. Standjahr.

Kompensationsmaßnahmen	Fläche (m ²)	Wertstufe	Kompensationswertzahl	Leistungsfaktor	Flächenäquivalent (m ²)
Anpflanzung von 5 Bäumen	125	1	1,5	0,5	94
Gesamt:					94

Der Kompensationsbedarf von 91 m² Flächenäquivalenten, der sich aus der Überplanung von Biotoptypen ergibt, wird durch die Baumpflanzung vollständig ausgeglichen.

12.1.5 Erhebliche Auswirkungen und deren Überwachung (Monitoring)

Erhebliche Auswirkungen sind durch die Aufstellung des B-Plans nicht zu erwarten.

Die Umsetzung der vorgesehenen Vermeidungs-, Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hat im Zuge der baulichen Umsetzung sowie nach Fertigstellung des Vorhabens zu erfolgen.

12.2 Boden/Relief (gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7a BauGB)

12.2.1 Bestand und Bewertung

Laut Landschaftsinformationssystem Mecklenburg-Vorpommern (LINFOS) sind im Plangebiet Sand-/ Lehm-/ Ton-/ Schutt-anthropogene Böden der Stadt- und Industriegebiete vorhanden, die sehr heterogen sind. Bezüglich des Bodenpotentials sind die Böden als Kultusole ausgewiesen. Laut LINFOS befinden sich keine Geotope im Planungsgebiet. Die gesamte Fläche ist stark anthropogen überprägt durch Abgrabungen, Aufschüttungen und Überbauung.

12.2.2 Status-Quo-Prognose (bei Nichtdurchführung der Planung)

Bei Nichtdurchführung der Planung ergeben sich keine wesentlichen Unterschiede zum derzeitigen Zustand. Durch die schrittweise genehmigungsfreie Versiegelung kam es bereits zur sukzessiven Beeinträchtigung und zum Verlust des Schutzgutes Boden.

12.2.3 Auswirkungsprognose (Durchführung der Planung)

Durch die großflächige Überplanung bereits versiegelter Flächen kommt es nur zu geringen Neuversiegelungen durch den Bau des Parkhauses.

Baubedingte Auswirkungen

Baubedingt kann es zu Beeinträchtigungen von Böden und deren Funktionen durch Strukturveränderungen (Verdichtung, Zerstörung des Bodengefüges) durch die Baustelleneinrichtung (Schaffung von Material- und Lagerflächen) und Befahren mit schwerem Baugerät kommen. Diese Beeinträchtigungen können vorübergehend (Einschränkung Bodenfunktion durch Bedeckung auf Lagerflächen), aber auch dauerhafte Auswirkungen haben (Verdichtung). Des Weiteren kann es durch den Betrieb der Baugeräte zu Schadstoffeinträgen z.B. bei Unfällen und Havarien kommen. Die Schadstoffeinträge und Staubimmissionen durch den normalen Baubetrieb werden jedoch als geringfügig und nachrangig bewertet.

Anlagenbedingte Auswirkungen

Bedingt durch das Vorhaben kommt es zum Teil zu Neuversiegelungen im Bereich der ausgewiesenen Bau- und Verkehrsflächen. Dadurch ergeben sich vollständige Boden- und Funktionsverluste. Die Inanspruchnahme von Böden ist im Zuge der Ermittlung des Eingriffs in die Biotoptypen bilanziert und über geeignete Maßnahmen auszugleichen.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen von Böden können durch verkehrsbedingte Schadstoffimmissionen, Unfälle oder Havarien entstehen. Dieses Risiko besteht teilweise bereits aufgrund der Nutzung der vorhandenen Verkehrsflächen. Es sind keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten.

12.2.4 Umweltrelevante Maßnahmen

Zur Verminderung der baubedingten Beeinträchtigungen durch Schadstoffeinträge während der Bau- und Betriebsphase sind folgende Minderungsmaßnahmen umzusetzen:

- Minimierung der Baustelleneinrichtungsflächen
- Verwendung von biologisch abbaubaren Schmierstoffen, Sicherungsmaßnahmen zur Unfallverhütung

12.2.5 Erhebliche Auswirkungen und deren Überwachung (Monitoring)

Durch die anlagebedingten Auswirkungen kommt es zu Verlusten an bereits anthropogen vorbelasteten Böden deren Funktionsverluste aber durch geeignete Maßnahmen zur Wiederherstellung von Bodenfunktionen bzw. multifunktional ausgeglichen werden können. Ein additiver Kompensationsbedarf für die abiotischen Sonderfunktionen des Bodens ist nicht gegeben. Die Inanspruchnahme von Böden ist im Zuge der Ermittlung des Eingriffs in die Biotoptypen bilanziert und über geeignete Maßnahmen auszugleichen. Ein Monitoring ist nicht vorzusehen.

12.3 Wasser (gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7a BauGB)

12.3.1 Bestand und Bewertung

Grundwasser

Das Plangebiet liegt laut LINFOS in einem Bereich mit nicht nutzbarem Grundwasserdargebot aufgrund oberflächennaher Versalzung. Der Grundwasserflurabstand bei >2-5 m. Die MMK weist einen Flurabstand von 10-6 dm aus.

Oberflächengewässer

Im Plangebiet existieren keine natürlichen oder künstlichen Oberflächengewässer.

12.3.2 Status-Quo-Prognose (bei Nichtdurchführung der Planung)

Bei Nichtdurchführung der Planung ist zukünftig von keiner größeren Änderung der gegenwärtigen Situation auszugehen. Das anfallende Niederschlagswasser wird weiterhin über die Kanalisation abgeführt, unwesentliche Mengen versickern randlich und auf Pflasterflächen ins Erdreich.

12.3.3 Auswirkungsprognose (Durchführung der Planung)

Ein Einfluss des Vorhabens auf den Wasserhaushalt des Vorhabengebietes oder dessen Umgebung ist nicht zu erwarten, da kein Grundwasserleiter betroffen ist und auch keine großflächigen Oberflächengewässer verloren gehen. Die Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung beschränken sich auf die ergänzenden Versiegelungsbereiche.

Baubedingte Auswirkungen

Baubedingt kann es zu Beeinträchtigungen des Grundwassers durch potenzielle Schadstoffeinträge, Unfälle und Havarien kommen. Bei den vorhandenen großen Grundwasserabständen ist eine Wasserhaltung nicht notwendig.

Die mittlere Grundwasserneubildung wird gemäß dem Kartenportal des Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (LUNG) mit >200-250 mm/a angegeben. Da die Schutzgüter Wasser und Boden eng miteinander in Wechselwirkung treten, wirken sich Veränderungen der Bodeneigenschaften, wie Lagerungsdichte, auch auf die Versickerungsfähigkeit bzw. Grundwasserneubildung aus.

Anlagenbedingte Auswirkungen

Anlagenbedingte Beeinträchtigungen des Wasserhaushaltes ergeben sich im Bereich der versiegelten Flächen. Infolge der Versiegelung kommt es hier zu einer Verringerung der Grundwasserneubildung.

Die Entwässerung der versiegelten Bereiche erfolgt wie bisher in die vorhandenen Systeme.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingte Auswirkungen z. B. durch erhöhten Verkehr und damit verbundene potenzielle Schadstoffeinträge durch Unfälle oder Havarien werden als vernachlässigbar eingeschätzt.

Es ist festzustellen, dass das geplante Vorhaben kaum Einfluss auf den Wasserhaushalt des Gebietes hat. Bei dem vorgesehenen geringen Versiegelungsanteil im Geltungsbereich des B-Planes und den vorhandenen hydrogeologischen Verhältnissen ist keine übermäßige bzw. dauerhafte Absenkung des Grundwasserspiegels zu erwarten. Das Wasser von nicht versiegelten Flächen wird weiterhin in den Untergrund versickern.

Die Kompensation für die Auswirkungen durch die Flächenversiegelungen erfolgt gemäß der Eingriffsregelung multifunktional. Es ergibt sich kein Kompensationsbedarf für abiotische Sonderfunktionen des Wassers.

12.3.4 Umweltrelevante Maßnahmen

Bei Baumaßnahmen oder Eingriffen sind die Vorschriften der Wasserschutzgebietsverordnung entsprechend einzuhalten. Ggf. sind Einzelmaßnahmen gesondert zu beantragen und entsprechende Ausnahmegenehmigungen einzuholen.

12.3.5 Erhebliche Auswirkungen und deren Überwachung (Monitoring)

Erhebliche Auswirkungen sind nicht zu erwarten, ein Monitoring ist somit nicht vorzusehen.

12.4 Klima und Luft (gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7a BauGB)

12.4.1 Bestand und Bewertung

Die Ostsee und die Boddengewässer prägen das Klima in einem etwa 10-30 km breiten Streifen ins Landesinnere hinein. Die Ostsee hat zum einen eine Temperatur stabilisierende Wirkung und zum anderen sind Luftfeuchte und Windgeschwindigkeiten erhöht. Der Land-Seewind-Effekt ist eine Besonderheit, aufgrund von Luftdruckunterschieden. Der Effekt kann Temperatursprünge von 3-9 °C hervorrufen. Der Untersuchungsraum gehört zum Östlichen Küstenklima. Im Vergleich zum Westlichen ist das Östliche Küstenklima kontinentaler geprägt, das heißt, dass die Temperaturamplitude größer ist und daher mehr Sonnen und Frostereignisse stattfinden. Außerdem ist der Land-Seewind-Effekt stärker ausgeprägt

Als Kaltluftentstehungsgebiet haben die Flächen auf Grund der geringen Kaltluftproduktionsrate eine geringe Bedeutung.

Als Frischluftentstehungsgebiet ist das B-Plangebiet für die angrenzenden Siedlungsflächen nicht relevant, da das lokale Klima durch die Land-Seewindzirkulation überprägt ist. Die vorhandenen Gehölze sind in ihrer Fläche zu klein, um eine relevante Luftfilterung zu leisten.

Die Bedeutung der Vegetationsflächen für die lufthygienische Ausgleichsfunktion ist daher gering. Vorbelastungen durch Schadstoffe gehen im Wesentlichen von den angrenzenden Hauptverkehrsstraßen und Emissionen aus Privathaushalten aus.

12.4.2 Status-Quo-Prognose (bei Nichtdurchführung der Planung)

Bei Nichtdurchführung der Planung würde das bestehende Klimagefüge beibehalten. Die Überprägung durch das Küstenklima bleibt bestehen.

12.4.3 Auswirkungsprognose (Durchführung der Planung)

Baubedingte Auswirkungen

Während der Bauphase kann es durch Baufahrzeuge und Bauabläufe zu erhöhten Emissionen kommen.

Im Hinblick auf die Luftgüte sind keine wesentlichen Immissionsbelastungen zu erwarten.

Anlagenbedingte Auswirkungen

Das Vorhaben verursacht geringe Wirkungen im lokal- bzw. kleinklimatischen Maßstab (z.B. durch Aufheizung der Fassade/des Daches). Da bereits Überbauung und Versiegelung des Bodens vorhanden sind, entstehen nur geringe Wirkungen auf die klimawirksamen Eigenschaften der Erdoberfläche. Es sind Wirkungen insbesondere für die mikroklimatischen Verhältnisse zu verzeichnen. Da sich ein spezifisches Lokal- und Mikroklima allerdings nur bei autochthonen Witterungsverhältnissen ausbildet, die insbesondere in den Küstenräumen nur für kurze Zeiträume auftreten (autochthone Wetterlagen ca. 5-7% /Jahr), ist ein Einfluss durch das Vorhaben auf bioklimatisch wirksame Verhältnisse nicht zu erwarten.

Im Hinblick auf die Luftgüte sind ebenfalls keine wesentlichen Immissionsbelastungen zu erwarten.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingte Auswirkungen können z. B. durch erhöhten Verkehr und damit verbundene potenzielle Schadstoffeinträge entstehen. Eine Beeinträchtigung der Luftqualität durch Luftschadstoffe wie Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid und Schwebstaub ist aufgrund der Land-Seewindzirkulation nicht zu erwarten. Beeinträchtigungen durch Unfälle oder Havarien werden als vernachlässigbar eingeschätzt.

12.4.4 Umweltrelevante Maßnahmen

Es sind keine gesonderten Maßnahmen erforderlich, da keine klimarelevanten Wert- und Funktionselemente durch das Vorhaben beeinträchtigt werden.

12.4.5 Erhebliche Auswirkungen und deren Überwachung (Monitoring)

Erhebliche Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Ein Monitoring ist nicht vorzusehen.

12.5 Landschaft (gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7a BauGB)

12.5.1 Bestand und Bewertung

Das Landschaftsbild im Plangebiet wird mit „urban“ bewertet. Besonderheiten dieses Landschaftsbildraumes sind die teils dicht bebauten Bereiche der Universitäts- und Hansestadt Greifswald. Typisch sind die z.T. historischen Gebäude der Innenstadt im Stil der Backsteingotik, um die herum das Stadtbild durch diverse modernere Baustile ergänzt wurde.

Die Landschaft des Bebauungsplanbereiches ist geprägt durch die großflächigen Grünflächen und die Pkw-Aufstellflächen des vorhandenen Parkplatzes, umsäumt von historischen Gebäuden sowie einer teilweisen Blockrandbebauung.

12.5.2 Status-Quo-Prognose (bei Nichtdurchführung der Planung)

Es werden keine relevanten Änderungen angenommen, allerdings können die vorhandenen Grünflächen zukünftig bebaut werden.

12.5.3 Auswirkungsprognose (Durchführung der Planung)

Baubedingte Auswirkungen

Baulärm, baubedingter Verkehrslärm sowie Bewegungen von Baumaschinen bedingen insbesondere eine visuelle Unruhe sowie Lärm- und in deutlich geringerem Maße Geruchsbelastungen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Das geplante Parkhaus wird den bestehenden Parkplatz ersetzen und damit zu keinem relevanten Entfall vorhandener Grünflächen und zu keinem Entfall von stadtbildprägenden Bäumen führen. Es wird aber im Gegensatz zum bisherigen Parkplatz als raumgreifende Struktur eine Veränderung des Ortsbildes für das Umfeld des Martin-Andersen-Nexö-Platzes verursachen. Das Parkhaus wird sich durch die Verwendung leichter Materialien und einer wenig blockhaften Architektur ästhetisch in die vorhandenen Strukturen einfügen und sich von den Dimensionen an der vorhandenen Bebauung orientieren. Dadurch wird die optische Beeinträchtigung der Umgebung minimiert.

Betriebsbedingte Auswirkungen / Folgewirkungen

Betriebsbedingt kommt es zu einer erhöhten Frequentierung der Zufahrtsstraßen und dadurch zur visuellen Unruhe durch Fahrzeugbewegung. Dies ist durch die bestehende Vorbelastung vernachlässigbar und trägt zur Verkehrsentlastung des Innenstadtbereichs bei.

Auswirkungen auf Landschaftliche Freiräume

Landschaftliche Freiräume sind durch das Vorhaben nicht betroffen. Es handelt sich bereits um Siedlungsflächen innerhalb einer Ortslage. Die Bebauungsflächen sind bereits durch Infrastruktur erschlossen, so dass erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes nicht zu erwarten sind.

12.5.4 Umweltrelevante Maßnahmen

Zur Gewährleistung einer landschaftsgerechten Einbindung der Bebauung in den vorhandenen Bestand wurden folgende Minderungsmaßnahmen berücksichtigt:

- Erhaltung der Baugrenze parallel zur Straße
- Eingliederung der Gebäudehöhe in die vorhandene Bebauung
- Erhalt von Gehölzen
- Sicherung von Grünflächen

12.5.5 Erhebliche Auswirkungen und deren Überwachung (Monitoring)

Durch das Planvorhaben ergeben sich bei Einhaltung der bauleitplanerischen Festsetzungen nur geringe Eingriffe in das Ortsbild. Erhebliche oder nachhaltige Eingriffe in besondere Wert- und Funktionselemente des Landschaftsbildes sind nicht zu erwarten. Ein Monitoring ist nicht erforderlich.

12.6 Biologische Vielfalt (gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7a BauGB)

12.6.1 Bestand und Bewertung

Bei den Betrachtungen der biologischen Vielfalt werden zwei Ebenen unterschieden: Ökosystemvielfalt und Artenvielfalt.

Die Ökosystemvielfalt ist die Vielfalt der Ökosysteme und Landnutzungsarten im Untersuchungsraum. Die Erfassung der unterschiedlichen Ökosysteme erfolgt über die Biotopkartierung/Biotopabgleich, da Biotoptypen bzw. Biotopkomplexe die kleinsten Erfassungseinheiten von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere darstellen, in denen jeweils einheitliche standörtliche Bedingungen herrschen, so dass die Biotoptypen auch als kleinste Einheiten der Ökosystemebene aufgefasst werden können.

Die Artenvielfalt (interspezifische Biodiversität) beinhaltet die Artenzahl von Flora und Fauna innerhalb des zu betrachtenden Untersuchungsraumes. Die Bewertung der Artenvielfalt erfolgt über die Bewertung der Bedeutung der jeweiligen Lebensräume, insbesondere für gefährdete Arten. Dabei geht das Kriterium der Artenvielfalt in die Bewertung der Biotoptypen in Form des Kriteriums „Typische Artenausstattung“ ein.

Eine Beeinträchtigung von relevanten Artenpopulationen, kann durch das Vorhaben unter Berücksichtigung der genannten Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen werden.

12.6.2 Status-Quo-Prognose (bei Nichtdurchführung der Planung)

Bei Nichtdurchführung der Planung wird es zu keiner wesentlichen Änderung der biologischen Vielfalt kommen.

12.6.3 Auswirkungsprognose (Durchführung der Planung)

Durch das Vorhaben werden kaum Biotope überplant, Grünflächen werden fast vollständig erhalten. Die Artenvielfalt wird ebenfalls nicht beeinträchtigt, da durch das Vorhaben weder spezifische

Habitats verloren gehen, noch Populationen derart beeinträchtigt werden, dass verloren gehen könnten. Somit wird weder die Ökosystemvielfalt, noch die Artenvielfalt relevant beeinträchtigt.

12.6.4 Umweltrelevante Maßnahmen

Umweltrelevante Maßnahmen über die in den einzelnen Schutzgütern genannten sind nicht vorgesehen.

12.6.5 Erhebliche Auswirkungen und deren Überwachung (Monitoring)

Ein Monitoring ist nicht vorgesehen.

12.7 Menschen (gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7c BauGB)

12.7.1 Bestand und Bewertung

Die Anwohner und Besucher haben direkten Zugang zu den vorhandenen Grünflächen, der Parkplatz bietet zurzeit ca. 190 öffentliche Stellplätze an.

Die Erschließung erfolgt über das vorhandene Straßensystem.

Ein Schallschutzgutachten wurde erstellt.

Die angrenzenden Wohngebiete sind vor allem nach Norden und Westen einer Vorbelastung aus Immissionen des Platzes der Freiheit und der angrenzenden Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt, die Bleichstraße und der Martin-Andersen-Nexö-Platz stellen sich durch das geringe Verkehrsaufkommen dagegen als ruhigere Bereiche dar. Die Grünflächen bilden eine grüne Zäsur zur vorhandene flächigen Bebauung..

12.7.2 Status-Quo-Prognose (bei Nichtdurchführung der Planung)

Bei Nichtdurchführung der Planung wird es zu keiner wesentlichen Änderung der Erholungsfunktion und Parkplatzsituation kommen.

12.7.3 Auswirkungsprognose (Durchführung der Planung)

Die Erholungsfunktion der vorhandenen Grünflächen bleibt unter Berücksichtigung der Vorbelastung weitestgehend erhalten.

Die Parkplatzsituation wird für das Umfeld erheblich verbessert, die Planung trägt zur Entlastung der innerstädtischen Bereiche bei.

Baubedingte Auswirkungen

Das erhöhte Verkehrsaufkommen von Baufahrzeugen während der Bauphase ergibt eine leicht erhöhte temporäre Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigung.

Baubedingte Störungen der Erholungsfunktionen, die sich insbesondere in Form von Baulärm, baubedingtem Verkehrslärm und Unruhewirkung sowie in geringerem Maße in Form von Schadstoffeinträgen, Geruchsbelästigungen, Erschütterungen und erschwerter Zugänglichkeit ergeben, können im Umfeld des B-Plangebietes in geringem, aber vertretbarem Maße auftreten.

Anlagebedingte Auswirkungen

Nachhaltig beeinträchtigende anlagebedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind nicht zu erwarten. Der südliche Planbereich und die angrenzenden Wohngebäude werden teilweise von den Lärmimmissionen vom Platz der Freiheit abgeschirmt. Optische Auswirkungen durch das Parkhaus selbst werden durch Verwendung leichter Materialien und einer ästhetischen Gestaltung minimiert.

Betriebsbedingte Auswirkungen / Folgewirkungen

Lärm- und Schadstoffemissionen werden v. a. durch Kfz-Bewegungen verursacht. Laut dem Schallgutachten bleiben die Lärmimmissionen überwiegend im zulässigen Bereich, nur nachts werden Überschreitungen in geringem Maße prognostiziert, die durch entsprechende Maßnahmen vermieden werden können. Die Erhöhung des Verkehrsaufkommens zum Parkhaus ruft voraussichtlich keine erhebliche Beeinträchtigung hervor. Die Parkplatzsituation im Plangebiet wird erheblich verbessert, dadurch kann die Parkplatzsituation in den angrenzenden Bereichen und vor allem in der Innenstadt entspannt und der Parkplatzsuchverkehr verringert werden. Die Beeinträchtigung durch Licht aus dem Gebäude wird durch die Verwendung von t.w. lichtundurchlässigen Materialien verhindert.

12.7.4 Umweltrelevante Maßnahmen

Maßnahmen, die zur Vermeidung von Lärm und anderen, erhöhten Emissionen beitragen, umfassen die Zuordnung von Dauerparkplätzen im Nahbereich des Lärmimmissionspunktes 3 sowie

die Geschwindigkeitsreduzierung in der Bleichstraße und der Straße „Martin-Andersen-Nexö-Platz“.

12.7.5 Erhebliche Auswirkungen und deren Überwachung (Monitoring)

Beeinträchtigungen der Wohn- oder Erholungsfunktionen fallen nicht unter die Eingriffsregelung. Erhebliche negative Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind durch die im B-Plan getroffenen Festlegungen zum Immissionsschutz nicht zu erwarten. Ein Monitoring ist nicht vorzusehen.

12.8 Kultur- und sonstige Sachgüter (gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7d BauGB)

12.8.1 Bestand und Bewertung

Im Planungsgebiet selbst sind Kulturgüter und Denkmalbelange vorhanden. Auf der nördlichen Grünfläche befindet sich an einer hochgewachsenen Schwarzpappel ein Gedenkstein für den Schriftsteller Martin Andersen Nexö. Der Baum selbst ist als Naturdenkmal ausgewiesen. Außerhalb des Plangebiets befindet sich östlich ein ehemaliger Kasernenkomplex, in dem sich heute das Landesarchiv (Institution des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege Mecklenburg-Vorpommerns) befindet und das unter Denkmalschutz steht. Nordöstlich befindet sich an der Anklamer Straße das neoklassizistische Theater Vorpommern.

Bodendenkmäler oder Bodendenkmalverdachtsflächen sind nicht bekannt.

Die Denkmalbelange haben eine sehr hohe Wertigkeit.

Als Sachgüter ist die vorhandene Infrastruktur zu nennen. Sie unterliegt keiner besonderen Wertigkeit.

12.8.2 Status-Quo-Prognose (bei Nichtdurchführung der Planung)

Bei Nichtdurchführung der Planung wird es voraussichtlich nicht zu Veränderungen von Kultur- und sonstigen Sachgütern kommen.

12.8.3 Auswirkungsprognose (Durchführung der Planung)

Durch die geplante Bebauung ist eine Beeinträchtigung von Kultur- und Sachgütern nicht zu erwarten. Die Festsetzungen im Bebauungsplan sichern den Erhalt der denkmalgeschützten Objekte.

12.8.4 Umweltrelevante Maßnahmen

Falls im Zuge der Erdarbeiten zufällig Bodendenkmale neu entdeckt werden, gelten die Bestimmungen des § 11 DSchG M-V. Bei Neufunden ist die Untere Denkmalschutzbehörde unverzüglich zu benachrichtigen und Funde sowie Fundstelle sind bis zum Eintreffen eines Mitarbeiters oder Beauftragten des Landesamtes für Bodendenkmalpflege in unverändertem Zustand zu erhalten. Weitere Umweltrelevante Maßnahmen sind die Festsetzungen des Erhalts der denkmalgeschützten Objekte und Bereiche.

12.8.5 Erhebliche Auswirkungen und deren Überwachung (Monitoring)

Auswirkungen und Maßnahmen sind in der weiteren Planung zu betrachten. Erhebliche Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Durch die o.g. Maßnahmen ist auch bei einer Neuentdeckung derzeit unbekannter Bodendenkmäler die Bergung und Dokumentation der Denkmale sichergestellt. Weitere Maßnahmen sind voraussichtlich nicht erforderlich.

12.9 Wechselwirkungen (gem. § 1 Abs. 6 Nr. 7a BauGB)

12.9.1 Bestand und Bewertung

Im Wesentlichen sind im konkreten Fall folgende Wechselwirkungen zu berücksichtigen:

Schutzgut	Wechselwirkungen mit anderen Schutzgütern
Menschen	<ul style="list-style-type: none"> • Schutzgüter Pflanzen, Boden, Wasser, Klima/Luft und Landschaft bilden die Lebensgrundlage des Menschen (Wohn- bzw. Wohnumfeldfunktion und Erholungsfunktionen sind nicht in ökosystemare Zusammenhänge eingebunden).
Pflanzen	<ul style="list-style-type: none"> • Bestandteil/Strukturelement des Landschaftsbildes • Abhängigkeit der Vegetation von den abiotischen Standorteigenschaften (Bodenform, Relief, Geländeklima, Grundwasser-Flurabstand) • Pflanzen als Schadstoffakzeptor im Hinblick auf die Wirkpfade Pflanzen-

	<p>Mensch, Pflanzen-Tier</p> <ul style="list-style-type: none"> • anthropogene Vorbelastungen von Pflanzen/ Biotopstrukturen (Überbauung, Standortveränderungen)
Tiere	<ul style="list-style-type: none"> • Abhängigkeit von der biotischen und abiotischen Lebensraumausstattung (Vegetation/ Biotopstruktur, Biotopvernetzung, Lebensraumgröße, Boden, Geländeklima / Bestandsklima, Wasserhaushalt) • Spezifische Tierarten- / gruppen als Indikatoren für die Lebensraumfunktion von Biotoptypen/ -komplexen • anthropogene Vorbelastungen von Tieren und Lebensräumen (Störung, Verdrängung)
Boden	<ul style="list-style-type: none"> • Lebensraum für Tiere und Menschen, Standort für Biotope u. Pflanzengesellschaften • Bedeutsam für den Landschaftswasserhaushalt (Grundwasserneubildung, Retentionsfunktion, Grundwasserschutz, Grundwasserdynamik) • Abhängigkeit der ökologischen Bodeneigenschaften von den geologischen, geomorphologischen, wasserhaushaltlichen, vegetationskundlichen und klimatischen Verhältnissen • Boden als Schadstoffseneke und Schadstofftransportmedium im Hinblick auf die Wirkpfade Boden-Pflanzen, Boden-Wasser, Boden-Mensch • anthropogene Vorbelastungen des Bodens (Bearbeitung, Stoffeinträge, Verdichtung, Versiegelung) • Boden als historische Struktur / Bodendenkmal
Wasser	<ul style="list-style-type: none"> • Abhängigkeit der Grundwasserergiebigkeit von den hydrogeologischen Verhältnissen und der Grundwasserneubildung • Abhängigkeit der Grundwasserneubildung von klimatischen, bodenkundlichen und vegetationskundlichen, nutzungsbezogenen Faktoren • Abhängigkeit der Grundwasserschutzfunktion von der Grundwasserneubildung und der Speicher- und Reglerfunktion des Bodens • oberflächennahes Grundwasser als Standortfaktor für Biotope und Tierlebensgemeinschaften • oberflächennahes Grundwasser in seiner Bedeutung als Faktor der Bodenentwicklung • Grundwasser als Schadstofftransportmedium im Hinblick auf die Wirkpfade Grundwasser-, Mensch • anthropogene Vorbelastungen des Grundwassers (Nutzung, Stoffeintrag)
Klima / Luft	<ul style="list-style-type: none"> • Geländeklima in seiner klimaökologischen Bedeutung für den Menschen sowie als Standortfaktor für Vegetation und Tierwelt • Abhängigkeit des Geländeklimas und der klimatischen Ausgleichsfunktion (Kaltluftabfluss u.a.) von Relief, Vegetation, Nutzung und größeren Wasserflächen • anthropogene Vorbelastungen des Klimas • lufthygienische Situation für den Menschen • Bedeutung von Vegetationsflächen für die lufthygienische Ausgleichsfunktion • Luft als Schadstofftransportmedium im Hinblick auf die Wirkpfade Luft-Pflanzen, Luft-, Mensch • anthropogene, lufthygienische Vorbelastungen
Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> • Abhängigkeit des Landschaftsbildes von den Landschaftsfaktoren Relief, Vegetation/Nutzung • anthropogene Vorbelastungen des Landschaftsbildes (Überformung)

12.9.2 Status-Quo-Prognose (bei Nichtdurchführung der Planung)

Bei Nichtdurchführung der Planung treten voraussichtlich keine erheblichen Beeinträchtigungen infolge der Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern durch Addition oder Potenzieren der Wirkungen auf.

12.9.3 Auswirkungsprognose (Durchführung der Planung)

Die für das Vorhaben relevanten Wechselwirkungszusammenhänge und funktionalen Beziehungen innerhalb von Schutzgütern und zwischen Schutzgütern werden im Rahmen der schutzgutbezogenen Auswirkungsprognose berücksichtigt. Aller Voraussicht nach treten darüber hinaus keine erheblichen Beeinträchtigungen infolge der Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern durch Addition oder Potenzieren der Wirkungen auf.

12.9.4 Umweltrelevante Maßnahmen

Es sind keine gesonderten Maßnahmen erforderlich.

12.9.5 Erhebliche Auswirkungen und deren Überwachung (Monitoring)

Erhebliche Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

13 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes

Mit der Umsetzung der Planung wird sich die Struktur der vom Eingriff betroffenen Flächen in geringem Maße verändern. Dies betrifft vor allem die vorhandenen Biotope sowie die Bodenfunktionen die das Areal gegenwärtig hat. Aus Sicht des Orts- und Landschaftsbildes werden ähnliche Strukturen entstehen, die sich einfügen.

Durch den Bebauungsplan Nr. 108 wird eine zu einem geringen Anteil zusätzlich versiegelte Fläche ausgewiesen. Da die Bebauung auf bereits vorbelasteten Flächen stattfindet, kann die Erheblichkeit des Eingriffs gemindert werden.

Neben der Ausweisung von öffentlichen Grünflächen bleiben Gehölzstrukturen erhalten. Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen sichern den Bestand von Brutvogelarten und Fledermäusen.

Im Hinblick auf die Fauna bewirkt die Strukturänderung nur eine geringe Änderung, da auch zukünftig vor allem ubiquitäre Arten (Kulturfolger) die Fläche nutzen werden. Das betrifft insbesondere die Avifauna.

14 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Wirkungen

Das Bundesnaturschutzgesetz § 13 schreibt vor, dass Eingriffe vermieden, vermindert und ausgeglichen werden müssen. Sollte ein Ausgleich nicht möglich sein, sind Ersatzmaßnahmen zur Wiederherstellung der Funktionen für Natur und Landschaft durchzuführen.

Zur Vermeidung bzw. Minimierung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt werden Maßnahmen bereits im Rahmen der Vorhabenplanung integriert.

Dazu gehört der Schutz des Bodens, die Reduzierung der möglichen Versiegelung, die Vermeidung von Beeinträchtigungen geschützter Biotope u.a..

Um baubedingte Biotopverluste zu mindern, sind während der Baudurchführung möglichst Flächen zu nutzen, die anlagebedingt ohnehin versiegelt bzw. überbaut werden. Baustelleneinrichtungen, Lagerplätze u. ä. sollen nicht im Wurzelbereich von Gehölzbeständen eingerichtet werden.

Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Zur Vermeidung bzw. Minimierung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt sind folgende Maßnahmen bereits im Rahmen der Vorhabensplanung integriert:

- Begrenzung der Gebäudehöhe
- Festsetzung GRZ
- Festsetzungen bezüglich der Gestaltung der unversiegelten Bereiche (Festsetzung öffentliche Grünflächen)
- Festsetzungen bezüglich Erhaltung und Schutz vorhandener Bäume
- Festsetzungen bezüglich der Neupflanzung von Bäumen

- Festsetzungen bezüglich der zu erhaltenden denkmalgeschützten Elemente

Um baubedingte Biotopverluste zu mindern, sind während der Baudurchführung möglichst Flächen zu nutzen, die anlagebedingt ohnehin versiegelt bzw. überbaut werden. Baustelleneinrichtungen, Lagerplätze u. ä. sollen nicht im Wurzelbereich von Gehölzbeständen eingerichtet werden. Für zu erhaltende Einzelbäume und Gehölzbestände sind bauzeitlich Schutzmaßnahmen vorzusehen.

Aus artenschutzrechtlichen Gründen ist eine Bauzeiteneinschränkung für die Baufeldfreimachung vorgesehen. Zur Kompensation des Verlustes bzw. der Beeinträchtigung von betroffenen Biotoptypen werden Ersatzmaßnahmen südlich des B-Plangebietes ausgewiesen. Diese führen zu einer vollständigen Kompensation des Eingriffs.

Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen

Aus dem Verlust von Biotopstrukturen durch Versiegelung ergibt sich ein Kompensationsbedarf von etwa 91 m² Flächenäquivalenten.

Durch die Ersatzmaßnahme - **E 1 Neupflanzung von Bäumen** - wird ein Kompensationsflächenäquivalent von 94 m² erreicht und gleicht den Kompensationsbedarf vollständig aus. Durch die Anpflanzung von 5 Hochstämmen kann der Eingriff, der durch den Bau des Parkhauses entsteht, vollständig ausgeglichen werden. Dabei wird gemäß den „Hinweisen zur Eingriffsregelung M-V“ pro Baum ein Flächenäquivalent von 25 m² (insgesamt 125 m²) angesetzt. Die Pflanzung erfolgt auf den Grünflächen innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes. Die geltenden Mindestabstände zu den vorhandenen Verkehrsflächen sind einzuhalten. Es werden Hochstämmen mit der Qualität 3xv, mDB 16 -18 oder anteilig Straucharten gepflanzt. Zu pflanzende Arten sind der Pflanzliste zu entnehmen.

15 Darstellung der wichtigsten geprüften Alternativen aus Umweltsicht

Ziel des Bebauungsplans ist die Sicherung der vorhandenen Strukturen und Schaffung von Parkplatzflächen im Rahmen des Parkraumkonzeptes. Aufgrund der vorhandenen baulichen Strukturen sowie der vorhandenen Erschließungsstraßen drängt es sich auf, die Bebauung funktionsbezogen an die vorhandenen Strukturen anzugliedern. Daher wurden im Zuge des Bebauungsplanverfahrens keine weiteren Alternativen untersucht.

16 Zusätzliche Angaben

- Zur Beurteilung der Planung aus Sicht von Natur und Landschaft wurde die Arbeitshilfe „Hinweise zur Eingriffsregelung M-V, 1999/Heft 3“ verwendet.
- Die Überwachung der Kompensationsmaßnahmen ist parallel zur Errichtung des Parkhauses umzusetzen.
- Bei der Zusammenstellung der Angaben traten keine Schwierigkeiten auf.

17 Zusammenfassung

Ziel der Planung ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung und den Betrieb einer öffentlichen Stellplatzanlage mit Parkhaus, unter Beachtung der städtebaulichen Situation und dem Erhalt der Grünstrukturen. Der Schutz und die Erhaltung denkmalgeschützter Objekte und die Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Belange gehören ebenso zur planerischen Zielsetzung. Bei der Planung wurden die Belange der übergeordneten Fachplanungen sowie des Naturschutzes berücksichtigt.

Das Planungsvorhaben bewirkt Eingriffe in Natur und Landschaft, welche durch Maßnahmen der Vermeidung, Minderung sowie durch Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden.

Es kommt zu Beeinträchtigungen, welche einem Kompensationsbedarf von 91 m² Flächenäquivalent (KFÄ) entsprechen. Der Kompensationsbedarf entsteht durch den Verlust von Biotopfunktionen durch zusätzliche Versiegelung. Ein additiver Kompensationsbedarf wurde nicht ermittelt. Die Kompensation erfolgt durch die Anpflanzung von 5 Bäumen und entspricht 94 m² KFÄ.

Aufgrund des Artenschutzes muss die Baufeldfreimachung zwischen 1. Oktober und 28. Februar erfolgen.

18 Anhang

18.1 Pflanzliste

Für die Pflanzgebote sind heimische, standortgerechte Bäume und Sträucher, entsprechend nachfolgender Pflanzliste zu verwenden:

Hochstämme (Auswahl)

Pflanzenqualität: H. 3xv.; mDb; 16-18

(Hochstamm, 3 x verpflanzt; mit Drahtballen, Stammumfang in 1 m Höhe 16-18 cm)

Acer campestre	Feld-Ahorn
Acer platanoides	Spitz-Ahorn
Acer pseudoplatanus	Berg-Ahorn
Betula pendula	Hänge-Birke
Carpinus betulus	Hainbuche
Fagus sylvatica	Rot-Buche
Pinus sylvestris	Waldkiefer
Quercus robur	Stiel-Eiche
Quercus petraea	Trauben-Eiche
Sorbus aucuparia	Eberesche
Sorbus intermedia	Schwedische Mehlbeere
Tilia cordata	Winterlinde
Tilia platyphyllos	Sommerlinde
Ulmus laevis	Flatter-Ulme

Straucharten:

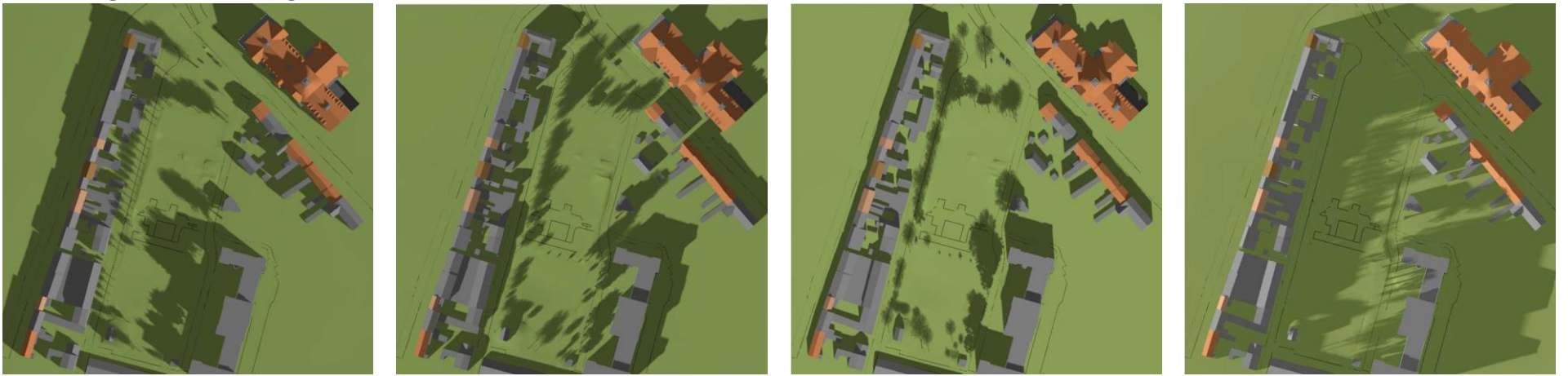
Pflanzenqualität: I. Str. 2xv.; 60-100

(leichter Strauch, 2 x verpflanzt; ohne Ballen, Höhe 60-100 cm)

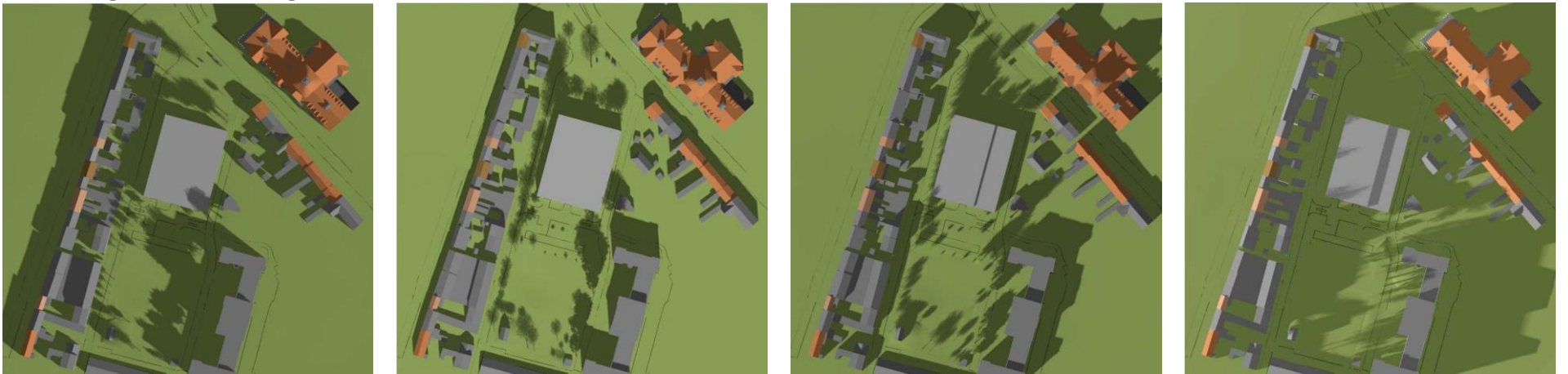
Amelanchier ovalis	Felsenbirne
Carpinus betulus	Hainbuche
Cornus sanguinea	Blutroter Hartriegel
Corylus avellana	Gemeine Hasel
Crataegus monogyna	Eingrifflicher Weißdorn
Euonymus europaeus	Pfaffenhütchen
Ligustrum vulgare	Gewöhnlicher Liguster
Lonicera xylosteum	Heckenkirsche
Malus sylvestris	Wildapfel
Prunus avium	Vogel-Kirsche
Prunus spinosa	Schlehe
Ribes rubrum	Rote Johannisbeere
Rosa canina	Hunds-Rose
Sambucus nigra	Schwarzer Holunder
Sambucus racemosa	Holunder
Salix caprea	Sal-Weide
Salix cinerea	Grau-Weide
Viburnum lantana	Wolliger Schneeball
Viburnum opulus	Gemeiner Schneeball

18.2 Abbildung von Verschattungen

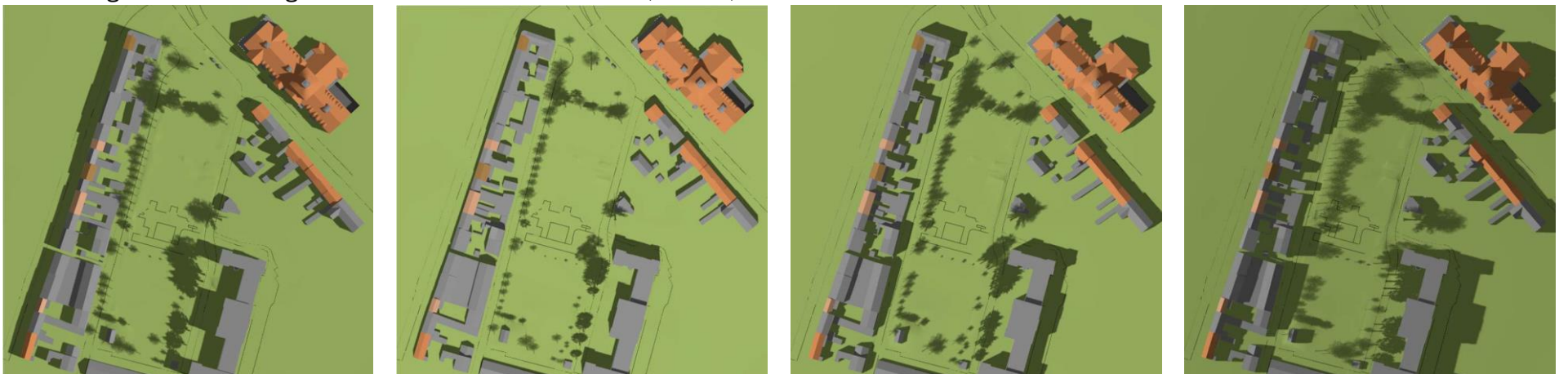
Darstellung der Verschattung am **21. März ohne Parkhaus**: 9 Uhr, 12 Uhr, 15 Uhr und 17 Uhr



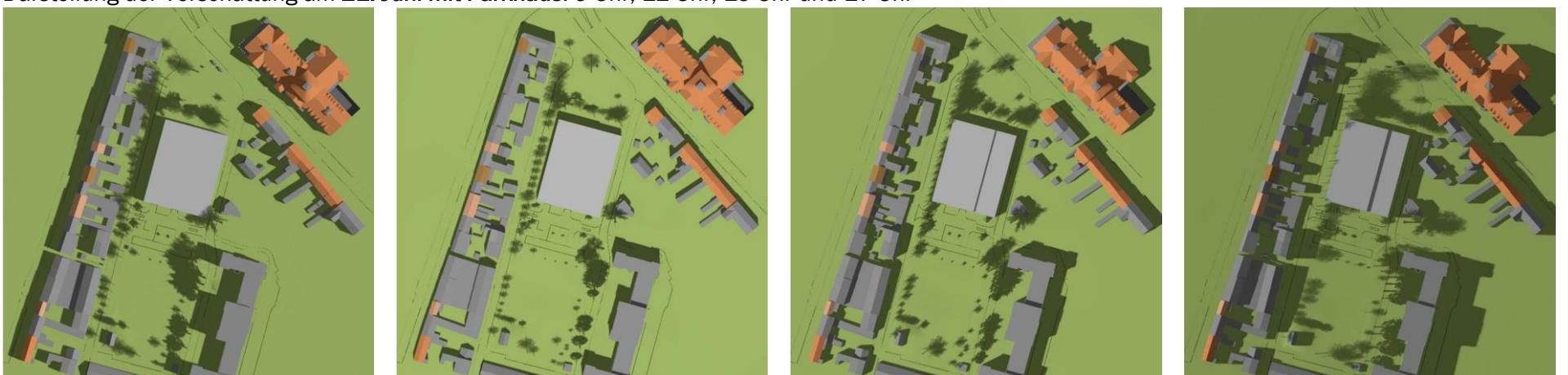
Darstellung der Verschattung am **21. März mit Parkhaus**: 9 Uhr, 12 Uhr, 15 Uhr und 17 Uhr



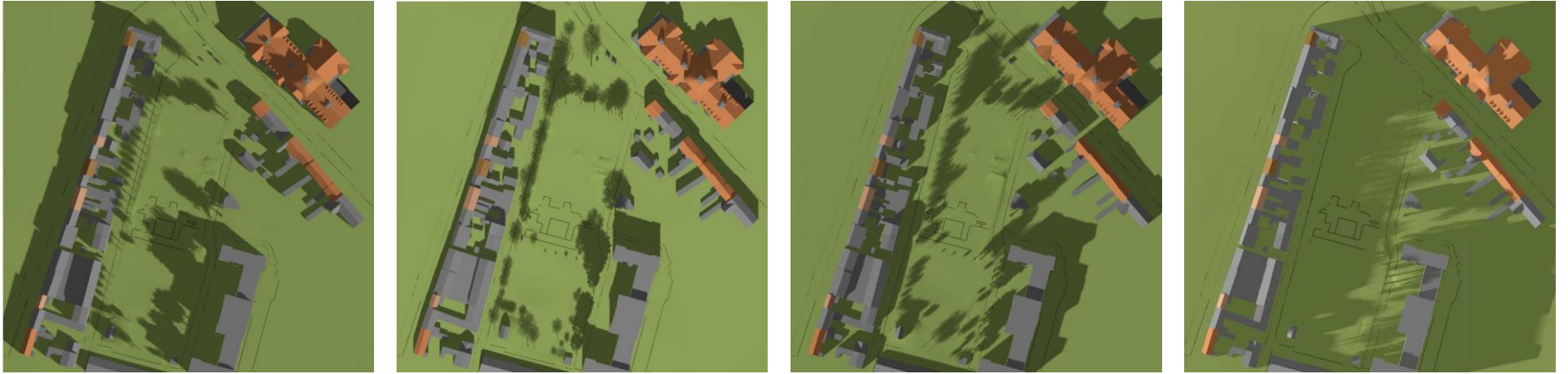
Darstellung der Verschattung am **21. Juni ohne Parkhaus**: 9 Uhr, 12 Uhr, 15 Uhr und 17 Uhr



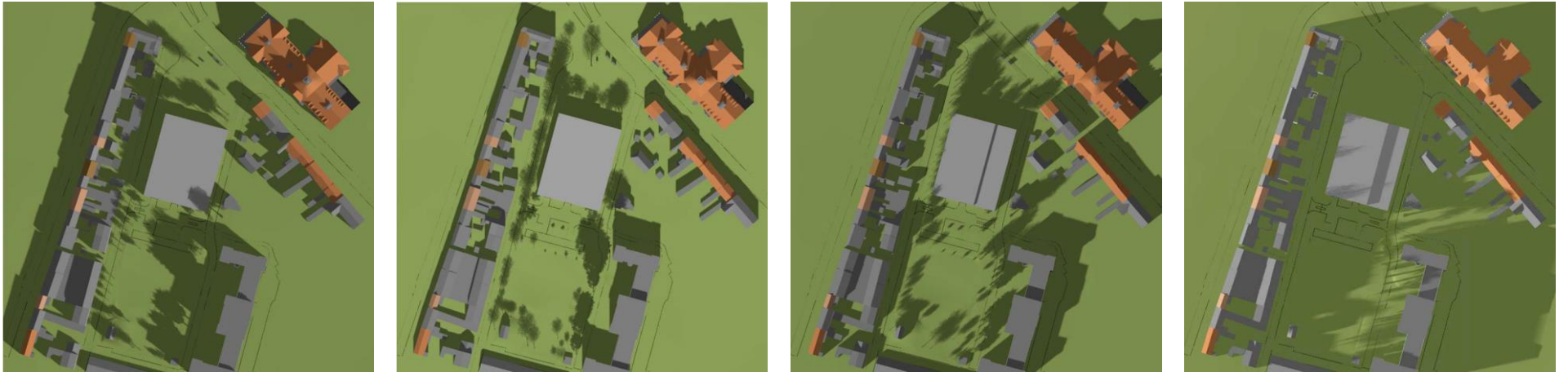
Darstellung der Verschattung am **21. Juni mit Parkhaus**: 9 Uhr, 12 Uhr, 15 Uhr und 17 Uhr



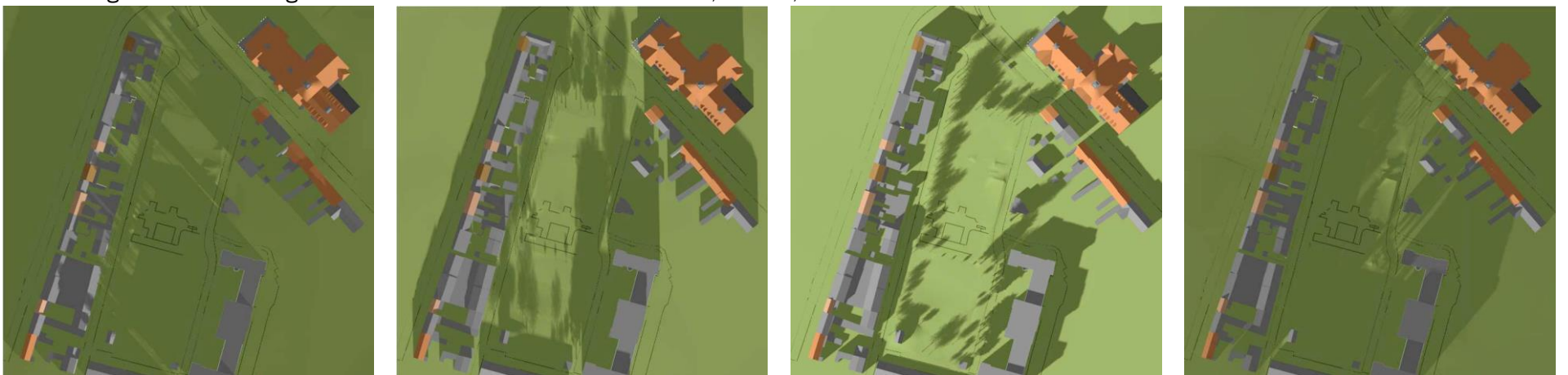
Darstellung der Verschattung am **23. September ohne Parkhaus:** 9 Uhr, 12 Uhr, 15 Uhr und 17 Uhr



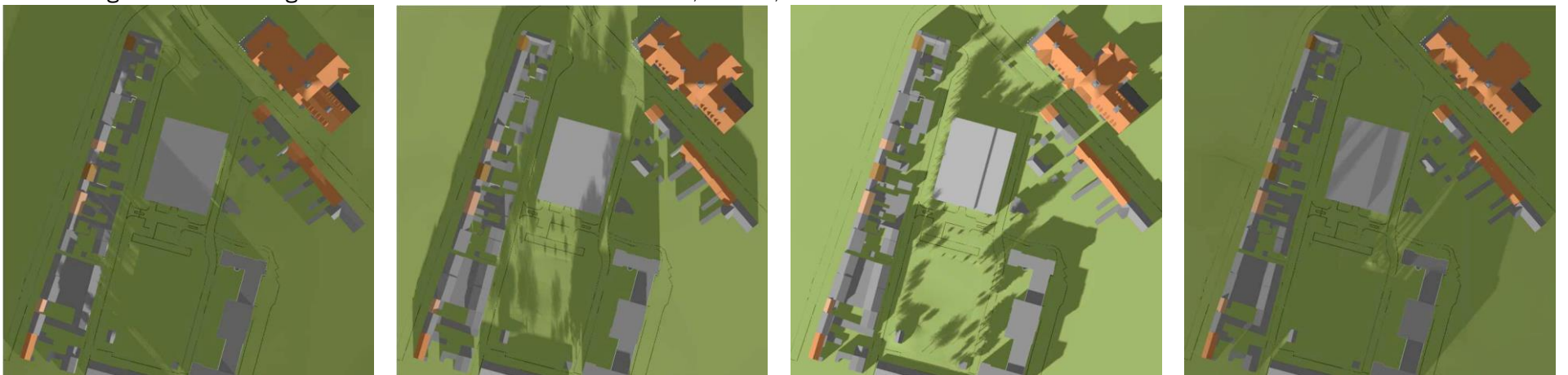
Darstellung der Verschattung am **23. September mit Parkhaus:** 9 Uhr, 12 Uhr, 15 Uhr und 17 Uhr



Darstellung der Verschattung am **21. Dezember ohne Parkhaus:** 9 Uhr, 12 Uhr, 15 Uhr und 15:45 Uhr



Darstellung der Verschattung am **21. Dezember mit Parkhaus:** 9 Uhr, 12 Uhr, 15 Uhr und 15:45 Uhr



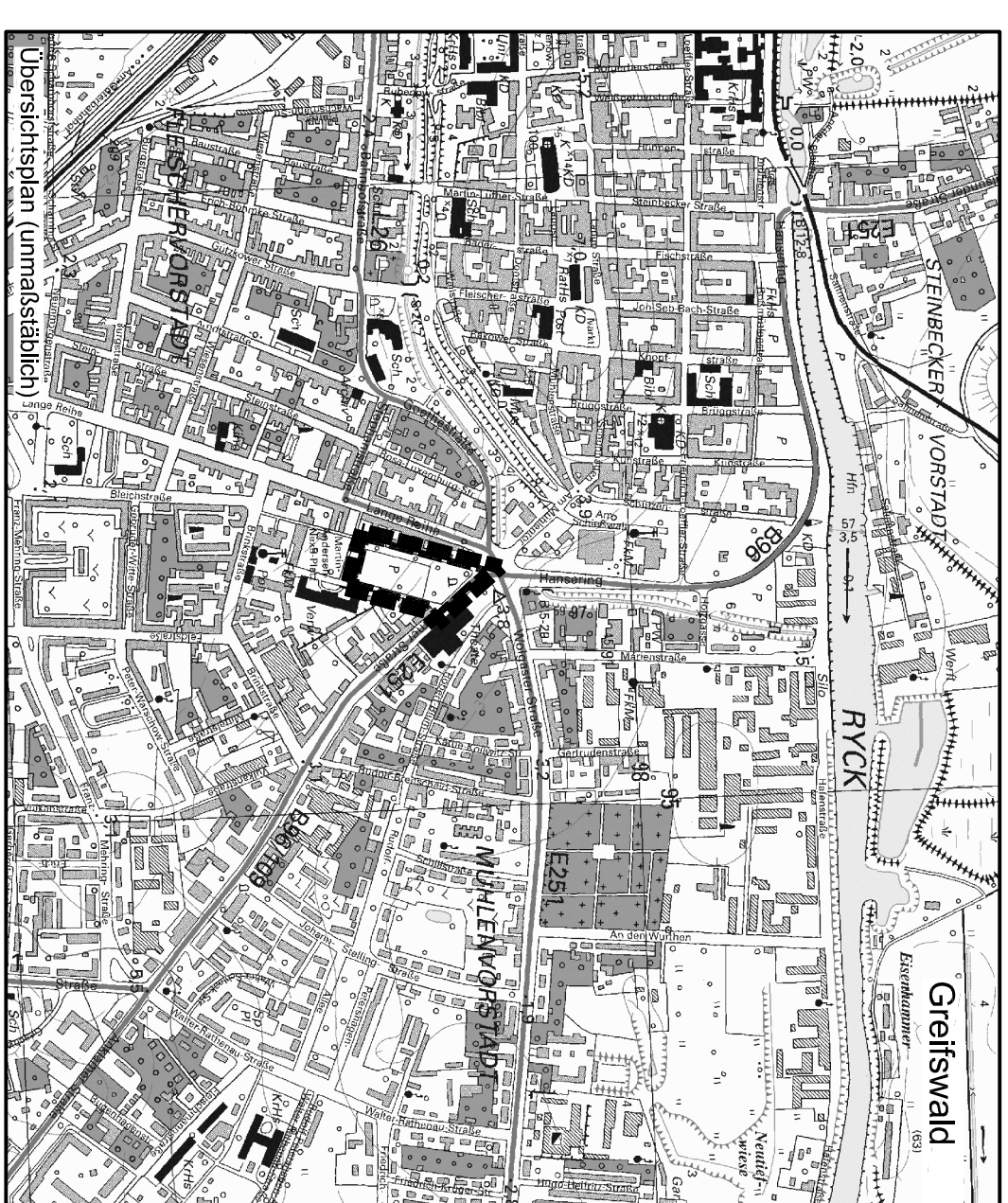
...

Greifswald, den

Der Oberbürgermeister

Bestands- u. Konfliktplan zum Umweltbericht
Bebauungsplan Nr. 108
- Martin-Andersen-Nexö-Platz -

Satzung M 1 : 1.000



Auftraggeber:
Greifswalder Parkraum-
Bewirtschaftungsgesellschaft mbH

Planverfasser:
INGENIEURPLANUNG-OST GmbH
Ingenieure und Landschaftsplaner
17489 Greifswald • Poggendorfsweg 28



Universitäts- und Hansestadt Greifswald
Anspruchspartner: J. Akrami
Stand : Januar 2019

Stadtbaumeister
Markt 15
17489 Greifswald

LEGENDE BESTAND

Nochrichtlich

B-Plangrenze
Baugrenze lt. B-Plan

2.1.3 BLS
Code
Biotopynummer

2. Feldgehölze, Alleen und Baumreihen

2.7.1 BBA Älterer Einzelbaum

2.7.2 BBU Jüngerer Einzelbaum

13. Grünanlagen der Siedlungsbereiche

13.2.1 PHX Siedlungsgebüsch aus heimischen Gehölzarten

13.2.3 PHZ Siedlungshecke aus heimischen Gehölzen

13.2.4 PHW Siedlungshecke aus nichtheimischen Gehölzen

13.3.2 PER Artenernner Zierrasen

13.3.3 PEB Beet / Rabatte

14. Biotopkomplexe der Siedlungs-, Verkehrs- und Industrieflächen

14.7.2 OVF Versiegelter Rod- und Fußweg

14.7.5 OWL Straße

14.7.8 OVP Parkplatz, versiegelte Freifläche

14.10.5 OSS Sonstige Ver- und Entsorgungsanlage

Legende Konflikte

KV Konfliktbezeichnung Versiegelung

K1 Konfliktnummer fortlaufend

Gefährdung von Bäumen

Inanspruchnahme mit Versiegelung





Universitäts- und Hansestadt
Greifswald

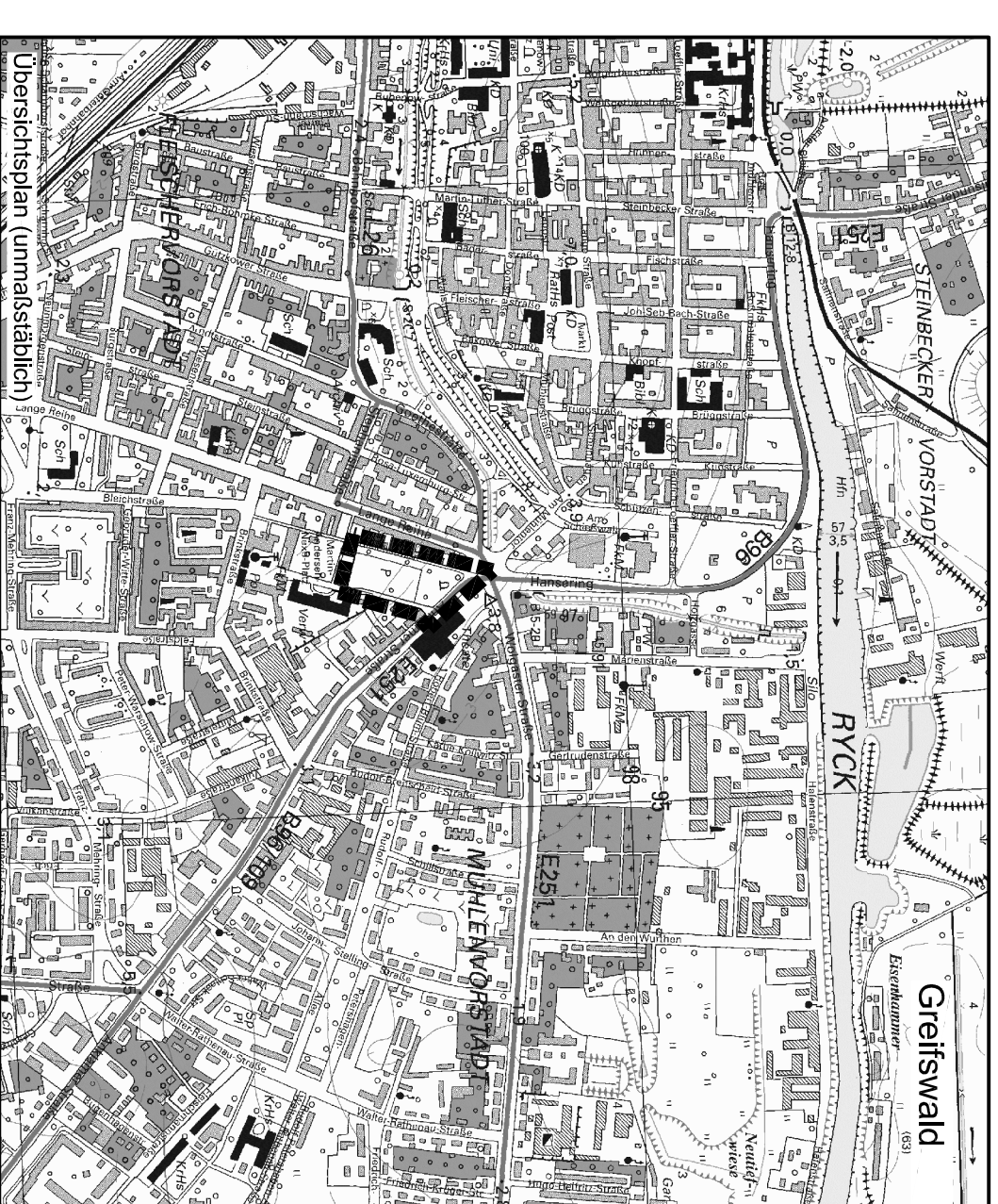
Maßnahmenplan zum Umweltbericht

Bebauungsplan Nr. 108

- Martin-Andersen-Nexö-Platz -

Satzung

M 1 : 1.000



Auftraggeber:
Greifswalder Parkraum-
Bewirtschaftungsgesellschaft mbH

Planverfasser:
INGENIEURPLANUNG-OST GmbH
Ingenieure und Landschaftsplaner
17489 Greifswald • Poggenweg 28



Universitäts- und Hansestadt Greifswald
Ansprechpartner: J. Akrami
Stand : Januar 2019

Stadtbauamt
Markt 15
17489 Greifswald

LEGENDE-MASSNAHMEN

B-Plan Grenze

nachrichtliche Darstellung der Maßnahmen siehe Straßenbauentwurf

M1 Bauzeiteneinschränkung für die Baufeldreinemachung (Brutvogelschutz)

Vermeidung

nachrichtliche Darstellung der Maßnahmen siehe Straßenbauentwurf

S1 Baumschutz (Einzelbaum)

S2 Schutz von Gehölzbeständen (Gehölzschutz)

E1 Anpflanzung von Bäumen

Bestandssicherung

S1

S2

E1

M1

S1

S2

E1

M1

S1

S2

E1

M1

S1

S2

E1

M1

S1

S2

E1

M1





Ingenieurplanung – Ost GmbH
Ingenieure und Landschaftsplaner



**Greifswalder Parkraum-
bewirtschaftungsgesellschaft mbH
(GPG)**

**B-Plan Nr. 108
- Martin-Andersen-Nexö-Platz -**

Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag

Erstellt im Auftrag der
Greifswalder Parkraumbewirtschaftungs-
gesellschaft mbH

Bearbeiter:
Dipl. Biol. Anne Petzold

Greifswald, Juli 2016

Ingenieurplanung – Ost GmbH
Ingenieure und Landschaftsplaner
Poggenweg 28
17489 Greifswald

Tel. : 03834/5955-0
Fax : 03834/5955-55
E-Mail: ipo@ingenieurplanung-ost.de

Inhalt

1	Anlass und Aufgabenstellung	3
2	Umfang und Wirkung des Vorhabens	3
2.1	Vorhabensbeschreibung	3
2.2	Wirkfaktoren	4
2.3	Untersuchungsgebiet (UG).....	6
3	Bestandserfassung relevanter Arten	7
3.1	Datengrundlagen.....	7
3.2	Relevanzprüfung	11
4	Konfliktanalyse für die relevanten Arten	13
4.1	Artenblätter	13
4.2	Maßnahmen des Artenschutzes	14
5	Fazit	14
	Quellen.....	15
	Anhang I: Brutvogelkartierung 2013	18
	Anhang II: Artenliste und Relevanzprüfung.....	18

1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Greifswalder Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft mbH (GPG) beabsichtigt zur allgemeinen Verbesserung der Situation des ruhenden Verkehrs im Innenstadtbereich ein öffentliches Parkhaus auf einem Teilbereich des Martin-Andersen-Nexö-Platzes zu errichten. Dafür soll ein Bebauungsplan (B-Plan) aufgestellt werden. Durch den Bau des Parkhauses können Lebensstätten verschiedener Tiere ge- bzw. zerstört werden.

Der vorliegende Artenschutzrechtliche Fachbeitrag soll

- durch das Vorhaben verletzte artenschutzrechtliche Verbote (§ 44 Abs. 1 i.V.m Abs. 5 BNatSchG) und
- die betroffenen Arten aufzeigen,
- zur Verhinderung von Verbotverletzungen Vermeidungsmaßnahmen oder
- vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festlegen und
- gegebenenfalls Möglichkeiten einer Ausnahme von den Verboten (§ 45 Abs. 7 BNatSchG) erörtern.

Die Bearbeitung erfolgt unter Berücksichtigung des Leitfadens „Artenschutz in Mecklenburg-Vorpommern“ (LUNG (Hrsg.) 2010).

2 Umfang und Wirkung des Vorhabens

2.1 Vorhabensbeschreibung

Das vorgesehene Gebiet für den B-Plan Nr. 108 – Martin-Andersen-Nexö-Platz – hat eine Gesamtgröße von ca. 1,43 ha und erstreckt sich südöstlich der Greifswalder Innenstadt zwischen *Bleich-* und *Anklamer Straße* sowie der Straße *Martin-Andersen-Nexö-Platz* (Abb. 1). Aktuell wird eine ca. 0,52 ha große Fläche von der GPG als Parkplatz mit ca. 170 Stellplätzen bewirtschaftet. Südlich und nördlich der befestigten Stellflächen schließen sich öffentliche Grünflächen mit z. T. Baum- und Strauchbewuchs an; die Grenze zur *Bleichstraße* wird durch eine Baumreihe gebildet. Die Bereiche zwischen den Bäumen werden ebenfalls als unbefestigte Parkplätze genutzt. Auf der nördlichen Grünfläche befinden sich ein Gedenkstein sowie ein Naturdenkmal (alte Schwarzpappel).

Die derzeit als Parkplatz genutzte, versiegelte Fläche soll im B-Plan Nr. 108 als Sondergebiet Parkhaus (SO, Abb. 1) mit im südlichen Bereich angrenzenden, freie Stellflächen (St, Abb. 1) ausgeschrieben werden. Die aktuellen Planungen der GPG sehen vor, ein 3-schiffiges Parkhaus im Systembau mit 3 ½ Ebenen und ca. 600 Parkplätzen zu errichten. Das Gebäude soll sich durch eine zurückhaltende, aber dennoch anspruchsvolle Fassadengestaltung harmonisch in die Umgebungsbebauung einfügen. Entsprechend den Vorgaben des Stadtbauamtes Greifswald darf eine Gebäudehöhe von 13 m ü. NN nicht überschritten werden. Auf dem Dach des Parkhauses ist u. U. der Betrieb von Photovoltaikanlagen vorgesehen. Die Pkw-Zuwegungen zum Parkhaus sollen über die bestehenden Straßen *Bleichstraße* und *Martin-Andersen-Nexö-Platz* erfolgen. Außerdem sollen Fußwege die *Anklamer Straße* mit dem Parkhaus verbinden (Abb. 1).

Die Grünflächen im nördlichen und südlichen Teil des B-Plan Gebietes sollen erhalten bleiben; eine Aufwertung der südlichen Teilfläche wurde dem Auftraggeber nahe gelegt (Abb. 1). Die Bäume direkt auf dem jetzigen Parkplatz müssen entfallen und auch die Heckenstrukturen entlang der Straße *Martin-Andersen-Nexö-Platz* werden entfallen. Die Bäume an der *Bleichstraße* müssen auf der Seite des neuen Gebäudekörpers angepasst werden.

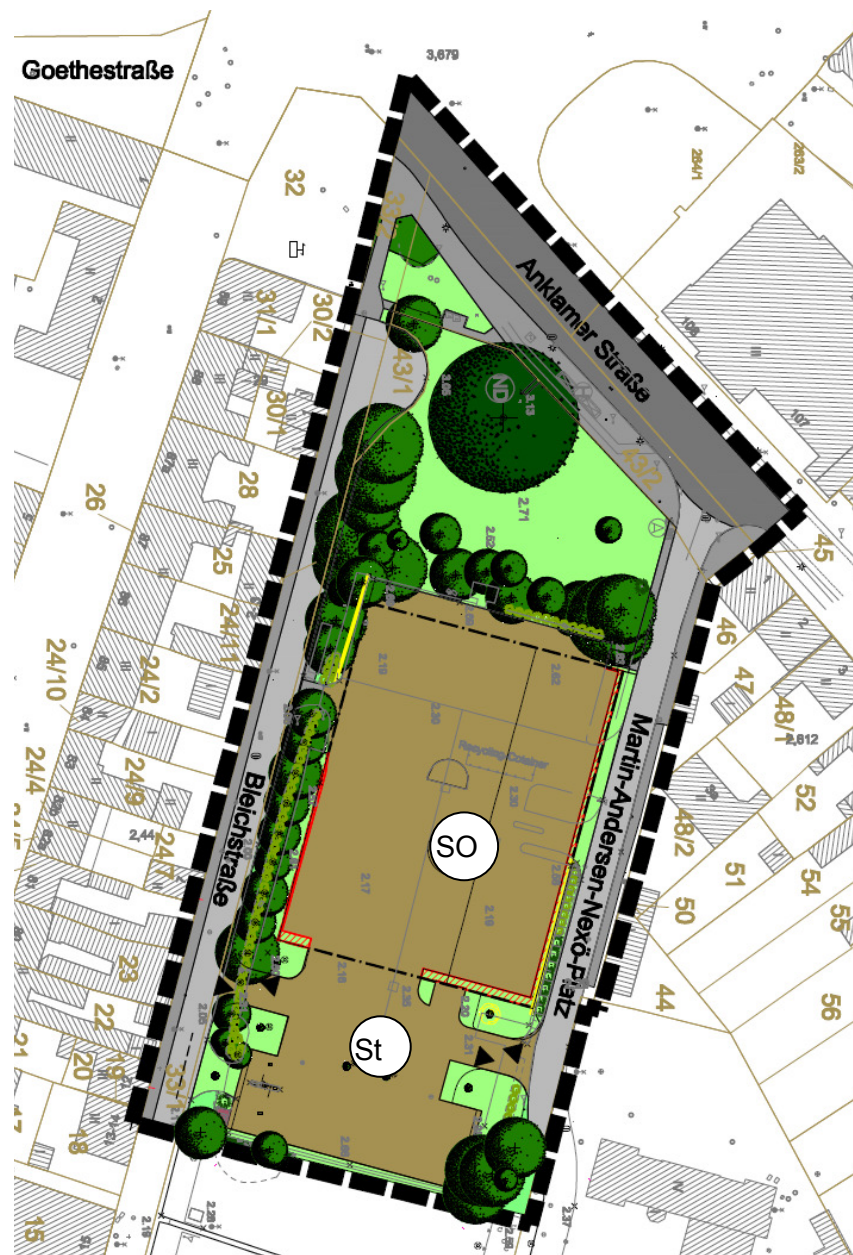


Abbildung 1

Darstellung des B-Plan Gebietes Nr. 108 (schwarze Strichelinie) mit bereits versiegelten Flächen (grau und braun) und dem darauf ausgewiesenen Sonderbaugelände „Parkhaus“ (SO) mit angrenzenden Stellplätzen (St). Ebenfalls dargestellt sind von Versiegelung betroffene Flächen (rot schraffiert), gefährdete Bäume und Heckenstrukturen (gelbe Markierung und Linien). Die großen Grünflächen bleiben erhalten und werden ggf. aufgewertet.

2.2 Wirkfaktoren

Die maßgeblichen Wirkungen des B-Plans Nr. 108 – Martin-Andersen-Nexö-Platz – sind anlagebedingt und ergeben sich aus der geplanten Hochbebauung und der damit einhergehenden optischen Störung bestehender Lebensräume im Planungsgebietes.

2.2.1 Baubedingte Wirkfaktoren

(Baubedingte Wirkfaktoren sind vom Baufeld und Baubetrieb ausgehende Einflüsse, die allerdings durchaus dauerhafte Auswirkungen hervorrufen können.)

Kleinräumiger, dauerhafter Lebensraumverlust entsteht durch die Baufeldfreimachung insbesondere entlang der Straße *Martin-Andersen-Nexö-Platz*. Die Beseitigung von Bäumen und Heckenstrukturen kann zur Tötung von Tieren führen und bedingt deren Lebensraumverlust, welcher auf Grund anschließender Versiegelung nicht wiederhergestellt werden kann; nachhaltige Beeinträchtigungen sind dabei aber nicht zu erwarten.

Optische und akustische Störungen durch Bauarbeiter und Baufahrzeuge können während der Bauphase auftreten, sind aber nur kurzzeitig und lassen somit keine nachhaltigen Beeinträchtigungen erwarten.

2.2.2 Anlagebedingte Wirkfaktoren

(Anlagebedingte Wirkfaktoren gehen über die Bauphase hinaus.)

Da das Parkhaus und die Stellflächen auf einer bereits versiegelten Fläche errichtet werden, kommt es neben einer kleinflächigen Neuversiegelung zu keinem weiteren Verlust von Lebensräumen.

Das Parkhaus als neu geschaffene Anlage kann aber eine optische Störung auf die verbleibenden Lebensräume ausüben. Da aber von einer „Gewöhnung“ ausgegangen werden kann, sind nachhaltige Beeinträchtigungen nicht zu erwarten.

Allerdings kann der neue Gebäudekörper eine Barriere darstellen. Besonders wenn große, gläserne Flächen als Fassade errichtet werden, besteht ein erhöhtes Tötungsrisiko für Vögel durch Dagegenfliegen. Nachhaltige Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden.

2.2.3 Betriebsbedingte Wirkfaktoren

(Betriebsbedingte Wirkfaktoren ergeben sich durch den Betrieb der Anlage.)

Betriebsbedingte Wirkungen sind für das Vorhaben B-Plan Nr. 108 nicht zu erwarten. Bei der Fläche handelt es sich bereits jetzt um einen durch Pkw und Fußgänger stark frequentierten Bereich (Parkplatz). Zwar wird durch die Verlegung der Zufahrt an der Straße *Martin-Andersen-Nexö-Platz* Richtung Süden ein bisher durch Pkw wenig belasteter Bereich gestört, aber nachhaltige Auswirkungen sind dadurch nicht zu erwarten. Auch ein erhöhtes Tötungsrisiko wird durch die Zunahme des Verkehrs auf Grund der höheren Zahl angebotener Stellflächen nicht gesehen, da die Fahrtgeschwindigkeit auf den Zufahrtsstraßen max. 50 km/h betragen wird und sich der Großteil des Verkehrs im Parkhaus selbst abspielen wird.

Inwieweit die zukünftige Beleuchtung des Parkhauses, vor allem in den Abend- und Nachtstunden geregelt wird, steht noch nicht fest. Es ist grundsätzlich aber mit einer Zunahme der Lichtemission zu rechnen. Eine nachhaltige Beeinträchtigung ist dennoch nicht zu erwarten, da auf Grund der umliegenden Bebauung (v. a. Wohnbebauung) das nächtliche Beleuchtungsmaß im Rahmen des Umweltberichtes auf ein Minimum reduziert werden wird. Eine gewisse Gewöhnung urbaner Vögel und anderer Tiere an nächtliche Lichtemissionen kann vorausgesetzt werden, zumal es sich um ein vorbelastetes Gebiet handelt.

2.2.4 Zusammenfassung

Tabelle 1: Wirkfaktoren des Vorhabens und der Umfang ihrer Beeinträchtigung.

Potenzielle Beeinträchtigung	Wirkfaktor	Herkunft	Wirkdauer	vorhabensbezogen
Lebensraumverlust	Baufeldfreimachung	baubedingt	dauerhaft	unbedeutend
	Flächenversiegelung	anlagebedingt	dauerhaft	unbedeutend
Beschädigung/Verletzung von Pflanzen und Tieren	Baufeldfreimachung	baubedingt	temporär	unbedeutend
	Barrierewirkung Baukörper	anlagebedingt	dauerhaft	bedeutend
Optische Störung	Maschinen u. Baupersonal	baubedingt	temporär	unbedeutend
	Neubebauung	anlagebedingt	dauerhaft	unbedeutend
	Kfz- u. Personenverkehr	betriebsbedingt	dauerhaft	unbedeutend
	Lichtemission	betriebsbedingt	dauerhaft	unbedeutend
Akustische Störung	Maschinen u. Baupersonal	baubedingt	temporär	unbedeutend
	Kfz- u. Personenverkehr	betriebsbedingt	dauerhaft	unbedeutend
Erschütterungen	Baufeldfreimachung	baubedingt	temporär	unbedeutend

2.3 Untersuchungsgebiet (UG)

Das Untersuchungsgebiet umfasst den gesamten ursprünglichen Planbereich des B-Plans Nr. 108 – Martin-Andersen-Nexö-Platz, da die Kartierungen bereits vor der Verkleinerung des Geltungsbereichs in der Entwurfsplanung. Die Wirkungen des B-Plans wurden über die B-Plan Grenzen hinaus eingeschätzt.

Abbildung 1 gibt eine Übersicht über das Untersuchungsgebiet.

Das Untersuchungsgebiet liegt im Messtischblatt-Quadranten 1946-1.

Eine Beschreibung der Biotope im Untersuchungsgebiet befindet sich im Umweltbericht.

3 Bestandserfassung relevanter Arten

3.1 Datengrundlagen

3.1.1 In M-V zu berücksichtigende Arten

Von 6 Pflanzen- und 50 Tierarten des Anhang IV der FFH-RL sind Vorkommen in Mecklenburg-Vorpommern bekannt.

In Mecklenburg-Vorpommern gibt es aktuell 185 heimische Brutvogelarten.

Rastvögel sind im Untersuchungsgebiet nicht zu erwarten.

Da laut Bundesamt für Naturschutz (mündlich) die aktuelle Fassung der BArtSchV keine Arten gemäß § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG enthält, werden in der vorliegenden Prüfung ausschließlich die FFH-Arten sowie die europäischen Vogelarten berücksichtigt!

3.1.2 Daten des LUNG / Kartenportal Umwelt

Die Daten des LUNG geben Auskunft über:

- Vorkommen von störungsempfindlichen Großvogelarten und Kormorankolonien,
- Lage, Bewertung und Artenzusammensetzung von Rastgebieten für Wat- und Wasservögel,
- Nachweise von bedeutenden Muscheln und Schnecken
- Nachweise von Fischen und Rundmäulern,
- Kartierung und Totfunde des Fischotters sowie Bewertung von Querungsbauwerken,
- Kartierung der Biberreviere,
- Nachweise von Kammmolch und Rotbauchunke,
- Kartierung der Brutvögel sowie
- Nachweise von Pflanzen.

3.1.3 Daten Stadtbauamt, Abteilung Umwelt- und Naturschutz

Durch Herrn R. Bendt wurde am 04. April 2013 per E-Mail eine zusammenfassende Ergebnisliste (Tabelle 2) der halbquantitativen Gitterfeldkartierung der Brutvögel Greifswalds in den Jahren 1999-2004 einschl. Ergänzungen bis 2008 des Bereiches M.-A.-Nexö-Platzes zur Verfügung gestellt (Quelle: Starke 2010). Die Artenliste bezieht sich auf einen 250x250 m-Quadranten (6,25 ha) mit dem gesamten M.-A.-Nexöplatz und den angrenzenden, überwiegend bebauten Flächen.

Quelle: Starke, W. (2010): *Die Brutvögel der Stadt Greifswald*. Natur und Naturschutz in Mecklenburg-Vorpommern, Band XL.

Tabelle 2: Zusammenfassung der Ergebnisse der Brutvogelkartierung Greifswalds (Starke 2010) für das Raster M.-A.-Nexö-Platz bis zum Jahr 2008

Dt. Artname	Wissenschaftl. Artname	Anzahl Kontakte mit Revierhinweis
Amsel	<i>Turdus merula</i>	2-5
Blaumeise	<i>Parus caeruleus</i>	2-5
Bluthänfling	<i>Carduelis cannabina</i>	2-5
Buchfink	<i>Fringilla coelebs</i>	1
Dohle	<i>Corvus monedula</i>	2
Elster	<i>Pica pica</i>	1
Feldsperling	<i>Passer montanus</i>	1
Gartenrotschwanz	<i>Phoenicurus phoenicurus</i>	2-5
Girlitz	<i>Serinus serinus</i>	2-5
Hausrotschwanz	<i>Phoenicurus ochruros</i>	1

Haussperling	<i>Passer domesticus</i>	6-10
Klappergrasmücke	<i>Sylvia curruca</i>	2-5
Kohlmeise	<i>Parus major</i>	1
Mauersegler	<i>Apus apus</i>	2-5
Mehlschwalbe	<i>Delichon urbicum</i>	6-10
Mönchsgrasmücke	<i>Sylvia atricapilla</i>	1
Nebelkrähe	<i>Corvus corone cornix</i>	1
Rauchschwalbe	<i>Hirundo rustica</i>	1
Ringeltaube	<i>Columba palumbus</i>	2-5
Star	<i>Sturnus vulgaris</i>	1
Stockente	<i>Anas platyrhynchos</i>	1
Türkentaube	<i>Streptopelia decaocto</i>	2-5

Darüber hinaus wurden weitere Daten der FG Ornithologie Greifswald zu Einzelbeobachtungen verschiedener Arten zur Verfügung gestellt (Tabelle 3).

Tabelle 3: Übersicht von Brutvogelkontakten im Bereich des M.-A.-Nexö-Platzes in den Jahren 2008 bis 2012 (sM = singendes Männchen, fl. = fliegend, jag. = jagend, BP = Brutpaar)

Datum	Dt. Artname	Nachweis	Ort	Bemerkung	Beob.
26.04.08	Gartenrotschwanz	1 sM	Nexö-Platz		D Sellin
01.02.10	Star	1 fl.	Nexö-Platz	fl.	R Bendt
13.03.10	Stieglitz	1 sM	Nexö-Platz		R Bendt
04.01.11	Kohlmeise	1 sM	Nexö-Platz		F Eidam
07.03.11	Gimpel	1 sM	Nexö-Platz	intensiver Gesang, mit einzelnen Trötenrufen!	R Bendt
10.05.11	Mauersegler	8 min. jag.	Lange Reihe	über Hinterhof Bleichstraße/ Lange Reihe(Nexöpassage)	J Köhler
13.06.11	Haussperling	3 ?	Nexö-Platz	lesen angehaftete Insekten von Windschutzscheibe und Kühlergrill der Autos auf dem Parkplatz auf	F Eidam
20.09.11	Hausrotschwanz	1 sM	Bleichstr.	Bei Nexö-Parkplatz	C Völlm
12.10.11	Waldkauz	1 sM	Nexö-Platz		F Eidam
17.12.11	Waldkauz	1 sM	Nexö-Platz	ungefähr; vom Neuen Brinkhof aus gehört	F Eidam
02.01.12	Waldkauz	(3) 2 sM	Bleichstraße	2,1 Ind.; evtl. sogar 2. Weibchen; sehr flug- und ruffreudig; Bereich Wall, Nexö-Platz und noch weiter in die Anklamer Str. rein	F Eidam, P Wagenknecht
06.01.12	Waldkauz	1	Nexö-Platz	rufend	P Vinke
07.01.12	Waldkauz	1	Nexö-Platz	rufend	P Vinke
07.01.12	Waldkauz	(2) 3	Nexö-Platz	W ruft im Baum am Landesmuseum, 1-2 M nicht lokalisiert	R Bendt
10.01.12	Waldkauz	1 sM	Nexö-Platz	kurzer Stopp an Ampel Europakreuzung	J Köhler
11.01.12	Waldkauz	1 sM	Nexö-Platz	in Schwarzpappel	M Lange
17.01.12	Waldkauz	2 sM	Bleichstraße	1 Ind. Bleichstr./Nexöplatz + 1 Ind. Bereich Europakreuzung; ca. 300 m auseinander	F Eidam
18.01.12	Waldkauz	1 sM	Nexö-Platz	In der Schwarzpappel. Ob zweites Ex.?	M Lange
05.05.12	Mauersegler	2	Nexö-Platz		R Bendt
07.05.12	Gartenrotschwanz	1sM	Nexö-Platz		T Schaub
28.05.12	Gartenrotschwanz	1	Nexö-Platz	0,1; mit Futter im Schnabel	T Schaub
30.05.12	Gartenrotschwanz	1	Nexö-Platz	1	T Schaub
03.06.12	Gartenrotschwanz	1sM	Nexö-Platz		T Schaub

28.06.12	Gartenrotschwanz	3	Nexö-Platz	1,0 ad. + 2 juv.	T Schaub
09.07.12	Gartenrotschwanz	1	Nexö-Platz	1	T Schaub

3.1.4 Erfassungen

3.1.4.1 Übersichtskartierung Baumhöhlen

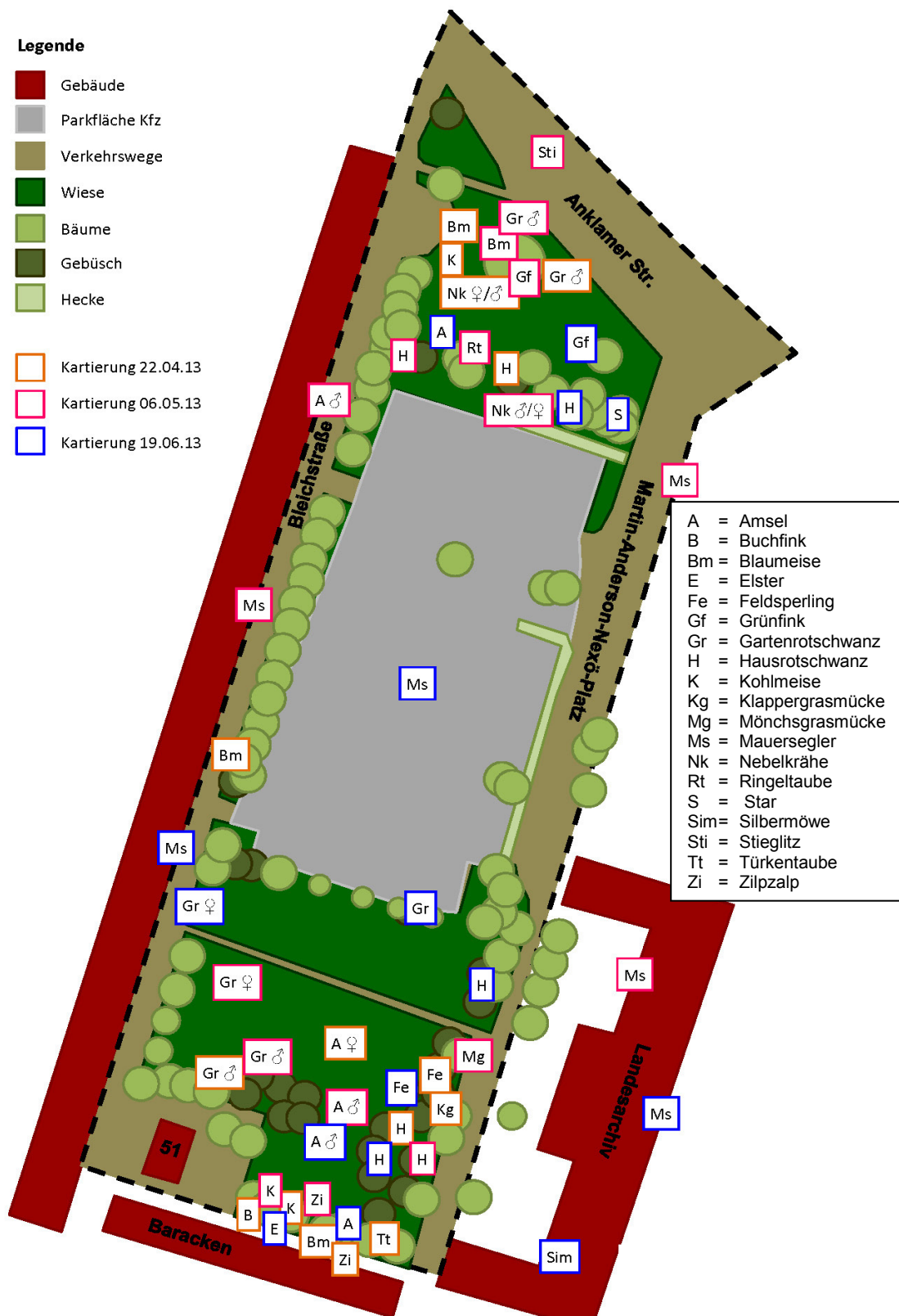
Am 22.02.2013 wurden alle Bäume um den bestehenden Parkplatz, die ggf. von einer Fällung betroffen sein konnten, durch Dipl.-Biol. Anne Petzold (IPO) auf Vorkommen von Höhlen oder Stammrissen hin untersucht. Unterstützend kam dabei ein Fernglas (Docter 10x42) zum Einsatz. Auf Grund des geringen Alters der Bäume konnten bis auf zwei Astausfaltungen keine Höhlen o. Ä. festgestellt werden. In den Pappeln am Kunstatelier (*Bleichstraße* 51) wurde ein altes Nest (vmtl. Taube) gesehen.

3.1.4.2 Vögel

Die Aufnahme der Avifauna im gesamten B-Plan Bereich erfolgte während vier Begehungen von April bis Juni 2013. Die Ergebnisse der Brutvogelkartierung sind der gleichnamigen Unterlage im Anhang I zu entnehmen, eine Übersicht findet sich in Abbildung 2. Insgesamt wurden 19 Vogelarten festgestellt, von denen für drei (Gartenrotschwanz, Haussperling, Silbermöwe) Brutnachweise erbracht werden konnten.

3.1.5 Literaturlauswertung

Für die Relevanzprüfung und die Konfliktanalyse wurden zahlreiche Literatur- und Internetquellen (siehe Kapitel Quellen) ausgewertet.



3.2 Relevanzprüfung

Die Relevanzprüfung erfolgt in Anlehnung an den „Leitfaden Artenschutz in Mecklenburg-Vorpommern“ sowie die „Hinweise zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ (BStMI 2011). Als Grundlage zur Prüfung der Vögel werden die Ergebnisse der Kartierungen (siehe Pkte. 3.1.3 und 3.1.4) herangezogen, die Einschätzung der übrigen Artengruppen erfolgt mittels Potentialanalyse. Das Ergebnis für alle in M-V vorkommenden Arten kann der Artenübersicht (siehe Anhang II) entnommen werden. Im Folgenden wird eine Zusammenfassung der relevanten Arten nach Artengruppen gegeben.

3.2.1 Gefäßpflanzen

Im UG befinden sich weder bekannte Vorkommen noch geeignete Habitate zu berücksichtigender Gefäßpflanzenarten.

3.2.2 Wirbellose

Im UG befinden sich weder bekannte Vorkommen noch geeignete Habitate zu berücksichtigender Weichtier-, Libellen-, Falter- oder Käferarten.

3.2.3 Fische

Das UG befindet sich außerhalb des Areals zu berücksichtigender Fischarten.

3.2.4 Amphibien

Im UG befinden sich weder bekannte Vorkommen noch geeignete Habitate zu berücksichtigender Amphibienarten.

3.2.5 Reptilien

Im UG befinden sich weder bekannte Vorkommen noch geeignete Habitate zu berücksichtigender Reptilienarten.

3.2.6 Vögel

Im UG und den angrenzenden Flächen wurden nach Auswertung der Daten unter Punkt 3.1.3 und 3.1.4 zwischen 1999 und 2013 insgesamt 28 Vogelarten nachgewiesen. Darunter befinden sich viele Gebäudebrüter, deren Brutplätze durch das B-Plan Vorhaben nicht unmittelbar betroffen sind. Zu den Gebäudebrütern gehören: Dohle, Garten- und Hausrotschwanz, Haussperling, Mauersegler, Mehl- und Rauchschnalbe sowie Silbermöwe. Dohle sowie Mehl- und Rauchschnalbe treten bei den Einzelbeobachtungen 2008-2012 und auch der Brutvogelkartierung 2013 nicht in Erscheinung (Tab. 3, Abb. 2), so dass deren Nachweise vmtl. an anderer Stelle des Gitterfeldes erbracht wurden (vgl. Pkt. 3.1.3). Der Mauersegler kommt als Brutvogel im UG ebenfalls nicht in Frage; eventuell besteht ein Brutverdacht für die Hofseite der *Bleichstraße* 12. Die eigentliche Nutzung des UG durch Mauersegler, welche vmtl. aus der Brutkolonie an der Polizei stammen, besteht in der Bejagung des Luftraumes, welcher durch das B-Plan Vorhaben nicht betroffen ist. Erfolgreiche Bruten konnten für Gartenrotschwanz, Haussperling und Silbermöwe nachgewiesen werden (Tab. 2, Anhang I); die Brutplätze selbst liegen aber bei den ersten beiden Arten an einem Gebäude der *Bleichstraße* oder südlich des UG und für die Silbermöwe auf dem Landesarchiv. Gartenrotschwanz und Haussperling nutzen die angrenzenden Grünflächen zur Nahrungssuche. Eine Beeinträchtigung der Gebäudebrüter durch die Umsetzung des B-Plans Nr. 108 ist damit nur insoweit zu erwarten, als dass der neue Gebäudekörper je nach Fassadengestaltung eine Barriere darstellen kann. Gerade bei großen, gläsernen oder transparenten Flächen besteht ein erhöhtes Kollisionsrisiko.

Für Baum- und Gebüschbrüter sind seitens des Lebensraumverlustes ebenfalls keine Beeinträchtigungen zu erwarten, da ausreichend Ausweichmöglichkeiten vorhanden sind. Der Gehölzentfall beschränkt sich auf wenige Bäume im östlichen Bereich des B-Plan Gebietes (Abb. 1). Dabei handelt es sich meist um einzeln stehende Bäume, deren Bedeutung als Brutplatz für Vögel als gering eingeschätzt wird. Eine Nutzung als Brutbäume konnte während der Brutvogelkartierung 2013 ebenfalls nicht festgestellt werden. Darüber hinaus befinden sich keine

Höhlenbäume unter den Fallbäumen. Auch die Gebüsche/Hecken, die im östlichen Teil der Versiegelung weichen müssen, stellen auf Grund ihrer geringen Höhe keine günstigen Lebensräume für Vögel dar; eine Nutzung konnte 2013 nicht nachgewiesen werden. Die Baumreihe entlang der *Bleichstraße* kann durch Beschneiden der dem neuen Gebäudekörper zugewandten Kronenseite ggf. als Lebensraum beeinträchtigt werden, nachhaltige negative Effekte auf die Brutvogelpopulationen sind dadurch aber nicht zu erwarten. Insgesamt konnten für das Jahr 2013 keine erfolgreichen Reproduktionen von Baum- und Gebüschbrütern ermittelt werden. Inwieweit dies in den vergangenen Jahren der Fall war, lässt sich aus den übrigen Daten nicht ermitteln. Für die Stockente (Tab. 2) war vor Jahren ein Brutvorkommen in der alten Silberpappel bekannt, welches aber nicht mehr aktuell ist. Da der Baumentfall aber nur minimal ist, und die bestehenden Gehölzstrukturen weitestgehend erhalten bleiben, ist keine nachhaltige Beeinträchtigung hinsichtlich des Lebensraumverlustes zu erwarten. Eine Beeinträchtigung von Baum- und Gebüschbrütern (hier 19 relevante Arten) durch die Umsetzung des B-Plans Nr. 108 ist, wie bei Gebäudebrütern, nur insoweit zu erwarten, als dass der neue Gebäudekörper je nach Fassadengestaltung eine Barriere darstellen kann. Gerade bei großen, gläsernen oder transparenten Flächen besteht ein erhöhtes Kollisionsrisiko.

3.2.7 Säugetiere

Im Untersuchungsgebiet befinden sich weder bekannte Vorkommen noch geeignete Habitate zu berücksichtigender Landsäugerarten.

Das Untersuchungsgebiet liegt innerhalb des Verbreitungsareals von 12 Fledermausarten. Im eigentlichen B-Plan Gebiet sind keine Fledermäuse zu erwarten, da es weder Gebäude noch Höhlenbäume gibt. Angrenzend an das B-Plan Gebiet, besonders im Bereich der *Bleichstraße*, befinden sich z. T. noch unsanierte Wohnbebauung und alte Garagenkomplexe, die potentielle Fledermausquartiere darstellen. Allerdings ist eine Nutzung höchstens durch Einzeltiere der Breitflügelfledermaus (*Eptesicus serotinus*) oder von *Pipistrellen* (*pygmaeus* od. *pipistrellus*) zu erwarten, welche die Baumstrukturen als Jagdhabitate nutzen können. Die Jagdhabitate werden im Rahmen des B-Plans aber nicht beeinträchtigt. Weiterhin sind nach derzeitigem Kenntnisstand des Gutachters (A. Petzold, IPO) als Mitglied der Fledermausfachgruppe Greifswald im Bereich des Martin-Andersen-Nexö-Platzes keine Fledermausquartiere – weder Winterquartiere, noch Wochenstuben o. a. Sommerquartiere – bekannt. Eine nach § 44 Abs. 1 Nr. 1-3 BNatSchG artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigung ist für Fledermäuse mit der Umsetzung des B-Plans Nr. 108 demnach nicht zu erwarten.

4 Konfliktanalyse für die relevanten Arten

4.1 Artenblätter

4.1.1 Vögel

Brutvögel urbaner Gebiete (Arten entsprechend Pkt. 3.1.3 und 3.1.4)	
Schutzstatus	<input checked="" type="checkbox"/> Europäische Vogelarten gemäß Art. 1 Vogelschutzrichtlinie
Bestandsdarstellung	
Kurzbeschreibung Biologie/ Verbreitung in M-V: <i>Brutvögel urbaner Gebiete bauen ihre Nester auf Bäumen, in Sträuchern oder bodennah unter Gebüsch sowie in Nischen von Gebäuden. Ihre gemeinsame Fortpflanzungszeit dauert von Ende Februar bis Mitte September. Die genannten Arten sind alle mehr oder weniger gleichmäßig in Mecklenburg-Vorpommern verbreitet.</i>	
Vorkommen im Untersuchungsraum <input checked="" type="checkbox"/> nachgewiesen <input type="checkbox"/> potenziell vorkommend <i>Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Verbreitungsareal der 19 in der Relevanzprüfung ermittelten Arten (Anhang II). Die Arten wurden im Rahmen der Brutvogelkartierung im Jahr 2013 im UG nachgewiesen bzw. stammen die Nachweise aus früheren Erhebungen.</i>	
Prüfung des Eintretens der Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG	
Artspezifische Vermeidungsmaßnahmen sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF): <i>V1: Zur Vermeidung von Tötungen von Vögeln durch Kollisionen sind die Fassaden des Parkhauses mit nicht spiegelnden Oberflächen zu gestalten. V2: Bei der Abend- und Nachtbeleuchtung sind Beleuchtungsvarianten mit gebündelter Strahlung einzusetzen, um die Lichtemission in die Umgebung und damit das Störpotential für Vögel zu verringern. V3: Unvermeidbare Beseitigungen von Bäumen und Sträuchern im Zuge der Baufeldfreimachung sind nur außerhalb der Fortpflanzungszeit von Baum- und Gebüschbrütern, d. h. zwischen dem 1. Oktober und 28. Februar, durchzuführen.</i>	
Prognose und Bewertung des Tötungs- und Verletzungsverbots gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (ausgenommen sind Tötungen/ Verletzungen in Verbindung mit Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten): Verletzung oder Tötung von Tieren, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen <input type="checkbox"/> Das Verletzungs- und Tötungsrisiko erhöht sich für die Individuen signifikant bzw. das Risiko der Beschädigung oder Zerstörung von Entwicklungsformen steigt signifikant an <input checked="" type="checkbox"/> Das Verletzungs- und Tötungsrisiko erhöht sich für die Individuen <u>nicht</u> signifikant und das Risiko der Beschädigung oder Zerstörung von Entwicklungsformen steigt <u>nicht</u> signifikant an <i>Anlagebedingte Tötungen/Verletzungen bei Vögeln können durch große, spiegelnde Fassaden entstehen. Durch Gestaltung der Außenhülle des geplanten Parkhauses mit nicht spiegelnden Oberflächen (Vermeidungsmaßnahme 1) kann das anlagebedingte Tötungsrisiko gemindert und der Barriereeffekt des Parkhauses eingegrenzt werden. Anregungen zur vogelfreundlichen Fassadengestaltung finden sich u. a. im Leitfaden: Schmid, H., P. Waldburger & D. Heynen (2008): Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht. Schweizerische Vogelwarte, Sempach.</i>	
Prognose und Bewertung des Störungsverbots gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG: Erhebliches Stören von Tieren während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten <input type="checkbox"/> Die Störung führt zur Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen <input checked="" type="checkbox"/> Die Störungen führen zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen <i>Bauzeitliche optische und akustische Emissionen sind nur temporäre Beeinträchtigungen. Erhebliche Störungen sind nicht zu erwarten. Betriebsbedingte Störungen können durch eine intensive Beleuchtung während der Abend- und Nachtstunden hervorgerufen werden, welche die ansässigen Brutvögel in ihrer inneren Uhr stören und ggf. zur Aufgabe des Reviers führen. Regelungen der Beleuchtungsintensität entsprechend Vermeidungsmaßnahme 2 können lichtemissionsbedingte Störungen vermindern/ vermeiden, so das keine Verschlechterung des Zustandes der lokalen Populationen zu erwarten ist.</i>	
Prognose und Bewertung des Schädigungsverbots gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG sowie ggf. des Verletzungs- und Tötungsverbots gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG (Tötungen/ Verletzungen in Verbindung mit Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten): Entnehmen, Beschädigen, Zerstören von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten sowie damit verbundene Tötungen und Verletzungen <input type="checkbox"/> Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten <input type="checkbox"/> Tötung von Tieren im Zusammenhang mit der Schädigung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten nicht auszuschließen <input type="checkbox"/> Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF) erforderlich, um Eintreten des Verbotstatbestandes zu vermeiden <input type="checkbox"/> Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten (ggf. im Zusammenhang mit Tötung), ökologische Funktion wird im räumlichen Zusammenhang <u>nicht</u> gewahrt	

Brutvögel urbaner Gebiete (Arten entsprechend Pkt. 3.1.3 und 3.1.4)

Für die Umsetzung des B-Plans Nr. 108 – Martin-Andersen-Nexö-Platz – sind Beseitigungen von Bäumen und Sträuchern im östlichen Planbereich unvermeidbar (Abb. 1). Dabei sind keine Höhlenbäume betroffen. Die Bäume im westlichen Planungsbereich müssen lediglich angepasst, d. h. ggf. geschnitten werden. Die Brutvogelkartierung 2013 hat gezeigt, dass die betroffenen Baum-, Strauch- und Heckenstrukturen für Brutvögel derzeit nicht bedeutend sind (Abb. 2). Dennoch können mit Vermeidungsmaßnahme 3 zukünftig Tötungen im Zusammenhang mit der Beschädigung von Fortpflanzungsstätten ausgeschlossen werden. Ggf. betroffene Individuen haben die Möglichkeit innerhalb des Reviers auszuweichen, so dass die Fortpflanzungsstätte im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt. Durch die wahrscheinlichen Neuanpflanzungen von Bäumen und Sträuchern auf der südlichen Grünfläche besteht zudem für störungstolerante Arten die Möglichkeit, das verloren gegangene Revier wieder zu besiedeln.

Zusammenfassende Feststellung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände

Die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG

- treffen zu (Darlegung der Gründe für eine Ausnahme erforderlich)
- treffen nicht zu (artenschutzrechtliche Prüfung endet hiermit)

4.2 Maßnahmen des Artenschutzes**4.2.1 Vermeidungsmaßnahmen**

V1: Zur Vermeidung von Tötungen von Vögeln durch Kollisionen sind die Fassaden des Parkhauses mit nicht spiegelnden Oberflächen zu gestalten.

V2: Bei der Abend- und Nachtbeleuchtung sind Beleuchtungsvarianten mit gebündelter Strahlung einzusetzen, um die Lichtemission in die Umgebung und damit das Störpotential für Vögel zu verringern.

Hinweis: Empfehlungen und Praxisbeispiele zum Umgang mit Vögel bei der Fassaden- und Lichtgestaltung von Gebäuden finden sich im Leitfaden:

Schmid, H., P. Waldburger & D. Heynen (2008): *Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht*. Schweizerische Vogelwarte, Sempach.

V3: Unvermeidbare Beseitigungen von Bäumen und Sträuchern im Zuge der Baufeldfreimachung sind nur außerhalb der Fortpflanzungszeit von Baum- und Gebüschbrütern, d. h. zwischen dem 1. Oktober und 28. Februar, durchzuführen.

5 Fazit

Für die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 108 – Martin-Andersen-Nexö-Platz – wurde ein Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag erstellt. Dabei wurde geprüft, ob durch das Vorhaben Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verletzt werden.

Auf der Grundlage von Kartiererergebnissen aus dem Jahr 2013 wurden in der Relevanzprüfung 19 relevante Vogelarten identifiziert. Andere Artengruppen sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

Unter Beachtung der Vermeidungsmaßnahmen (siehe Abschnitt 4.2) sind keine bau-, betriebs- und/oder anlagebedingten Verbotsverletzungen zu erwarten.

Quellen

Rechtsnormen

- BARTSCHV – BUNDESARTENSCHUTZVERORDNUNG vom 16. Februar 2005. BGBl. I S. 258 (896). Fassung vom 1.3.2010.
- BNATSCHG – BUNDESNATURSCHUTZGESETZ vom 29. Juli 2009. BGBl. I S. 2542.
- EGARTSCHV – EG-VERORDNUNG 338/97 vom 9. Dezember 1996 über den Schutz von Exemplaren wildlebender Tier- und Pflanzenarten durch Überwachung des Handels. ABl. L 61 vom 3.3.1997, S. 1. Fassung vom 8.4.2008.
- FFH-RL – RICHTLINIE 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (FFH-Richtlinie). EG-ABl. L 206 vom 22.7.1992, S. 7. Fassung vom 1.1.2007.
- NATSCHAG M-V – NATURSCHUTZAUSFÜHRUNGSGESETZ vom 23. Februar 2010. GVOBl. M-V 2010, S. 66.
- VSch-RL – RICHTLINIE 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutz-Richtlinie). EG-ABl. L 103 vom 25.4.1979, S. 1. Fassung vom 23.12.2008.
- VSGLVO M-V – LANDESVERORDNUNG über die Europäischen Vogelschutzgebiete in Mecklenburg-Vorpommern (Vogelschutzgebietslandesverordnung) vom 12. Juli 2011. GVOBl. M-V 2011, S. 462.

Quellen zur Methodik

- BSTMI – BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM DES INNEREN, Oberste Baubehörde (Hrsg.), 2011. Hinweise zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP). <http://www.stmi.bayern.de/bauen/strassenbau/veroeffentlichungen/16638/>
- LBV-SH LANDESBETRIEB STRAßENBAU UND VERKEHR SCHLESWIG-HOLSTEIN, 2009. Beachtung des Artenschutzrechtes bei der Planfeststellung. http://www.schleswig-holstein.de/LBVSH/DE/Umwelt/artenschutz/download_artenschutz_anlagen_zip,templateId=raw,property=publicationFile.zip
- LUNG – LANDESAMT FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND GEOLOGIE M-V (Hrsg.), 2010. Leitfaden Artenschutz in Mecklenburg-Vorpommern. <http://www.lung.mv-regierung.de/insite/cms/umwelt/natur/artenschutz/gesetz/artenschutz.htm>
- WULFERT K, BALLA S, MÜLLER-PFANNENSTIEL K, 2009. 3750 – Die Prüfung der artenschutzrechtlichen Verträglichkeit im Rahmen von Umweltprüfungen. In: STORM PC, BUNGE T (Hrsg.). Handbuch der Umweltverträglichkeitsprüfung. Berlin: Erich Schmidt. ISBN 978-3-503-02709-5.

Fachliche Quellen

- BAUER HG, BEZZEL E, FIEDLER W (Hrsg.), 2005: Das Kompendium der Vögel Mitteleuropas. 3 Bände: Alles über Biologie, Gefährdung und Schutz. 2. Auflage. Wiesbaden: Aula. ISBN 978-3891046968.
- BFN - BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ (Hrsg.), 1998. Rote Liste gefährdeter Tiere Deutschlands. Schriftenreihe für Landschaftspflege und Naturschutz 55. ISBN 3-89624-110-9

- BFN - BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ (Hrsg.), 2003-2006. Das europäische Schutzgebietssystem Natura 2000. Ökologie und Verbreitung von Arten der FFH-Richtlinie in Deutschland. 3 Bände. Schriftenreihe für Landschaftspflege und Naturschutz 69/1-3.
- BFN - BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ, 2008. Nationaler Bericht 2007 gemäß Art. 17 FFH-Richtlinie. Endfassung. http://www.bfn.de/0316_bericht2007.html
- BFN - BUNDESAMT FÜR NATURSCHUTZ (Hrsg.), 2009. Rote Liste gefährdeter Tiere, Pflanzen und Pilze Deutschlands. Naturschutz und Biologische Vielfalt: 70(1). ISBN 978-3-7843-5033-2
- DIETZ C, HELVERSEN OV, NILL D, 2007. Handbuch der Fledermäuse Europas – Biologie, Kennzeichen, Gefährdung. Stuttgart: Kosmos. ISBN 978-3-440-09693-2.
- DOERPINGHAUS A, EICHEN C, GUNNEMANN H, LEOPOLD P, NEUKIRCHEN M, PETERMANN J, SCHRÖDER E (Bearb.), 2005. Methoden zur Erfassung von Arten der Anhänge IV und V der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie. Naturschutz und Biologische Vielfalt 20. ISBN 3-7843-3920-4.
- EICHSTÄDT W, SCHELLER W, SELLIN D, STARKE W, STEGEMANN KD, 2006. Atlas der Brutvögel in Mecklenburg-Vorpommern. Friedland: Steffen Verlag. ISBN 3-937669-66-3.
- FARTMANN T, GUNNEMANN H, SALM P, SCHRÖDER E, 2001. Berichtspflichten in Natura-2000-Gebieten. Empfehlungen zur Erfassung der Arten des Anhangs II und Charakterisierung der Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie. Angewandte Landschaftsökologie 42: 1-725. ISBN 3-7843-3715-5.
- FLADE M, 1994. Die Brutvogelgemeinschaften Mittel- und Norddeutschlands – Grundlagen für den Gebrauch vogelkundlicher Daten in der Landschaftsplanung [Dissertation]. Eching: IHW. ISBN 3-930167-00-X.
- I.L.N. – Institut für Landschaftsökologie und Naturschutz (HRSG.), 2010. Band XL – Die Brutvögel der Stadt Greifswald. Kiebu-Druck GmbH, Greifswald.
- KRAPP F (Hrsg.), 2001/2004. Band 4 Fledertiere. Teile I und 2. In: Niethammer J, Krapp F (Hrsg.). Handbuch der Säugetiere Europas. Wiebelsheim: Aula.
- LANUV NRW - LANDESAMT FÜR NATUR, UMWELT UND VERBRAUCHERSCHUTZ NORDRHEIN-WESTFALEN, 2008. Steckbriefe planungsrelevanter Arten. <http://artenschutz.naturschutz-fachinformationen-nrw.de/artenschutz/content/de/artenliste/artengruppen/einleitung.html?jid=1o2o0>
- LUNG – LANDESAMT FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND GEOLOGIE M-V (Hrsg.), 2004. Zielarten der landesweiten naturschutzfachlichen Planung – Faunistische Artenabfrage. Materialien zur Umwelt 3: 1-613.
- LUNG – LANDESAMT FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND GEOLOGIE M-V (Hrsg.), 2006. LINFOS – Kartenportal Umwelt Mecklenburg-Vorpommern. <http://www.umweltkarten.mv-regierung.de/script/>
- SCHELLER W, STRACHE RR, EICHSTÄDT W, SCHMIDT E, 2002. Important Bird Areas (IBA) in Mecklenburg-Vorpommern – die wichtigsten Brut- und Rastvogelgebiete Mecklenburg-Vorpommerns. Schwerin: Obotritendruck. ISBN 3-933781-26-4.
- STEGNER J, STRZELCZYK P, MARTSCHEI T, 2009. Der Juchtenkäfer (*Osmoderma eremita*) – eine prioritäre Art der FFH-Richtlinie. Handreichung für Naturschutz und Landschaftsplanung. 2. Aufl. Schönwölkau: Vidusmedia. ISBN 978-3-00-019809-0.
- SÜDBECK P, ANDRETTZKE H, FISCHER S, GEDEON K, SCHIKORE T, SCHRÖDER K, SUDFELD C (Hrsg.), 2005. Methodenstandards zur Erfassung der Brutvögel Deutschlands. Radolfzell. ISBN 3-00-015261-X.

UMWELTMINISTERIUM M-V (Hrsg.). Rote Listen der in Mecklenburg-Vorpommern gefährdeten Pflanzen und Tiere. ISSN 136-3402. Höhere Pflanzen (2005), Schnecken und Muscheln des Binnenlandes (2002), Spinnen (1993), Libellen (1992), Großschmetterlinge (1997), Bockkäfer (1993), Blatthorn- und Hirschkäfer (1993), Amphibien und Reptilien (1991), Brutvögel (2003), Säugetiere (1991).

WIKIMEDIA FOUNDATION INC. (Hrsg.), 2009. Wikipedia – Die freie Enzyklopädie. <http://de.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Hauptseite>

Anhang I: Brutvogelkartierung 2013

Anhang II: Artenliste und Relevanzprüfung



Ingenieurplanung – Ost GmbH
Ingenieure und Landschaftsplaner



**Greifswalder Parkraum-
bewirtschaftungsgesellschaft mbH**
(GPG)

B-Plan Nr. 108
- Martin-Anderson-Nexö-Platz -

Brutvogelkartierung 2013

Erstellt im Auftrag der
Greifswalder Parkraumbewirtschaftungs-
gesellschaft mbH

Greifswald, Oktober 2013

Ingenieurplanung – Ost GmbH
Ingenieure und Landschaftsplaner
Poggenweg 28
17489 Greifswald

Tel. : 03834/5955-0
Fax : 03834/5955-55
E-Mail: ipo@ingenieurplanung-ost.de

1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Greifswalder Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft mbH (GPG) beabsichtigt zur allgemeinen Verbesserung der Situation des ruhenden Verkehrs im Innenstadtbereich ein öffentliches Parkhaus auf einem Teilbereich des Martin-Andersen-Nexö-Platzes zu errichten (Abb. 1). Dafür soll ein Bebauungsplan (B-Plan) aufgestellt werden. Da durch den Neubau des Parkhauses Lebensräume von Vögeln beeinträchtigt oder zerstört werden können, soll eine Brutvogelkartierung mögliche, betroffene Arten aufzeigen, welche für eine anschließende Bewertung in den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag zum B-Plan Nr. 108 einfließen.



Abb. 1: Geltungsbereich des B-Plan Gebietes Nr. 108 – Martin-Andersen-Nexö-Platz = Kartiergebiet

2 Methodik

Entsprechend der zu erwartenden Vogelarten im Bereich des Martin-Andersen-Nexö-Platzes und den Empfehlungen des Handbuchs „Methodenstandards zur Erfassung der Brutvögel Deutschlands“ (Südbeck P. et al. (Hrsg.; 2005)) wurde die Brutvogelkartierung in den Monaten April bis Juni durchgeführt. Die Fläche (siehe Abb. 1) mit betrachtungsrelevanten, angrenzenden Bereichen wurde an drei Terminen in den frühen Morgenstunden begangen (Tab. 1); Startpunkt und Laufrichtung wurden bei jeder Begehung verändert. Es wurde auf typisches territoriales Verhalten wie Gesang, Nest bauende und fütternde Altvögel sowie Jungvögel geachtet. Die Bäume wurden mittels Fernglas (Docter 10x42) auf Baumhöhlen und Nester hin untersucht. Da aus den Jahren 2011 und 2012 Vorkommen des Waldkauzes bekannt sind, wurde am 21.06.2013 eine Nachtbegehung zur Feststellung bettelnder Jungvögel durchgeführt.

Tab. 1: Übersicht der Termine zur Brutvogelerfassung auf dem Martin-Andersen-Nexö-Platzes

Datum	22.04.2013	06.05.2013	19.06.2013	21.06.2013
Uhrzeit	7.30-9.30 Uhr	7.00-9.30 Uhr	6.00-8.00 Uhr	22.30-23.00 Uhr
Wetter	sonnig, leichter Wind	leicht diesig, kein Wind	sonnig, kein Wind	kein Wind
Temperatur	11 °C	14 °C	18 °C	20 °C

3 Ergebnisse

Die Ergebnisse der Brutvogelkartierung auf dem Martin-Andersen-Nexö-Platzes sind Abbildung 2 und Tabelle 2 zu entnehmen.



Tab. 2: Ergebnisse der Brutvogelerfassung auf dem Martin-Andersen-Nexö-Platz (Nachweispunkte siehe Abb. 2)

Art	lat. Name	Anzahl	Verhalten
22.04.2013			
nördlicher Teil (Richtung Anklamer Straße)			
Blaumeise	<i>Cyanistes caeruleus</i>	1	singend in Pappel
Gartenrotschwanz	<i>Phoenicurus phoenicurus</i>	1 ♂	singend in Pappel
Hausperling	<i>Passer domesticus</i>	>6	Nahrungssuche a. Wiese/rufend i. Gebüsch
Kohlmeise	<i>Parus major</i>	1	singend in Pappel
Nebelkrähe	<i>Corvus cornix</i>	1 Paar	Nestbau in Pappel
mittlerer Teil			
Blaumeise	<i>Cyanistes caeruleus</i>	1	singend
südlicher Teil (am Landesarchiv)			
Amsel	<i>Turdus merula</i>	2 ♀	Nahrungssuche a. Wiese
Blaumeise	<i>Cyanistes caeruleus</i>	1	singend
Buchfink	<i>Fringilla coelebs</i>	1 ♂	singend
Feldsperling	<i>Passer montanus</i>	>3	Nahrungssuche a. Wiese/rufend i. Gebüsch
Gartenrotschwanz	<i>Phoenicurus phoenicurus</i>	1 ♂	singend (Abb. 3)
Hausperling	<i>Passer domesticus</i>	>5	Nahrungssuche a. Wiese/rufend i. Gebüsch
Klappergrasmücke	<i>Sylvia curruca</i>	1	keine Angabe, nur kurze Sichtung
Kohlmeise	<i>Parus major</i>	1	singend in Weide
Türkentaube	<i>Streptopelia decaocto</i>	1	ruhend
Zilpzalp	<i>Phylloscopus collybita</i>	1	singend in Weide
06.05.2013			
nördlicher Teil (Richtung Anklamer Straße)			
Blaumeise	<i>Cyanistes caeruleus</i>	1	singend in Pappel
Gartenrotschwanz	<i>Phoenicurus phoenicurus</i>	1 ♂	singend in Pappel
Grünfink	<i>Carduelis chloris</i>	1 ♂	rufend in Pappel
Hausperling	<i>Passer domesticus</i>	>10	Nahrungssuche a. Wiese/rufend a. Bäumen
Mauersegler	<i>Apus apus</i>	4	über Fläche/entlang Häusern jagend
Nebelkrähe	<i>Corvus cornix</i>	1 Paar	Nestbau in Baumreihe; Nest in Pappel nicht mehr vorhanden
Ringeltaube	<i>Columba palumbus</i>	1	ruhend in Baum
Stieglitz	<i>Carduelis carduelis</i>	1	überfliegend
Stockente	<i>Anas platyrhynchos</i>	2 ♀	Nahrungssuche a. Wiese
südlicher Teil (am Landesarchiv)			
Amsel	<i>Turdus merula</i>	2 ♂	Nahrungssuche a. Wiese
Gartenrotschwanz	<i>Phoenicurus phoenicurus</i>	1 ♀	warnend auf Pfahl
Hausperling	<i>Passer domesticus</i>	>5	Nahrungssuche a. Wiese/rufend i. Gebüsch
Kohlmeise	<i>Parus major</i>	1	singend in Weide
Mauersegler	<i>Apus apus</i>	10	weit über Fläche jagend
Mönchsgrasmücke	<i>Sylvia atricapilla</i>	1 Paar	kurzer Gesang, dann weg
Zilpzalp	<i>Phylloscopus collybita</i>	1	singend
19.06.2013			
nördlicher Teil (Richtung Anklamer Straße)			
Amsel	<i>Turdus merula</i>	1 ♀, 3 ♂	Nahrungssuche a. Wiese, 1 ♂ singend in Vorgarten
Grünfink	<i>Carduelis chloris</i>	1 ♂	rufend in Pappel
Hausperling	<i>Passer domesticus</i>	>10, m. 3 Astlingen	Nahrungssuche a. Wiese/rufend a. Bäumen
Mauersegler	<i>Apus apus</i>	10	weit über Fläche jagend
Star	<i>Sturnus vulgaris</i>	3	in Baum sitzend

südlicher Teil (am Landesarchiv)

Amsel	<i>Turdus merula</i>	1 ♂	Nahrungssuche a. Wiese
Elster	<i>Pica pica</i>	1	in Baum sitzend
Feldsperling	<i>Passer montanus</i>	>3	Nahrungssuche a. Wiese/rufend i. Gebüsch
Gartenrotschwanz	<i>Phoenicurus phoenicurus</i>	1 ♀, Jungvogel	bettelnder Jungvogel (Abb. 5)
Hausperling	<i>Passer domesticus</i>	>5	Nahrungssuche a. Wiese/rufend i. Gebüsch
Mauersegler	<i>Apus apus</i>	>10	weit über Fläche jagend (Abb. 4)
Nebelkrähe	<i>Corvus cornix</i>	1	in Baum sitzend
Silbermöwe	<i>Larus argentatus</i>	rufende Altvögel, 3 Jungvögel	auf Dach Landesarchiv (Abb. 6)

21.06.2013

keine Nachweise



Abb. 3: Singendes ♂ Gartenrotschwanz am 22.04.13 im südl. Teil Nexö-Platz



Abb. 4: Über dem Nexö-Platz jagender Mauersegler am 19.06.13



Abb. 5: Jungvogel Gartenrotschwanz am 19.06.13 im südl. Teil Nexö-Platz



Abb. 6: Junge Silbermöwen auf dem Dach des Landesarchivs am 19.06.13

4 Auswertung

Während der Brutvogelerfassung wurden insgesamt 19 verschiedene Vogelarten auf dem Martin-Andersen-Nexö-Platz festgestellt. Aus Abbildung 2 ist zu entnehmen, dass sich diese vor allem auf die nördlichen und südlichen Grünstrukturen konzentrieren. Diese Bereiche sind durch den Kfz-Betrieb (Parkplatz, Zufahrtstraße Bleichstraße) weniger stark beeinflusst und bieten auf Grund ihrer dichteren Struktur mehr Versteckmöglichkeiten. Die Bäume direkt auf dem Parkplatz sowie entlang der Bleichstraße werden kaum durch Vögel genutzt.

Brutnachweise konnten lediglich für den Gartenrotschwanz, den Haussperling und die Silbermöwe durch Beobachtung von Jungvögeln erbracht werden. Für die erstgenannten Arten konnten die genauen Brutplätze nicht ermittelt werden; diese befinden sich aber i.d.R. in Gebäudenischen o. Ä., wobei der Gartenrotschwanz auch frei brüten kann. Für letzteren wird ein Brutpaar auf dem Gelände des Kunstateliers (Bleichstr. 51) oder im Bereich der Baracken vermutet. Die Haussperlinge brüten vermutlich an den Wohngebäuden und am Landesarchiv und nutzen die angrenzenden Wiesenflächen als Nahrungsgebiete. Der Brutplatz der Silbermöwen liegt auf dem Dach des Landesarchivs (Abb. 6); es handelt sich um ein bis zwei Brutpaare.

Ein Brutverdacht in der großen Pappel an der Anklamer Straße bzw. den Bäumen im südlichen Teil des Martin-Andersen-Nexö-Platzes kann für Kohl- und Blaumeise, Zilpzalp, Grünfink und Amsel geäußert werden. Diese Arten wurden wiederholt angetroffen, eindeutige Hinweise wie fütternde Altvögel oder Jungvögel konnten aber nicht beobachtet werden. Auch eine Nestnachsuche am 04.10.2013 blieb erfolglos. Ggf. liegen die Brutplätze aber auch außerhalb des Martin-Andersen-Nexö-Platzes in den Gärten/Höfen der Wohnbebauung bzw. den nicht zugänglichen Bereichen der südlichen Gehölzbestände. Das Pärchen Nebelkrähe hat nach zwei erfolglosen Nestbauversuchen vermutlich aufgegeben, oder ein Partner ist zu Tode gekommen, da während der Juni-Begehung nur noch eine Nebelkrähe beobachtet werden konnte und das begonnene Nest nicht fertiggestellt war.

Die übrigen Vogelarten wurden nicht (Waldkauz) oder, mit Ausnahme des Mauerseglers, nur einmalig angetroffen, so dass eine Brut auf dem Martin-Andersen-Nexö-Platz unwahrscheinlich ist. Auch der Mauersegler – als Gebäudebrüter – brütet nicht auf dem Martin-Andersen-Nexö-Platz, nutzt aber den Luftraum für Jagdaktivitäten. Die festgestellten Tiere stammen aller Wahrscheinlichkeit nach vom Polizeigebäude (hier sind mehrere Brutplätze bekannt), können aber auch an einem der Wohngebäude oder dem Landesarchiv leben. Entgegen den Erwartungen konnten keine Gebüschbrüter, insbesondere im südlichen Teil (Abb. 7), festgestellt werden.



Abb. 7: Südl. Teil Nexö-Platz – strukturreich, aber mit hohem Störungsgrad

Ursächlich ist hier vermutlich der hohe Störungsgrad durch Menschen und Hunde. Die Gebüsche werden zudem offenbar gern von Kindern u. A. zum Spielen genutzt, da die Bodenbereiche zertreten sind und Müll abgelagert ist.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass das Brutvogelvorkommen auf dem Martin-Andersen-Nexö-Platz 2013 gering war. Trotz vorhandener Strukturen (Bäume und Gebüsche) konnten nur wenige „Allerweltsarten“ nachgewiesen werden. Ursächlich dabei ist vermutlich der hohe Störungsgrad durch Fußgänger und Hunde.



Ingenieurplanung - Ost GmbH

Ingenieure und Landschaftsplaner



**Greifswalder
Parkraumbewirtschaftungs-
gesellschaft mbH**

Bahnhofstraße 1
17489 Greifswald

**Verkehrstechnische
Untersuchung**

**Bebauungsplan Nr. 108
-Martin-Andersen-Nexö-Platz-**

Greifswald, Oktober 2013

INGENIEURPLANUNG – OST GmbH

Ingenieure und Landschaftsplaner

Poggenweg 28

17489 Greifswald

Tel. :03834/5955-0

Fax :03834/5955-55

Email: ipo@ingenieurplanung-ost.de

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung	5
2	Verkehr 2013	7
2.1	Ganglinie und Spitzenstunde	9
2.2	Hochrechnung gem. HBS 2001	11
2.3	Verkehrsdaten Analyse	12
3	Allgemeine Verkehrsentwicklung	16
4	Verkehrserzeugung	17
4.1	Struktur und Nutzung	17
4.2	Verkehrsaufkommen	17
4.3	Verkehrsverteilung	18
5	Leistungsfähigkeit	20
5.1	Methodik	20
5.2	Analyse 2013	21
5.3	Prognose 2025 ohne Parkhaus	23
5.4	Prognose 2025 mit Parkhaus	25
5.4.1	Variante 1	27
5.4.2	Variante 2	29
5.4.3	Variante 3	31
5.4.4	Variante 4	33
6	Verkehr 2025 Variante 2 (Vorzug)	35
6.1	Verkehrsdaten	35
6.2	Abfertigungssysteme im neuen Parkhaus	39
6.2.1	Eingangsdaten	39
6.2.2	Bewertung der Staulänge	41
6.3	Wechsel der geplanten Ausfahrt	43
7	Zusammenfassung und Empfehlung	46

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Übersichtslageplan.....	6
Abbildung 2 Lageplan der Verkehrszählung.....	8
Abbildung 3 Ganglinie der Verkehrszählung	10
Abbildung 4 MSVw 2013 [Kfz/h] für KP 1 und KP2	13
Abbildung 5 MSVw 2013 [Kfz/h] für KP 3 und KP4	14
Abbildung 6 DTV 2013 [Kfz/24h].....	15
Abbildung 7 Übersichtsplan der Verteilung für Zu-und Abflußverkehr	19
Abbildung 8 MSVw [Kfz/h] 2025 ohne Parkhaus (KP1)	24
Abbildung 9 Planungsvarianten	26
Abbildung 10 Variante 1 MSVw 2025 mit Parkhaus (KP1)	28
Abbildung 11 Variante 2 MSVw 2025 mit Parkhaus (KP1)	30
Abbildung 12 Variante 3 MSVw 2025 mit Parkhaus (KP1)	32
Abbildung 13 Variante 4 MSVw 2025 mit Parkhaus (KP1)	34
Abbildung 14 MSVw 2025 [Kfz/h] für KP 1 und KP2	36
Abbildung 15 MSVw 2025 [Kfz/h] für KP 3 und KP4.....	37
Abbildung 16 DTV 2025 [Kfz/24h].....	38
Abbildung 17 prozentuale Belegung vom 17.11.2009	39
Abbildung 18 Abfertigungszeiten und Kapazitäten an Abfertigungssystemen	40
Abbildung 19 Gegenüberstellung der Staulänge	42
Abbildung 20 Tagesganglinie des vorh. Parkplatzes am 26.09.2013	44
Abbildung 21 Zeitintervall für Ausfahrtwechseln.....	45

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Holger Hagemann
Dipl.-Ing. Marlies Hagemann
Dipl.-Ing. Tao Jiang

Greifswald, 14.Oktober 2013
Projekt-Nr.: 213009

INGENIEURPLANUNG-OST GmbH

Ingenieure und Landschaftsplaner

17489 Greifswald, Poggenweg 28
FON: 03834/59550 ♦ FAX: 03834/595555 ♦ E-Mail: IPO@ingenieurplanung-ost.de

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	pt und pn Analyse 2013	12
Tabelle 2	Qualitätsstufen und mittlere Wartezeit gemäß HBS 2001	20
Tabelle 3	Qualitätsstufe für KP1 Analyse	21
Tabelle 4	Qualitätsstufe für KP4 Analyse	22
Tabelle 5	Qualitätsstufe für KP1 Prognose ohne Parkhaus	23
Tabelle 6	Qualitätsstufe für KP1 Prognose Variante 1	27
Tabelle 7	Qualitätsstufe für KP1 Prognose Variante 2	29
Tabelle 8	Qualitätsstufe für KP1 Prognose Variante 3	31
Tabelle 9	Qualitätsstufe für KP1 Prognose Variante 4	33
Tabelle 10	pt und pn Prognose 2025	35
Tabelle 11	pt und pn Prognose 2025 mit Verkehrsminderung der Bleichstraße	43

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Hochrechnung der Verkehrszählung
Anlage 2	Leistungsfähigkeitsberechnung 2013
Anlage 3	Leistungsfähigkeitsberechnung 2025 ohne Parkhaus
Anlage 4	Leistungsfähigkeitsberechnung 2025 mit Parkhaus Variante 1
Anlage 5	Leistungsfähigkeitsberechnung 2025 mit Parkhaus Variante 2
Anlage 6	Leistungsfähigkeitsberechnung 2025 mit Parkhaus Variante 3
Anlage 7	Leistungsfähigkeitsberechnung 2025 mit Parkhaus Variante 4

Abkürzungsverzeichnis

DTV	= durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke aller Tage des Jahres
HBS	= Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
Kfz	= Kraftfahrzeuge
KP	= Knotenpunkt
Lkw	= Lastkraftwagen
MSV	= maßgebende stündliche Verkehrsstärke
Pkw	= Personenkraftwagen
pn	= maßgebender Lkw-Anteil für Nacht
pt	= maßgebender Lkw-Anteil für Tag
q	= Verkehrsstärke
QSV	= Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs
w	= Index für alle Werkzeuge (Mo-Sa) außerhalb der Schulferien des betreffenden Landes

Datenquelle

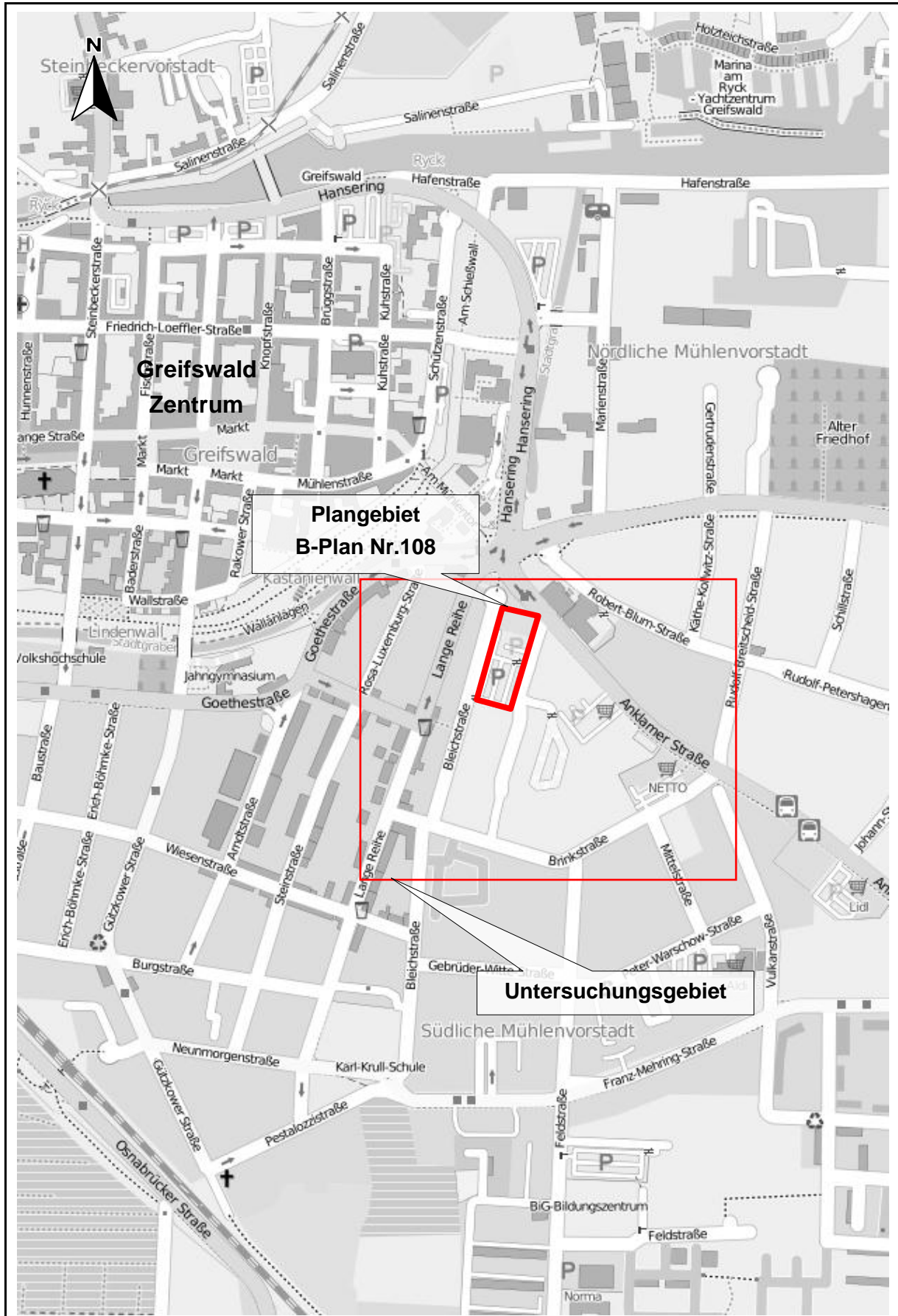
- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen [FGSV, 2001]
- Heft 42 „Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung -Teil 2 Abschätzung der Verkehrserzeugung [HSVV, 2005]
- Open StreetMap

1 Aufgabenstellung

Die Greifswalder Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft mbH (GPG) beabsichtigt, zur allgemeinen Verbesserung der Situation des ruhenden Verkehrs im Innenstadtbereich, ein öffentliches Parkhaus auf einem Teilbereich des Bebauungsplans Nr. 108 „Martin-Andersen-Nexo-Platz“ zu errichten.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung sollen die auftretenden verkehrlichen Auswirkungen der durch das Bauvorhaben erzeugten Fahrten und die durch die baulichen Maßnahmen verlagerten Fahrten auf die vorhandenen und geplanten Straßenverkehrsanlagen untersucht werden. Diese Untersuchung beinhaltet folgende Arbeitsschritte:

- Auf Basis der Strukturdaten des Plangebiets werden die planinduzierten Verkehrsmengen prinzipiell gemäß dem Verfahren zur Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung nach „Dr. Bosserhoff“ prognostiziert.
- Es wird eine Verkehrsprognose für die allgemeine Verkehrsentwicklung bezogen auf das Jahr 2025 erstellt. Unter Berücksichtigung der künftigen baulichen Maßnahmen wird der betroffene Verkehr zukünftig durch die vorhandenen oder neuen Verkehrsführungen auf das Straßennetz entsprechend umgelegt.
- Mit den Einflüssen der zusätzlichen Verkehrsmengen aus dem Plangebiet verbunden mit den prognostizierten zukünftigen Verkehrsmengen werden die Nachweise der Leistungsfähigkeit für die zu betrachtenden Knotenpunkten erbracht.
- Für die Einfahrtstellen des geplanten Parkhauses werden die Staulänge und die Verkehrsqualität gem. HBS 2001 ausgewertet.



Bebauungsplan Nr. 108 Martin-Andersen-Nexö-Platz
Abbildung 1 Übersichtslageplan



2 Verkehr 2013

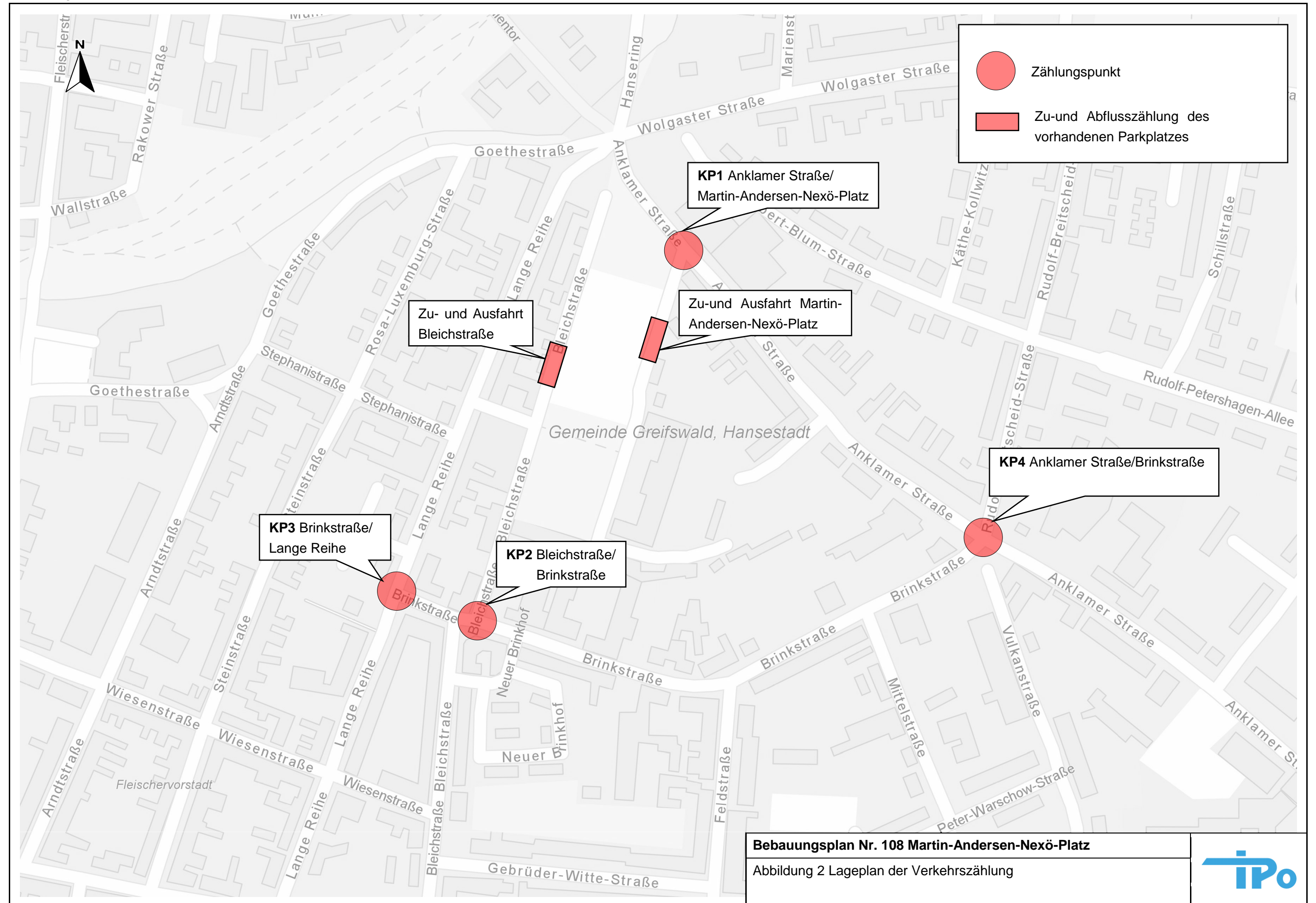
Um die verkehrliche Situation der vorhandenen oder geplanten Verkehrsanlagen beurteilen zu können, besteht die Notwendigkeit, die Verkehrsdaten der wichtigen Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet zu erfassen.

An einem repräsentativen Werktag (Donnerstag, den 11. April 2013) wurde eine Verkehrserhebung in Form von Knotenstromzählungen in der nachmittäglichen Stundengruppe von 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr durchgeführt. Mit dieser Verkehrserhebung wurden sowohl die Stärke der Knotenstrombelastung als auch die zeitliche Verteilung der Verkehrsmengen erfasst. Die Knotenstromzählungen erfolgten in 15 minütigen Zeitintervallen, wobei nach Fahrrichtung des Knotenstroms und Fahrzeugart unterschieden wurde. An folgenden vier Knotenpunkten wurden die Verkehrsdaten erhoben (siehe

Abbildung 2):

- Knotenpunkt 1: Anklamer Straße/Martin-Andersen-Nexö-Platz
- Knotenpunkt 2: Bleichstraße/Brinkstraße
- Knotenpunkt 3: Brinkstraße/Lange Reihe
- Knotenpunkt 4: Brinkstraße/Anklamer Straße/Rudolf-Breitscheid-Straße

Darüber hinaus wurden ebenfalls die Fahrten aus den Zu- und Ausfahrtstellen des vorhandenen Parkplatzes aufgenommen. Der vorhandene Parkplatz hat eine Kapazität von 170 Pkw-Stellplätzen und 6 Busstellplätzen.



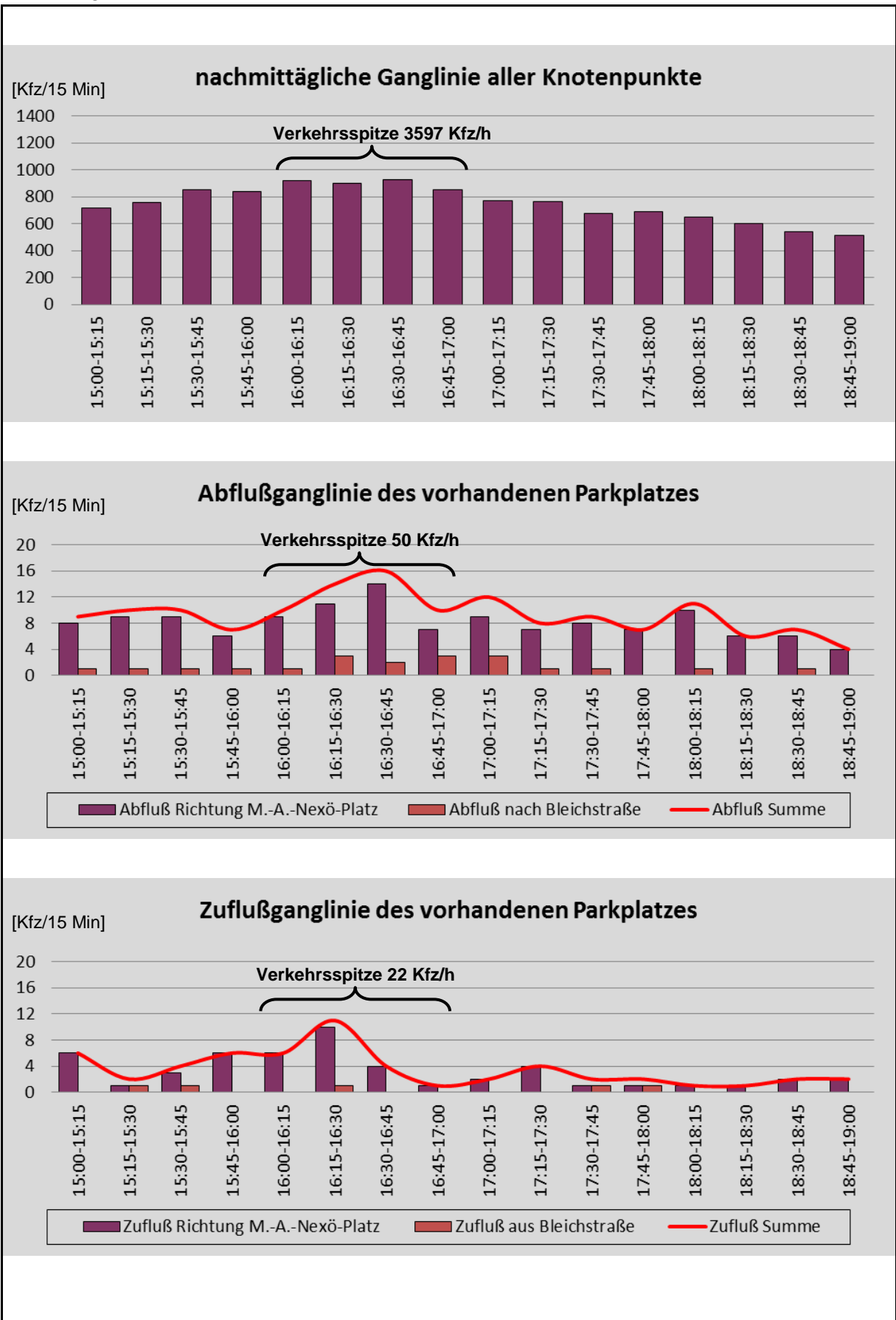
Bebauungsplan Nr. 108 Martin-Andersen-Nexö-Platz
Abbildung 2 Lageplan der Verkehrszählung



2.1 Ganglinie und Spitzenstunde

Abbildung 3 weist die nachmittägliche Ganglinie der Zählknotenpunkte und die Zu- und Abflussganglinie des vorhandenen Parkplatzes auf. Es können folgende Ergebnisse hergeleitet werden:

- Die Ganglinie der Verkehrszählung in der Stundengruppe von 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr zeigt eine nachmittägliche Spitzenstunde in der Zeit von **16:00 Uhr bis 17:00 Uhr** auf. Die Verkehrsstärke aller Knotenpunkte in dieser Spitzenstunde beträgt 3.597 Kfz/h.
- In der nachmittäglichen Verkehrsspitze sind insgesamt 50 Pkw vom vorhandenen Parkplatz ausgefahren, entsprechend 41 Pkw über die Ausfahrt der Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz (ca. 80%) und 9 Pkw über die Ausfahrt der Bleichstraße (ca. 20%). Für die Umlegung eines neuen Quellverkehrs werden diese Prozentwerte als maßgebende Verteilung angesehen.
- In der nachmittäglichen Verkehrsspitze sind insgesamt 22 Pkw-Einfahrten auf den vorhandenen Parkplatz zu verzeichnen, entsprechend 21 Pkw von der Zufahrt Martin-Andersen-Nexö-Platz (ca. 95%) und 1 Pkw von der Zufahrt der Bleichstraße (ca. 5%). Diese Prozentwerte sind maßgebend für die Zielverkehrsverteilung des neuen Parkhauses.



Bebauungsplan Nr. 108 Martin-Andersen-Nexö-Platz

Abbildung 3 Ganglinie der Verkehrszählung



2.2 Hochrechnung gem. HBS 2001

Die Verkehrsstärken der nachmittäglichen Stundengruppe von 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr wurden grundsätzlich gemäß HBS 2001 auf den MSV_w und DTV ausgewertet.

Die Hochrechnung einer Kurzzeitählung innerorts auf die Bemessungsverkehrsstärke ist in **Anlage 1** tabellarisch dargestellt. Es ergeben sich folgende rechnerische Verhältnisse basierend auf einem Mittelwert aller Knotenpunkte:

- MSV_w = 0,323Xq[Kfz/4h]
- MSV_w = 0,102XDTV[Kfz/24h]
- DTV = 9,844XMSV_w[Kfz/h]

2.3 Verkehrsdaten Analyse

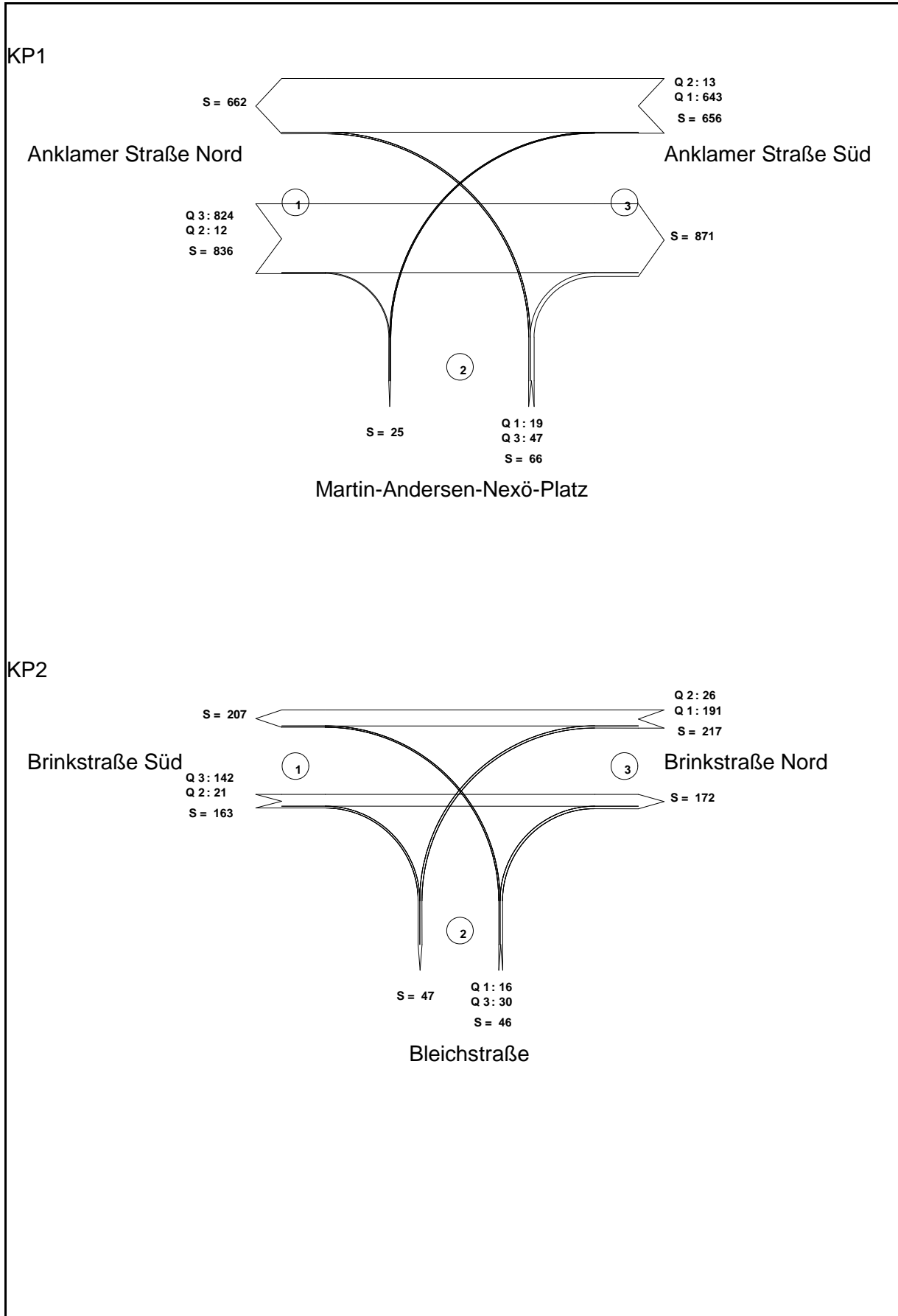
Mit o.g. rechnerischen Verhältnissen (Kapitel 2.2) werden die aktuellen Zähldaten auf den MSVw 2013 als Knotenstromplan (siehe **Abbildung 4** und **5**) und auf den DTV 2013 als Streckenbelastungsplan (siehe **Abbildung 6**) umgerechnet und dargestellt.

Die Erörterung der jetzigen Verkehrsqualität der Knotenpunkte wird ausführlich in Kapitel 5 Leistungsfähigkeit dokumentiert.

Als Grundlage für die schalltechnische Untersuchung wurden die pt und pn Werte auf Basis des Lkw-Anteils (>2,8 t) im Straßenquerschnitt mit den entsprechenden Umrechnungsfaktoren (Straßengattung: Gemeindestraße) ermittelt. Die pt/pn Werte, Lkw-Anteile und DTV der Straßenzüge für das Jahr 2013 werden in **Tabelle 1** schematisiert.

Tabelle 1 pt und pn Analyse 2013

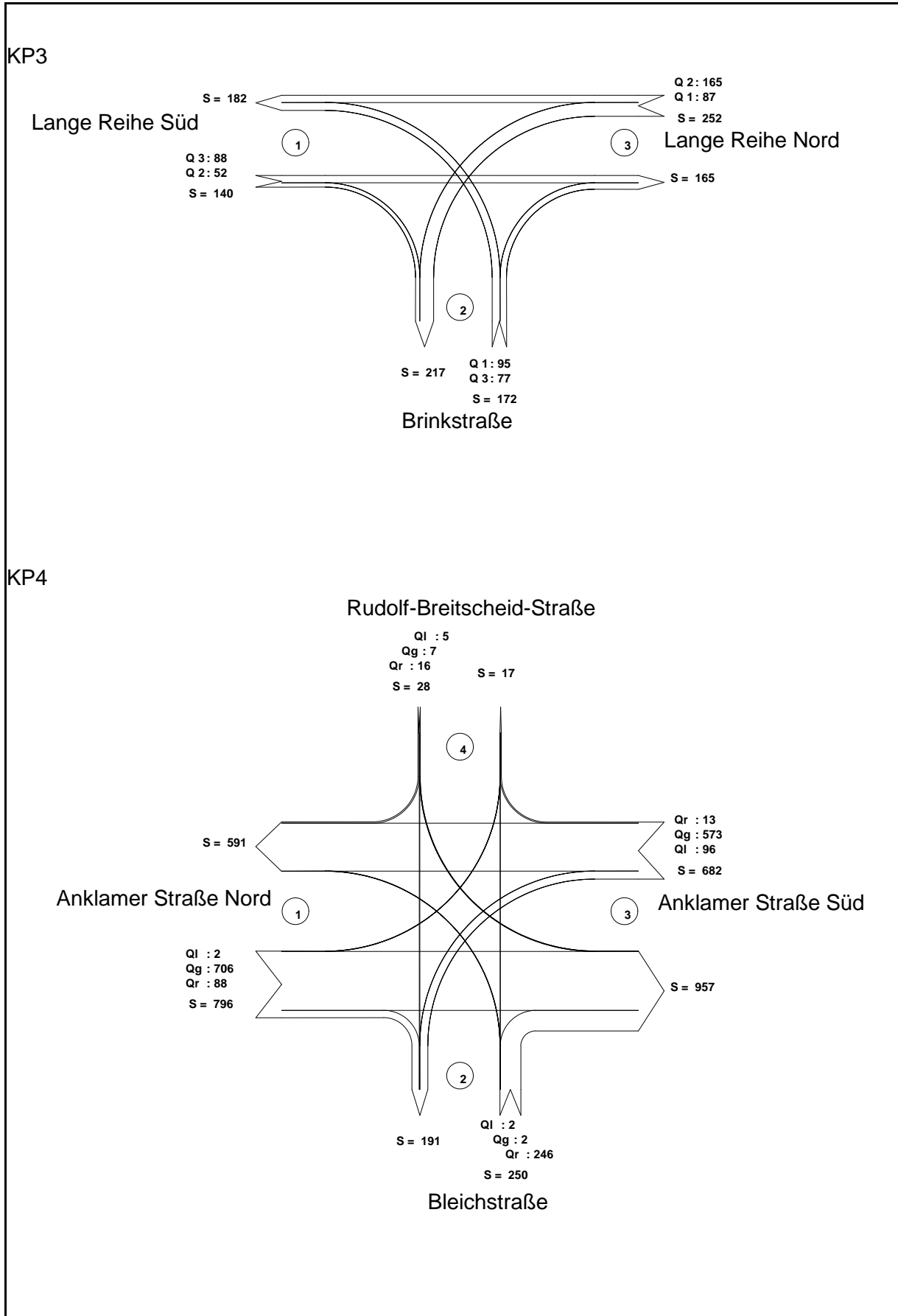
	DTV 2013	Lkw-Anteil	pt	pn
	[Kfz/24h]	[-]	[-]	[-]
KP1 Anklamer Straße Nord	13700	4,36%	4,62%	1,40%
KP1 Zufahrt Martin-Andersen-Nexö-Platz	900	3,55%	3,76%	1,13%
KP1 Anklamer Straße Süd	14000	4,32%	4,58%	1,38%
KP2 Brinkstraße Süd	3800	1,35%	1,43%	0,43%
KP2 Bleichstraße	900	5,27%	5,58%	1,69%
KP2 Brinkstraße Nord	3800	1,35%	1,43%	0,43%
KP3 Lange Reihe Süd	3200	2,20%	2,33%	0,70%
KP3 Brinkstraße	3800	1,35%	1,43%	0,43%
KP3 Lange Reihe Nord	4100	0,64%	0,68%	0,20%
KP4 Anklamer Straße Nord	12900	2,57%	2,72%	0,82%
KP4 Brinkstraße	4300	2,47%	2,62%	0,79%
KP4 Anklamer Straße Süd	15400	2,68%	2,85%	0,86%
KP4 Rudolf-Breitscheid-Straße	400	0,72%	0,76%	0,23%



Bebauungsplan Nr. 108 Martin-Andersen-Nexö-Platz

Abbildung 4 MSVw 2013 [Kfz/h] für KP 1 und KP2

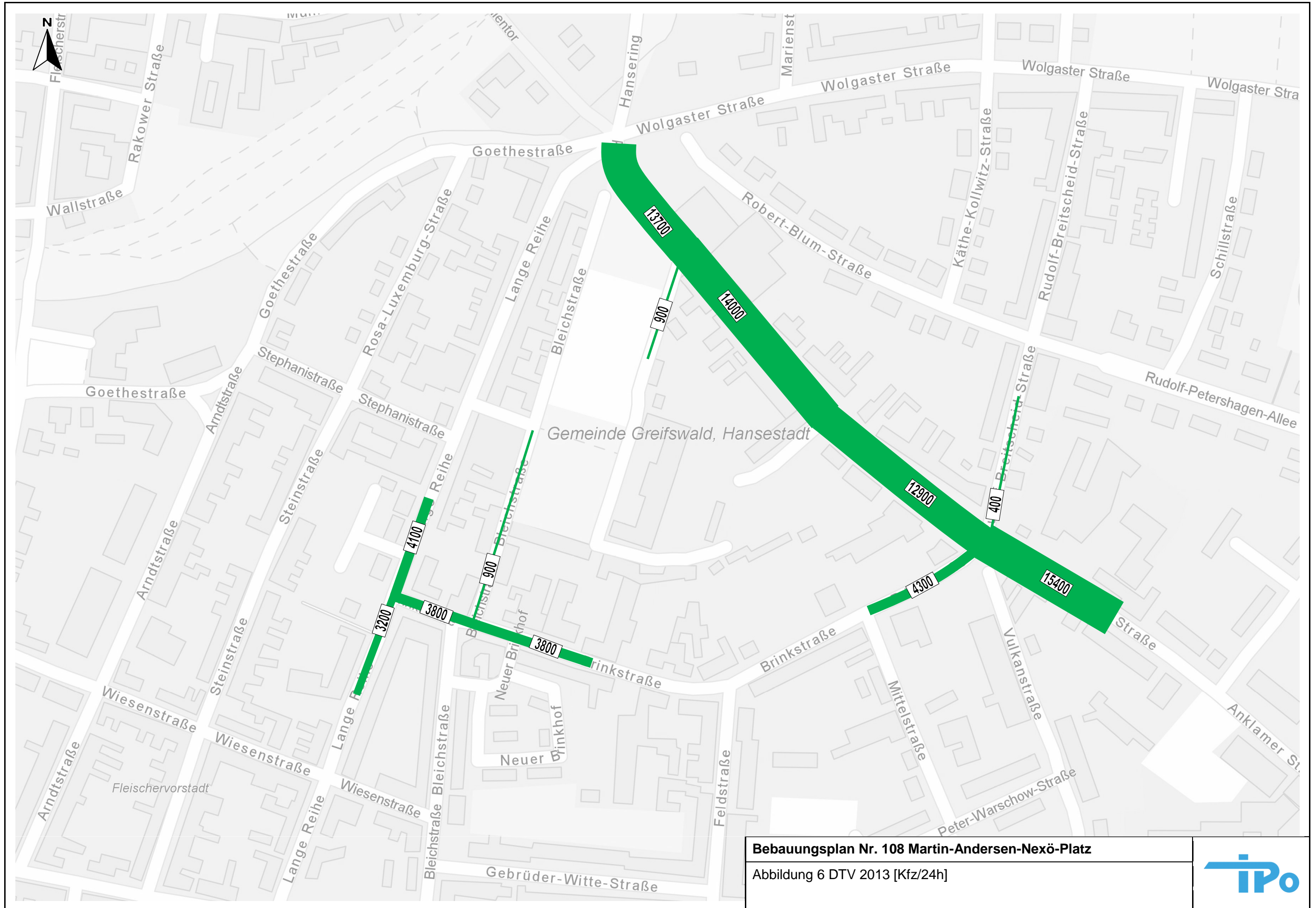




Bebauungsplan Nr. 108 Martin-Andersen-Nexö-Platz

Abbildung 5 MSVw 2013 [Kfz/h] für KP 3 und KP4





Bebauungsplan Nr. 108 Martin-Andersen-Nexö-Platz
Abbildung 6 DTV 2013 [Kfz/24h]



3 Allgemeine Verkehrsentwicklung

Um den Verkehrsablauf der Knotenpunkte auf den Straßenzügen *Anklamer Straße und Brinkstraße* über einen längeren Zeitraum sicherzustellen, wird ein angemessener Prognosehorizont für das Jahr 2025 vorgesehen. Unter Berücksichtigung der durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern herausgegebenen Prognosefaktoren wird der zukünftige Verkehr als Trendprognose hochgerechnet. Bei dieser Trendprognose werden die zukünftigen Verkehrsstärken der Knotenpunkte anhand der Auswertungen der vorhandenen Verkehrszählung ermittelt.

Im Rahmen der weiteren Berechnungen werden die allgemeinen Verkehrsentwicklungen wie folgt berücksichtigt:

- Zunahme des Kfz-Verkehrs von 2013 bis 2025 um 5,8%
- Zunahme des Lkw-Verkehrs von 2013 bis 2025 um 3,8%

4 Verkehrserzeugung

Zur verkehrstechnischen Bewertung ist eine Abschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens für den B-Plan Nr. 108 „Martin-Andersen-Nexö-Platz“ erforderlich. Hierfür kann das Verfahren nach „Dr. Bosserhoff“ gemäß Heft 42 „Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung -Teil 2 Abschätzung der Verkehrserzeugung“ angewendet werden, um die Verkehrsmenge zu ermitteln.

4.1 Struktur und Nutzung

Die Strukturdaten des B-Plans Nr. 108 „Martin-Andersen-Nexö-Platz“ werden für die Abschätzung der Verkehrserzeugung zugrunde gelegt. Die vom Auftraggeber vorgegebenen Kapazitäten des neuen Parkhauses wurden als Schlüsselgrößen bei der Ermittlung des Verkehrsaufkommens betrachtet. Folgende grundlegende Strukturdaten zum neuen Parkhaus wurden berücksichtigt:

- Parkhaus mit 600 Parkplätzen

4.2 Verkehrsaufkommen

Gemäß Dr. Bosserhoff liegen Beispiele für die werktäglichen Umschlaggrade in Abhängigkeit zu den einzelnen Branchen (Einkaufszentrum, Baumarkt, Büro/Verwaltung usw.) vor. Mit der durch die Zählung am 16.04.2013 ermittelten Abflussganglinie (Zählung 16.04.2013) kann ein werktäglicher Umschlaggrad für den vorhandenen Parkplatz grob festgelegt werden. Gegenüber einem brancheabhängigen Umschlaggrad wird deshalb der durch die Abflussganglinie hergeleitete Umschlaggrad maßgebend.

Die Ganglinie am 16.04.2013 weist 328 ausgefahrene Pkw im Zeitintervall zwischen 7:00 Uhr bis 18:00 Uhr auf. Bezogen auf die vorhandene Kapazität von 170 Stellplätzen ergibt sich ein rechnerischer Umschlaggrad von 1,94 Umschlägen/Stellplatz. Für einen den Umschlaggrad des neuen Parkhauses werden 2,3 Umschläge/ Stellplatz angenommen. Aus diesem Grund werden 4,6 Pkw-Fahrten/Stellplatz für das geplante Parkhaus bei der Verkehrserzeugung berücksichtigt. Es ergibt sich folgende Zunahme des Verkehrs:

- Zunahme 1978 Pkw-Fahrten/24h

Es wurde berücksichtigt, der vorhandene Parkplatz bereits ein Verkehrsaufkommen von 782 Pkw-Fahrten/24h erzeugt, um die die Zunahme des Verkehrs dementsprechend minimiert wurde (170 Stellplätze x 2,3 Umschläge/Stellplatz x 2 Fahrten=782 Fahrten).

4.3 Verkehrsverteilung

Die Erschließung des Plangebiets kann prinzipiell über die Parkplatzzufahrt der Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz und der Bleichstraße erfolgen. Auf Grund der Verkehrsführung im vorhandenen Straßennetz und der Zählraten am 11. April 2013 werden der Zu- und Abflussverkehr wie folgt eingeteilt.

Abflussverkehr

Verkehr Martin-Andersen-Nexö-Platz

- in Richtung Anklamer Straße Nord 30%
- in Richtung Anklamer Straße Süd 70%

Verkehr Bleichstraße

- in Richtung Brinkstraße Süd 35%
- in Richtung Brinkstraße Nord 65%

Verkehr Brinkstraße

- in Richtung Lange Reihe Nord 45%
- in Richtung Lange Reihe Süd 55%

Zuflussverkehr

Verkehr Martin-Andersen-Nexö-Platz

- aus Richtung Anklamer Straße Nord 50%
- aus Richtung Anklamer Straße Süd 50%

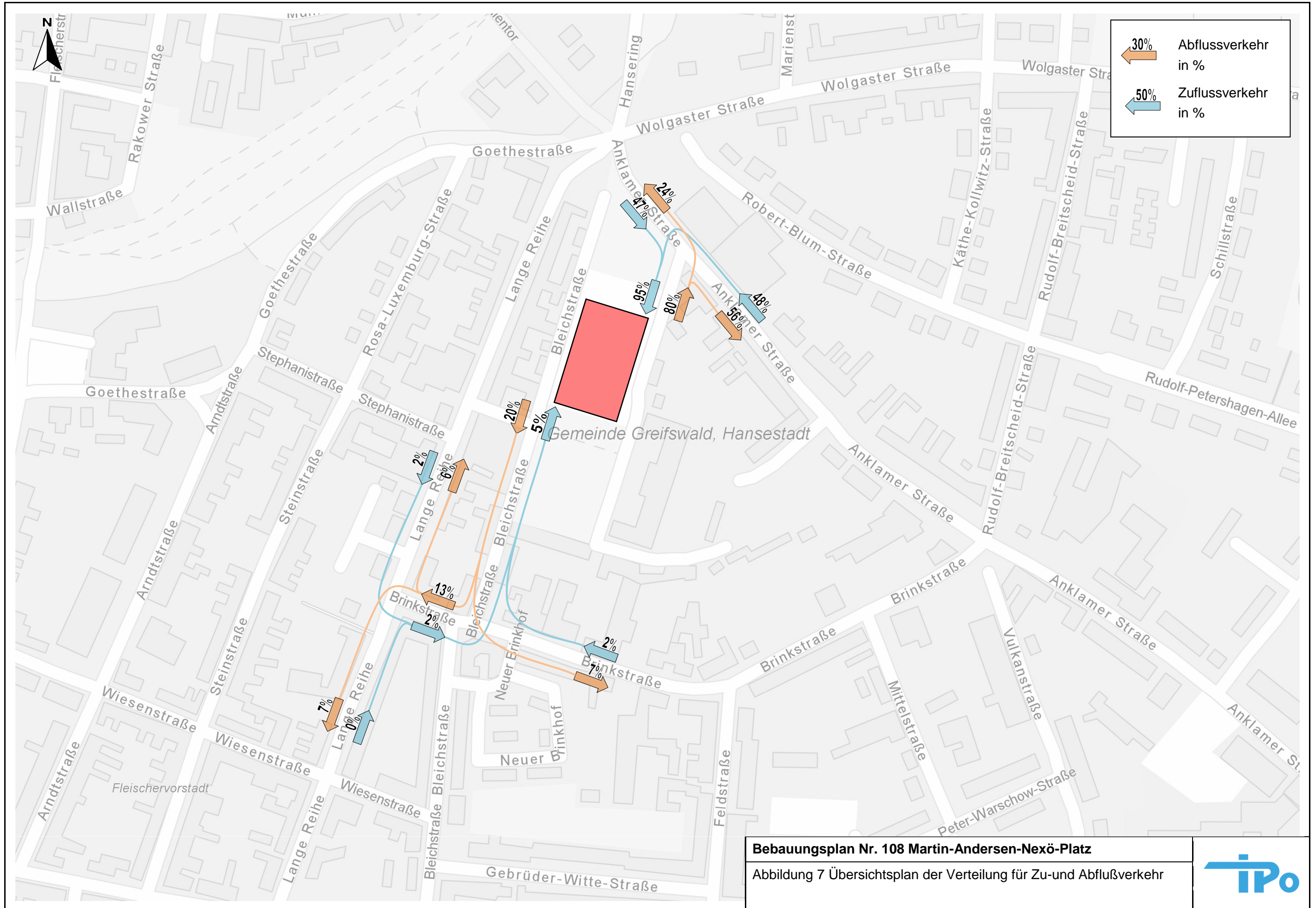
Verkehr Bleichstraße

- aus Richtung Brinkstraße Süd 45%
- aus Richtung Brinkstraße Nord 55%

Verkehr Brinkstraße

- aus Richtung Lange Reihe Nord 75%
- aus Richtung Lange Reihe Süd 25%

Die obengenannte Verteilung wurde weiter in eine absolute Prozentzahl umgerechnet und wird schematisch in **Abbildung 7** dargestellt.



Bebauungsplan Nr. 108 Martin-Andersen-Nexö-Platz
 Abbildung 7 Übersichtsplan der Verteilung für Zu- und Abflußverkehr



5 Leistungsfähigkeit

Durch eine Ortsbesichtigung am 11. April 2013 konnte festgestellt werden, dass der Verkehrsablauf für den Knotenpunkt 2 Bleichstraße/Brinkstraße und Knotenpunkt 3 Brinkstraße/Lange Reihe als unproblematisch angesehen wird. Deshalb wird die Leistungsfähigkeitsberechnung für den KP2 und KP3 nur bei der verkehrlichen Vorzugsvariante des neuen Parkhauses durchgeführt und erörtert.

5.1 Methodik

Die Berechnung der Qualität des Verkehrsablaufs wird mit dem EDV Programm KNOBEL 6.0 durchgeführt.

An Knotenpunkten wird die mittlere Wartezeit der Kraftfahrzeuge als wichtiges Kriterium zur Bewertung der Qualität des Verkehrsablaufs angesehen. Die Qualität des Verkehrsablaufs wird dabei für jeden einzelnen Nebenstrom getrennt berechnet. Bei der zusammenfassenden Bewertung ist dann die schlechteste Qualität aller beteiligten Verkehrsströme für die Einstufung des gesamten Knotenpunktes maßgebend.

Wesentliches Kriterium zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes ist die Qualitätsstufe gemäß HBS 2001, die in folgender **Tabelle 2** dargestellt wird.

Tabelle 2 Qualitätsstufen und mittlere Wartezeit gemäß HBS 2001

Qualitätsstufe(QSV)		Vorfahrtgeregelter Knotenpunkt	Knotenpunkt mit Signalanlage
		Mittlere Wartezeit w [Sekunden/Kfz]	
A	sehr gut	≤10	≤20
B	gut	≤20	≤35
C	befriedigend	≤30	≤50
D	ausreichend	≤45	≤70
E	mangelhaft	>45	≤100
F	ungenügend	Auslastung>1	>100







5.2 Analyse 2013

Der Leistungsfähigkeitsberechnung für die Bestandssituation der Knotenpunkte wurde die MSVw 2013 zugrunde gelegt. **Anlage 2** dokumentiert die Berechnung der Leistungsfähigkeit für das Jahr 2013.

Knotenpunkt 1 Anklamer Straße/Martin-Andersen-Nexö-Platz

Eine ausreichende Verkehrsqualitätsstufe D wird für den gesamten Knotenpunkt 1 erreicht. Die Mehrzahl der Fahrzeugführer aus der Straße Martin Andersen-Nexö-Platz muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Der Verkehrszustand ist noch stabil und der Knotenpunkt ist leistungsfähig. **Tabelle 3** weist das Ergebnis der Leistungsfähigkeitsberechnung auf.













Tabelle 3 Qualitätsstufe für KP1 Analyse

Straße [-]	Strom [Nr.]	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Kapazität [Pkw-E/h]	Mittlere Wartezeit [s]	Rückstau [m]	QSV [-]
Anklamer Straße Nord	2 	907	1800			A
	3 	14	1800			A
	Misch 2+3	921	1800	4	18	A
M.-A.-Nexö- Platz	4 	21	130	33	6	D
	6 	52	333	12,8	6	B
	Misch 4+6	73	230	22,8	6	C
Anklamer Straße Süd	7 	15	522	7		A
	8 	708	1800			A
	Misch 7+8	723	1713	3,6	12	A
Gesamt-Qualitätsstufe:						D

Knotenpunkt 4 Anklamer Straße/Bleichstraße/Rudolf-Breitscheid-Straße

Der Verkehr im Knotenpunkt 4 kann nur mit einer mangelhaften Verkehrsqualität E abgewickelt werden. In der Verkehrsspitze bildet sich ein Stau in der Brinkstraße. Die Wartezeiten sind sehr hoch. Die Kapazität wird erreicht und der Knotenpunkt ist nicht leistungsfähig gem. HBS 2001. Deshalb wurde die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts 4 nicht als Abwägungsfaktor der Vorzugsvariante betrachtet. **Tabelle 4** weist das Ergebnis der Leistungsfähigkeitsberechnung auf.

Tabelle 4 Qualitätsstufe für KP4 Analyse

Straße [-]	Strom [Nr.]	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Kapazität [Pkw-E/h]	Mittlere Wartezeit [s]	Rückstau [m]	QSV [-]
Anklamer Straße Nord	1 	3	699	5		A
	2 	777	1800			A
	3 	97	1800			A
	Misch 1+2+3	877	1790	3,9	18	A
Brinkstraße	4 	3	89	41,6		D
	5 	3	104	35,7		D
	6 	271	369	35,2	42	D
	Misch 4+5+6	277	348	47	54	E
Anklamer Straße Süd	7 	106	548	8,1		A
	8 	631	1800			A
	9 	15	1800		6	A
	Misch 7+8+9	752	1362	5,8	24	A
Rudolf- Breitscheid- Straße	10 	6	19	267,5	6	E
	11 	8	99	39,5		D
	12 	18	460	8,1		A
	Misch 10+11+12	32	74	84,4	12	E
Gesamt-Qualitätsstufe:						E






5.3 Prognose 2025 ohne Parkhaus

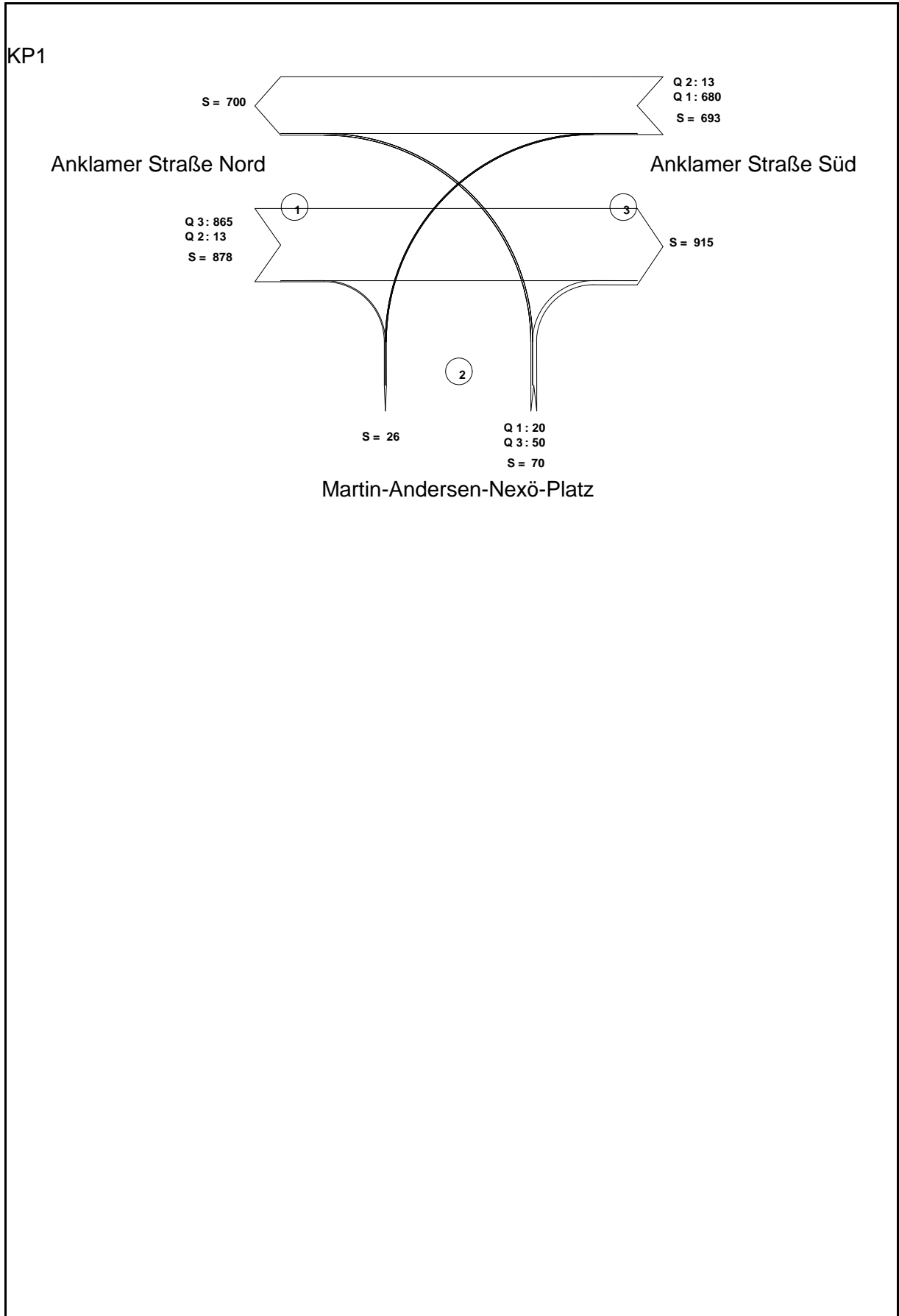
Die zukünftige Verkehrssituation des Knotenpunktes 1 soll weiter ohne die Auswirkungen durch Errichtung des neuen Parkhauses beurteilt werden. **Abbildung 7** zeigt die prognostizierten Bemessungsverkehrsstärken ohne Parkhaus für den Knotenpunkt auf. Auf Grundlage dieser Bemessungsverkehrsstärke wurde die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes gerechnet. **Anlage 3** dokumentiert die Leistungsfähigkeitsberechnung für den Knotenpunkt 1.

Knotenpunkt 1 Anklamer Straße/Martin-Andersen-Nexö-Platz

Der zukünftige Verkehrsablauf des Knotenpunktes behält weiterhin eine ausreichende Verkehrsqualität D. Der Knotenpunkt ist leistungsfähig. **Tabelle 5** weist das Ergebnis der Leistungsfähigkeitsberechnung auf.

Tabelle 5 Qualitätsstufe für KP1 Prognose ohne Parkhaus

Straße [-]	Strom [Nr.]	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Kapazität [Pkw-E/h]	Mittlere Wartezeit [s]	Rückstau [m]	QSV [-]
Anklamer Straße Nord	2 	952	1800			A
	3 	15	1800			A
	Misch 2+3	967	1800	4,3	18	A
M.-A.-Nexö- Platz	4 	22	117	38	6	D
	6 	55	316	13,8	6	B
	Misch 4+6	77	212	26,5	12	C
Anklamer Straße Süd	7 	15	497	7,4		A
	8 	748	1800			A
	Misch 7+8	763	1712	2	12	A
Gesamt-Qualitätsstufe:						D



Bebauungsplan Nr. 108 Martin-Andersen-Nexö-Platz

Abbildung 8 MSVw [Kfz/h] 2025 ohne Parkhaus (KP1)

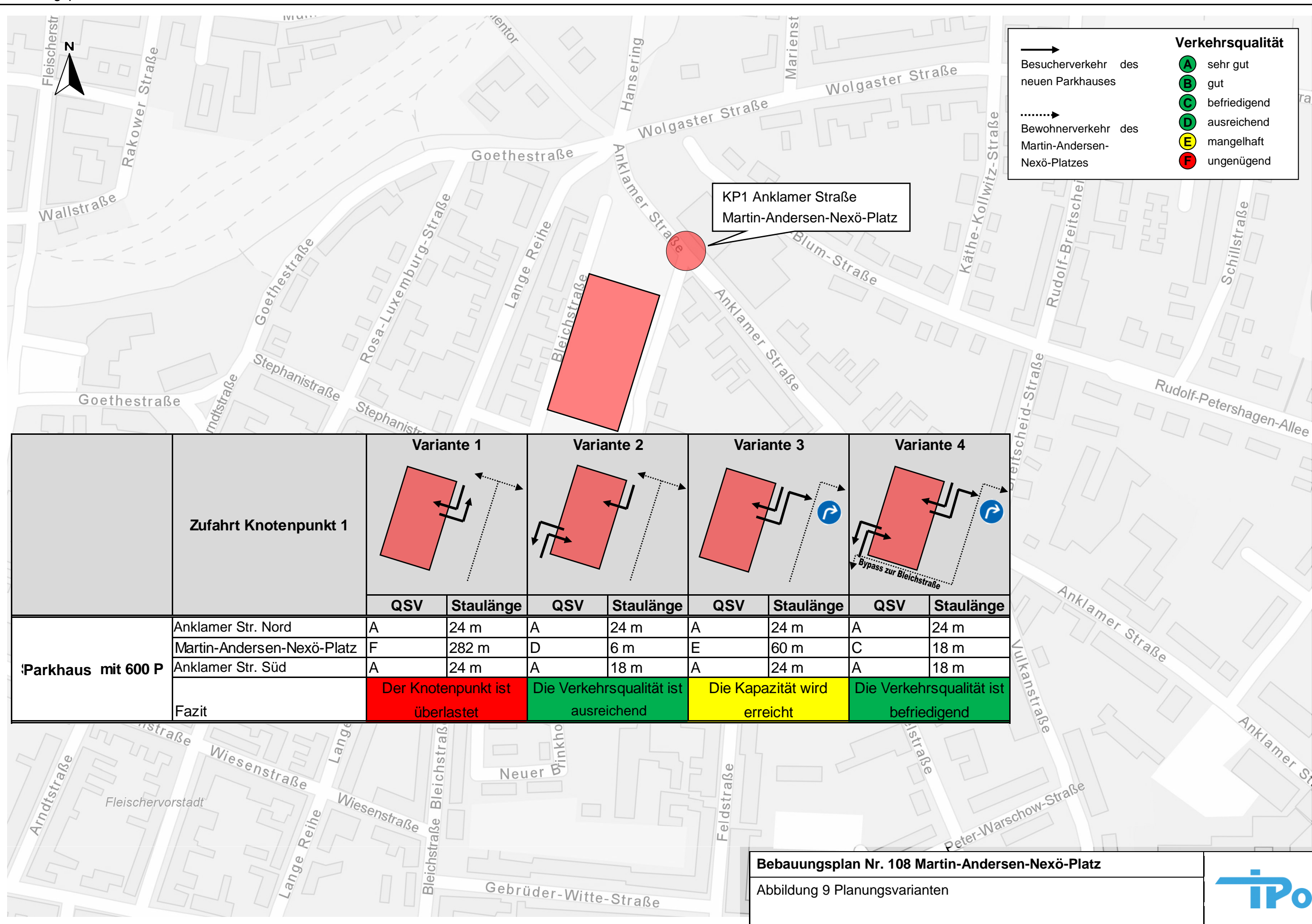


5.4 Prognose 2025 mit Parkhaus

In diesem Kapitel wurden vier unterschiedlichen Erschließungsvarianten des neuen Parkhauses am Martin-Andersen-Nexö-Platz aufgegriffen. Die Abwägung einer Vorzugsvariante für die Erschließung des neuen Parkhauses unterliegt der zukünftigen Verkehrssituation des Knotenpunktes 1 Anklamer Straße/Martin-Andersen-Nexö-Platz.

Die folgende **Abbildung 9** weist übersichtlich das Fazit der vier geplanten Erschließungsvarianten des neuen Parkhauses aus. Verkehrsqualität des Knotenpunktes und Staulänge der Zufahrten sind in dieser Übersicht dargestellt.

Dieses Kapitel beinhaltet ebenfalls die ausführlichen Erörterungen zur Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Anklamer Straße/Martin-Andersen-Nexö-Platz.









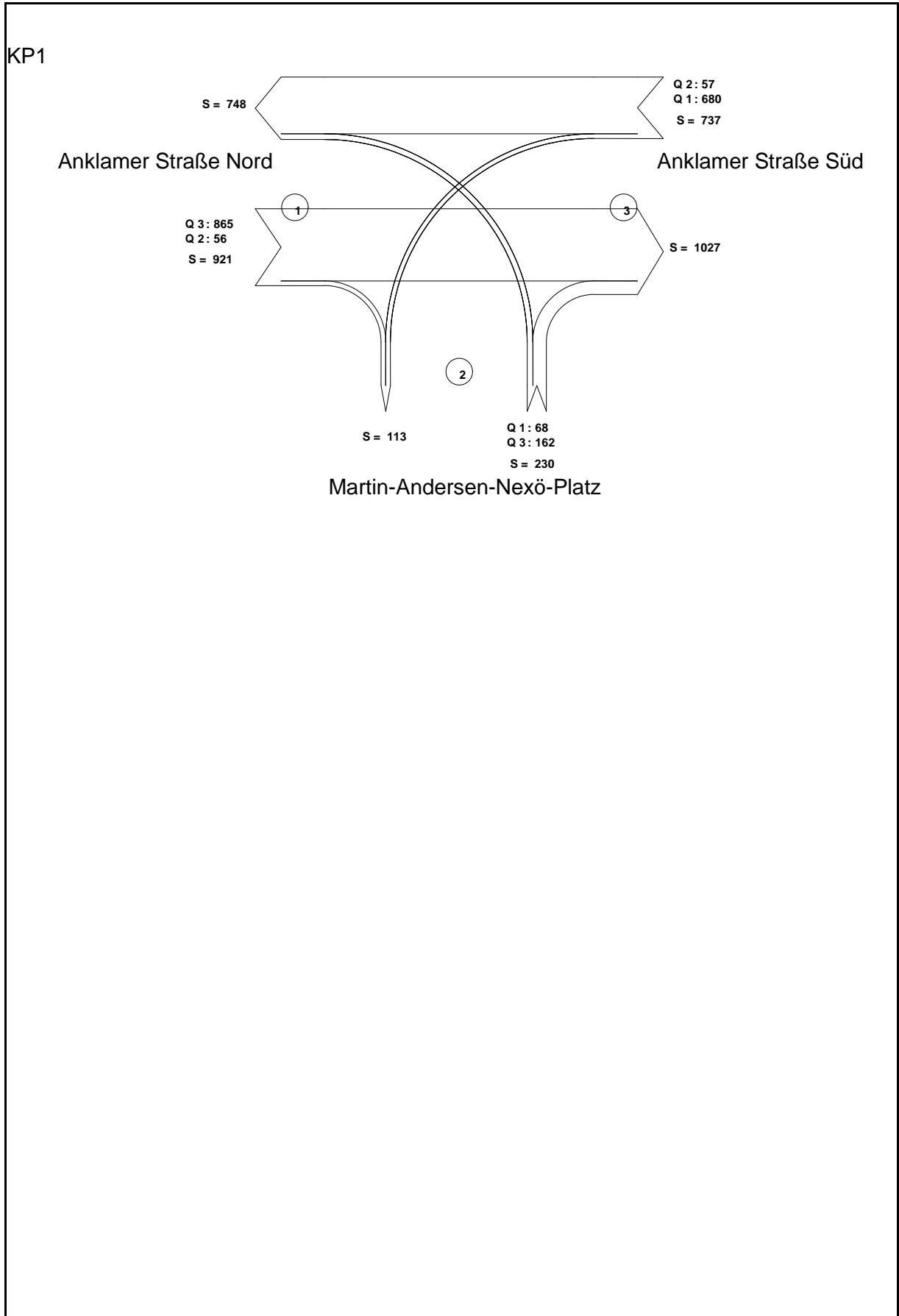
5.4.1 Variante 1

Der Ziel- und Quellverkehr des neuen Parkhauses erfolgt über die Ein- und Ausfahrten der Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz folgen. Ein- und Ausfahrten in der Bleichstraße entfallen. Die Verkehrsführung des Knotenpunktes Anklamer Straße/Martin-Andersen-Nexö-Platz bleibt bestehen.

Für diese Variante sind die Bemessungsverkehrsstärken in **Abbildung 10** dargestellt. Mit der Verkehrszunahme des neuen Parkhauses wird die Reserve der Leistungsfähigkeit für den Knotenpunkt Anklamer Straße/Martin-Andersen-Nexö-Platz komplett erschöpft. Der Knotenpunkt kann nur eine ungenügende Qualitätsstufe F erreichen (siehe **Tabelle 6**). **Anlage 4** dokumentiert die Leistungsfähigkeitsberechnung für die Variante 1.

Tabelle 6 Qualitätsstufe für KP1 Prognose Variante 1

Straße [-]	Strom [Nr.]	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Kapazität [Pkw-E/h]	Mittlere Wartezeit [s]	Rückstau [m]	QSV [-]
Anklamer Straße Nord	2 	952	1800			A
	3 	62	1800			A
	Misch 2+3	1014	1800	4,5	24	A
Martin-A-N- Platz	4 	75	87	198,7	48	E
	6 	179	307	27,7	24	C
	Misch 4+6	254	176	879,9	282	F
Anklamer Straße Süd	7 	63	473	8,7		A
	8 	748	1800			A
	Misch 7+8	811	1478	5,3	24	A
Gesamt-Qualitätsstufe:						F



Bebauungsplan Nr. 108 Martin-Andersen-Nexö-Platz

Abbildung 10 Variante 1 MSVw 2025 mit Parkhaus (KP1)









5.4.2 Variante 2

Ein- und Ausfahrten des neuen Parkhauses erfolgen über die Bleichstraße. In der Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz sind nur Einfahrten zum neuen Parkhaus künftig vorgesehen. Die Verkehrsführungen des Knotenpunktes Anklamer Straße/Martin-Andersen-Nexö-Platz werden im jetzigen Zustand aufrechterhalten.

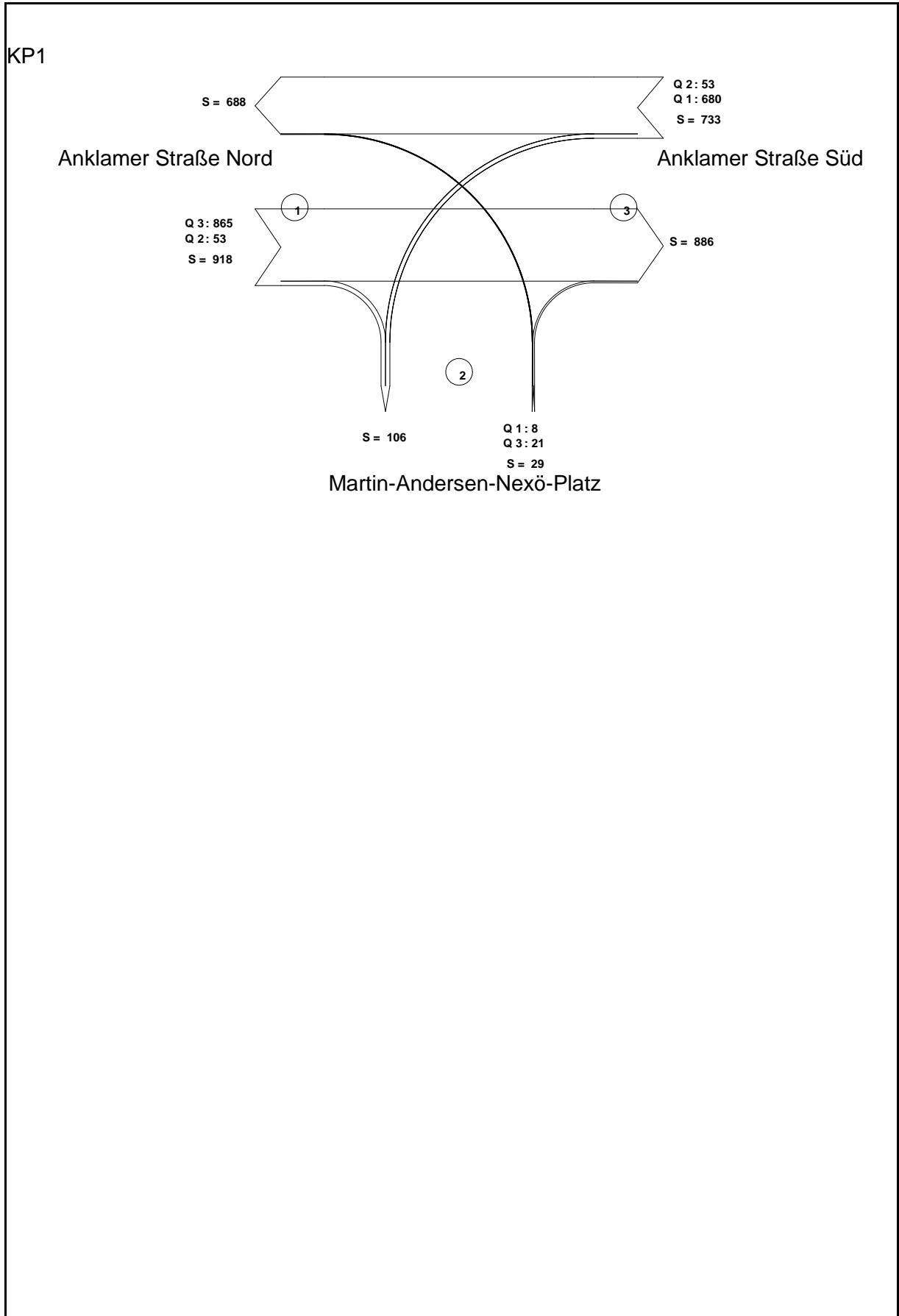
Der Knotenpunkt kann eine ausreichende Qualitätsstufe D erreichen (siehe **Tabelle 7**). Der Verkehrszustand ist noch stabil. Der Verkehr von der Straße Martin-Andersen-Nexö-Platzes muss Haltvorgänge mit deutlichen Zeitverlusten hinnehmen. Der Knotenpunkt ist leistungsfähig.

Abbildung 11 zeigt die Bemessungsverkehrsstärken der Variante 2 auf. **Anlage 5** dokumentiert die Leistungsfähigkeitsberechnung für die Variante 2.

Tabelle 7 Qualitätsstufe für KP1 Prognose Variante 2

Straße [-]	Strom [Nr.]	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Kapazität [Pkw-E/h]	Mittlere Wartezeit [s]	Rückstau [m]	QSV [-]
Anklamer Straße Nord	2 	952	1800			A
	3 	59	1800			A
	Misch 2+3	1011	1800	4,5	24	A
M.-A.-Nexö- Platz	4 	9	89	44,7		D
	6 	24	308	12,6		B
	Misch 4+6	33	185	23,6	6	C
Anklamer Straße Süd	7 	59	474	8,6		A
	8 	748	1800			A
	Misch 7+8	807	1495	5,2	18	A
Gesamt-Qualitätsstufe:						D

Basiswerte der oben genannten Berechnung sind die der Verkehrsspitze der Anklamer Straße. Weiterhin wird der Wechsel der Ausfahrt für das geplante Parkhaus bei der schwachen Verkehrszeit in der Anklamer Straße in Kapitel 6.3 erörtert.



Bebauungsplan Nr. 108 Martin-Andersen-Nexö-Platz

Abbildung 11 Variante 2 MSVw 2025 mit Parkhaus (KP1)









5.4.3 Variante 3

Für die Variante 3 sind, analog Variante 1, Ein- und Ausfahrten des neuen Parkhauses nur in der Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz geplant. Im Knotenpunkt Anklamer Straße/ Martin-Andersen-Nexö-Platz wird die Fahrtrichtung der Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz in die Anklamer Straße Nord (Platz der Freiheit) gesperrt. Der Verkehr aus der Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz kann nur rechts abbiegen in die Anklamer Straße Süd.

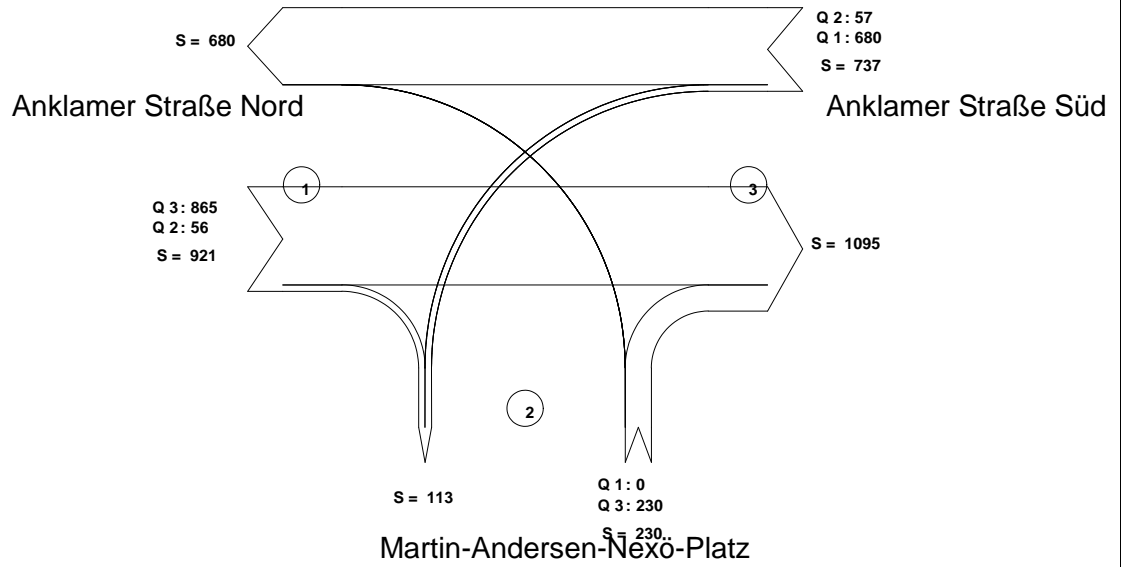
Der Verkehr kann im Knotenpunkt mit einer mangelhaften Qualität E abgewickelt werden. Es bildet sich Stau in der Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz. Die Kapazität wird erreicht. Der Knotenpunkt ist nicht leistungsfähig bei der Variante 3 (siehe **Tabelle 8**).

Die Bemessungsverkehrsstärken für die Leistungsfähigkeitsberechnung sind in **Abbildung 12** dargestellt. **Anlage 6** dokumentiert die Leistungsfähigkeitsberechnung für die Variante 3.

Tabelle 8 Qualitätsstufe für KP1 Prognose Variante 3

Straße [-]	Strom [Nr.]	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Kapazität [Pkw-E/h]	Mittlere Wartezeit [s]	Rückstau [m]	QSV [-]
Anklamer Straße Nord	2 	952	1800			A
	3 	62	1800			A
	Misch 2+3	1014	1800	4,5	24	A
M.-A.-Nexö- Platz	4 	0	87			A
	6 	253	307	59,4	60	E
	Misch 4+6	253	307	59,4	60	E
Anklamer Straße Süd	7 	63	473	8,7		A
	8 	748	1800			A
	Misch 7+8	811	1487	5,3	24	A
Gesamt-Qualitätsstufe:						E

KP1



Bebauungsplan Nr. 108 Martin-Andersen-Nexö-Platz

Abbildung 12 Variante 3 MSVw 2025 mit Parkhaus (KP1)









5.4.4 Variante 4

Sowohl in der Bleichstraße als auch in der Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz werden Ein- und Ausfahrten des neuen Parkhauses eingerichtet. Im Knotenpunkt Anklamer Straße/ Martin-Andersen-Nexö-Platz wird die Fahrrichtung aus der Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz in Richtung Anklamer Straße Nord (Platz der Freiheit) gesperrt. Der Bewohnerverkehr aus der Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz kann nur als Rechtsabbieger in die Anklamer Straße einfahren und muss deshalb einen perspektivischen Bypass erhalten, um über die Bleichstraße in nördliche Richtung zu gelangen.

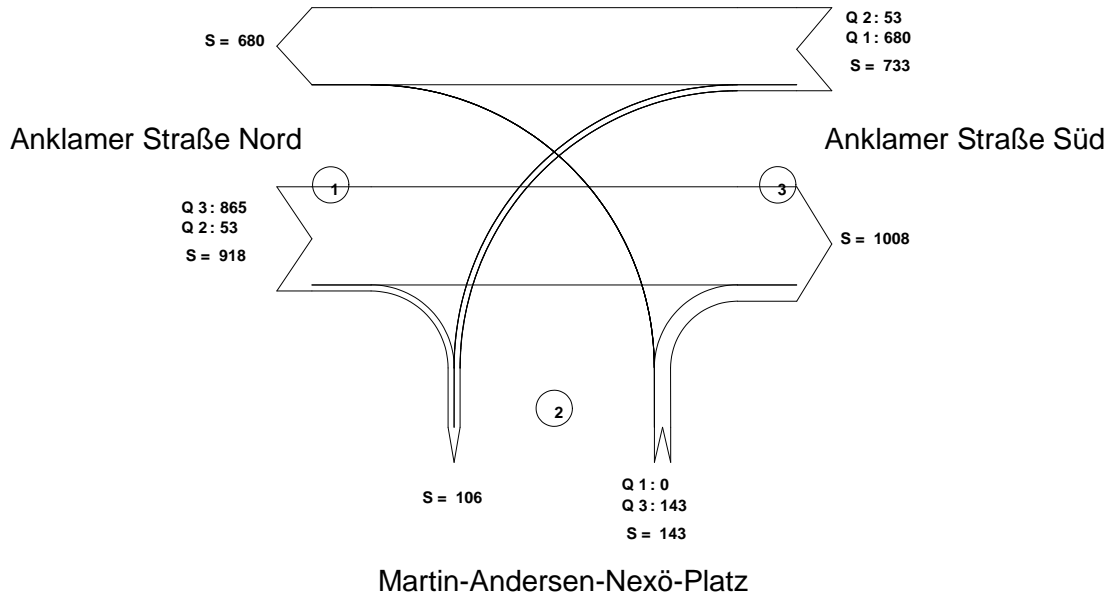
Eine befriedigende Verkehrsqualität C wird erreicht. Die Fahrzeugführer in der Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz müssen auf eine merkbare Anzahl von vorfahrtberechtigten Verkehrsteilnehmern in der Anklamer Straße achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Der Knotenpunkt ist leistungsfähig (siehe **Tabelle 9**).

Die Bemessungsverkehrsstärken für die Leistungsfähigkeitsberechnung sind in **Abbildung 13** dargestellt. **Anlage 7** dokumentiert die Leistungsfähigkeitsberechnung für die Variante 4.

Tabelle 9 Qualitätsstufe für KP1 Prognose Variante 4

Straße [-]	Strom [Nr.]	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Kapazität [Pkw-E/h]	Mittlere Wartezeit [s]	Rückstau [m]	QSV [-]
Anklamer Straße Nord	2 	952	1800			A
	3 	59	1800			A
	Misch 2+3	1011	1800	4,5	24	A
M.-A.-Nexö- Platz	4 	0	89			A
	6 	158	308	23,8	18	C
	Misch 4+6	158	308	23,8	18	C
Anklamer Straße Süd	7 	59	474	8,6		A
	8 	748	1800			A
	Misch 7+8	807	1495	5,2	18	A
Gesamt-Qualitätsstufe:						C

KP1



Bebauungsplan Nr. 108 Martin-Andersen-Nexö-Platz

Abbildung 13 Variante 4 MSVw 2025 mit Parkhaus (KP1)



6 Verkehr 2025 Variante 2 (Vorzug)

Für das neue Parkhaus wird die Variante 2 als Vorzugsvariante vorgesehen.

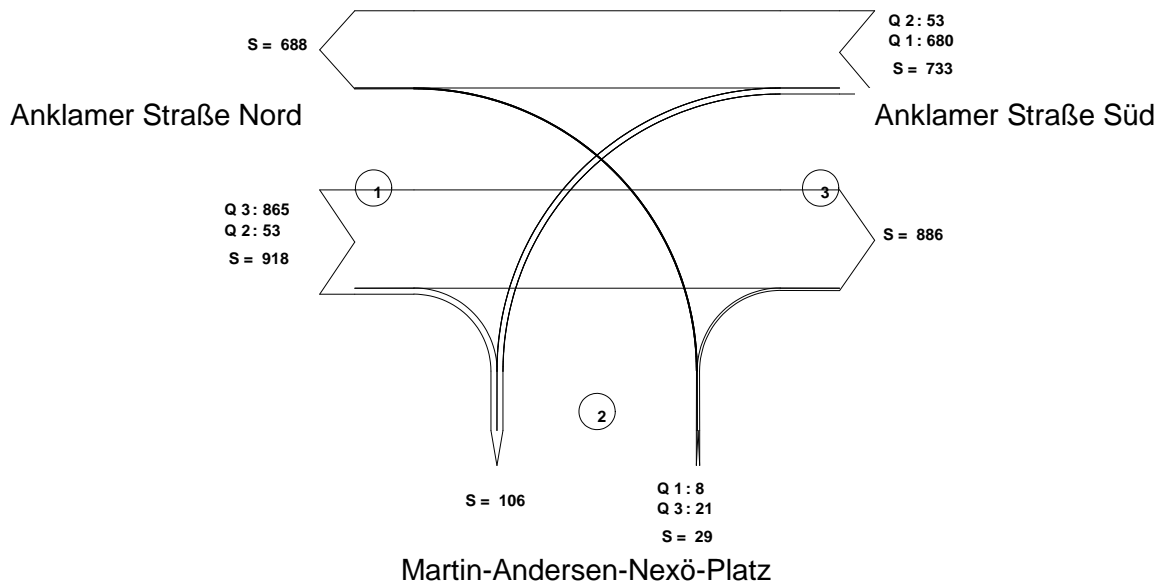
Für die Vorzugsvariante 2 sind die pt/pn Werte, Lkw-Anteile, DTV des Straßenzuges und die Knotenstrompläne mit Bezug auf das Jahr 2025 in Kapitel 6.1 dokumentiert.

6.1 Verkehrsdaten

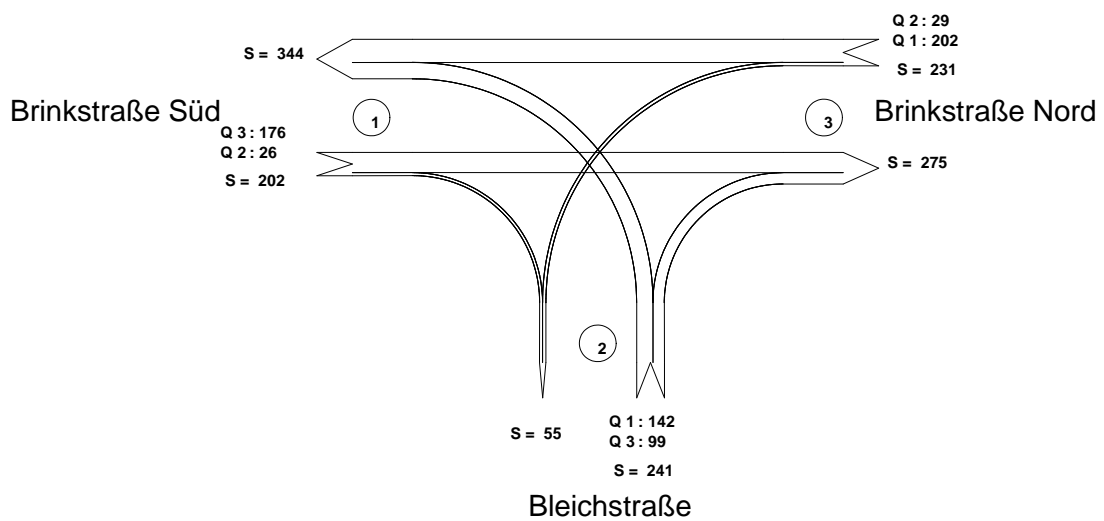
Tabelle 10 pt und pn Prognose 2025

mit Parkhaus V2	DTV 2025	Lkw-Anteil	pt	pn
	[Kfz/24h]	[-]	[-]	[-]
KP1 Anklamer Straße Nord	14893	4,23%	4,48%	1,35%
KP1 Zufahrt Martin-Andersen-Nexö-Platz	1478	2,28%	2,41%	0,73%
KP1 Anklamer Straße Süd	15012	4,24%	4,50%	1,36%
KP 2 Brinkstraße Süd	4965	1,10%	1,16%	0,35%
KP2 Bleichstraße	2421	2,11%	2,24%	0,68%
KP 2 Brinkstraße Nord	4583	1,19%	1,26%	0,38%
KP3 Lange Reihe Süd	3441	2,15%	2,28%	0,69%
KP3 Brinkstraße	4583	1,19%	1,26%	0,38%
KP3 Lange Reihe Nord	4801	0,57%	0,61%	0,18%
KP4 Anklamer Straße Nord	13855	2,52%	2,67%	0,81%
KP4 Brinkstraße	5511	2,05%	2,18%	0,66%
KP4 Anklamer Straße Süd	17409	2,50%	2,65%	0,80%
KP4 Rudolf-Breitscheid-Straße	467	0,72%	0,76%	0,23%

KP1



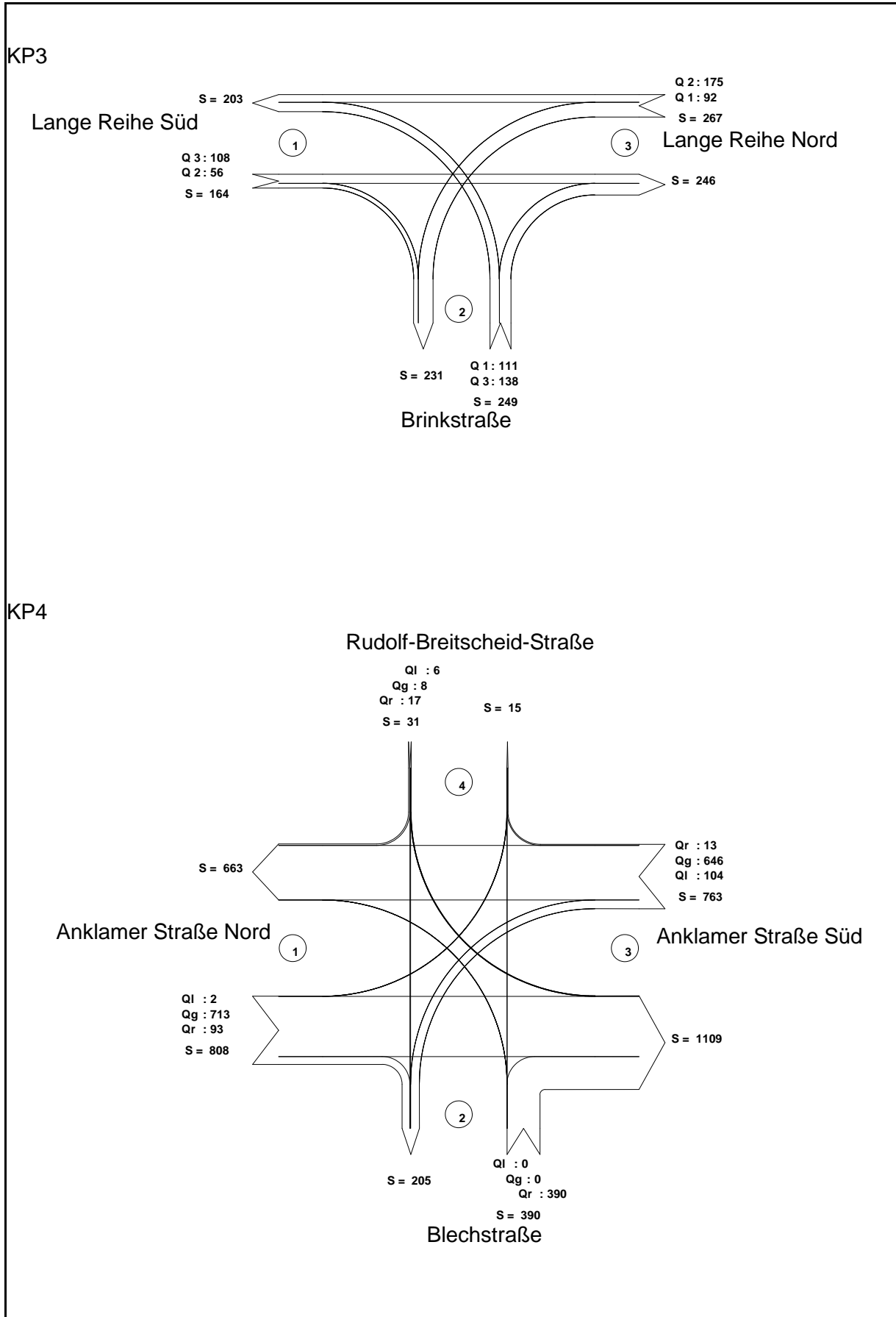
KP2



Bebauungsplan Nr. 108 Martin-Andersen-Nexö-Platz

Abbildung 14 MSVw 2025 [Kfz/h] für KP 1 und KP2

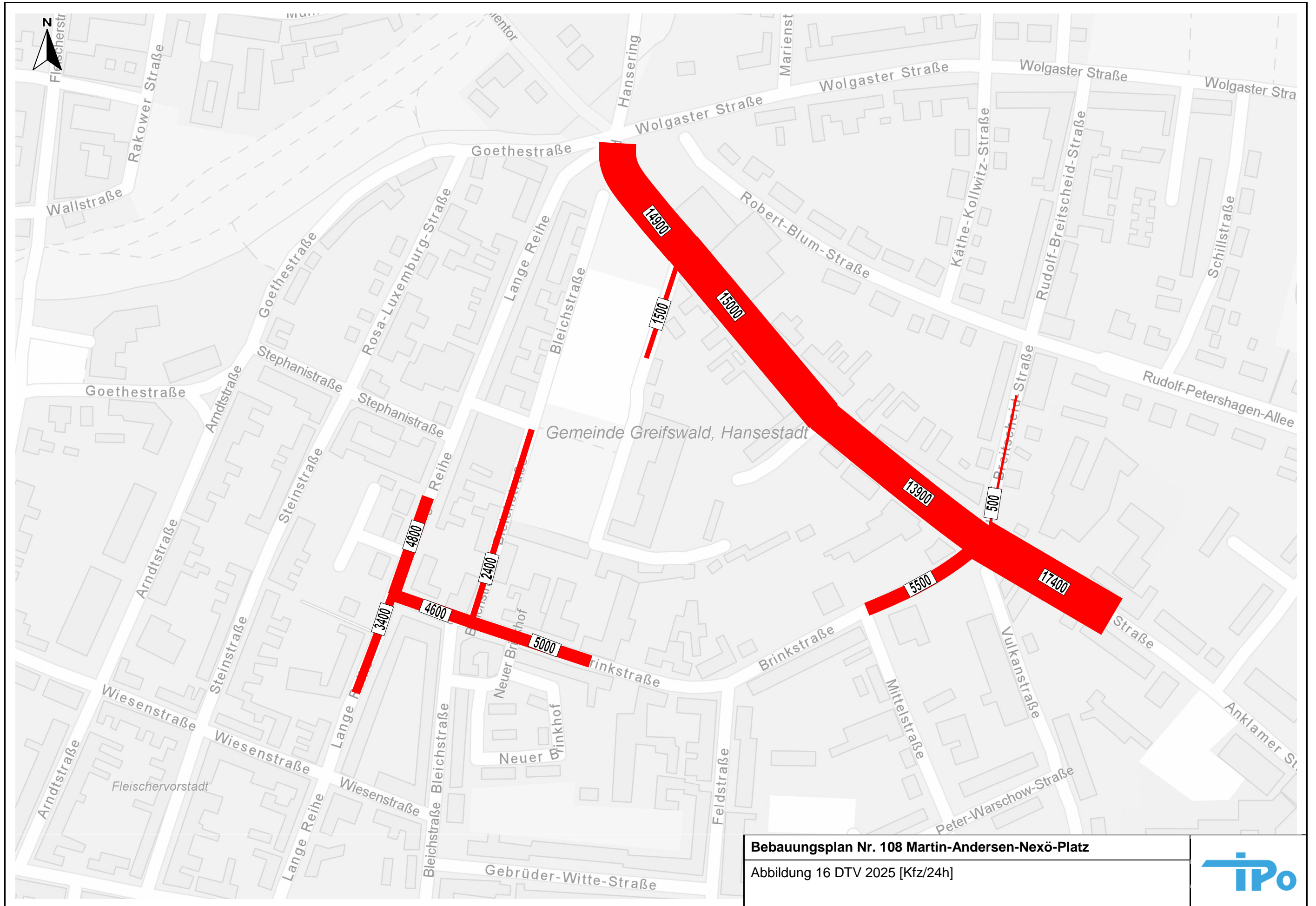




Bebauungsplan Nr. 108 Martin-Andersen-Nexö-Platz

Abbildung 15 MSVw 2025 [Kfz/h] für KP 3 und KP4





Bebauungsplan Nr. 108 Martin-Andersen-Nexö-Platz
Abbildung 16 DTV 2025 [Kfz/24h]



6.2 Abfertigungssysteme im neuen Parkhaus

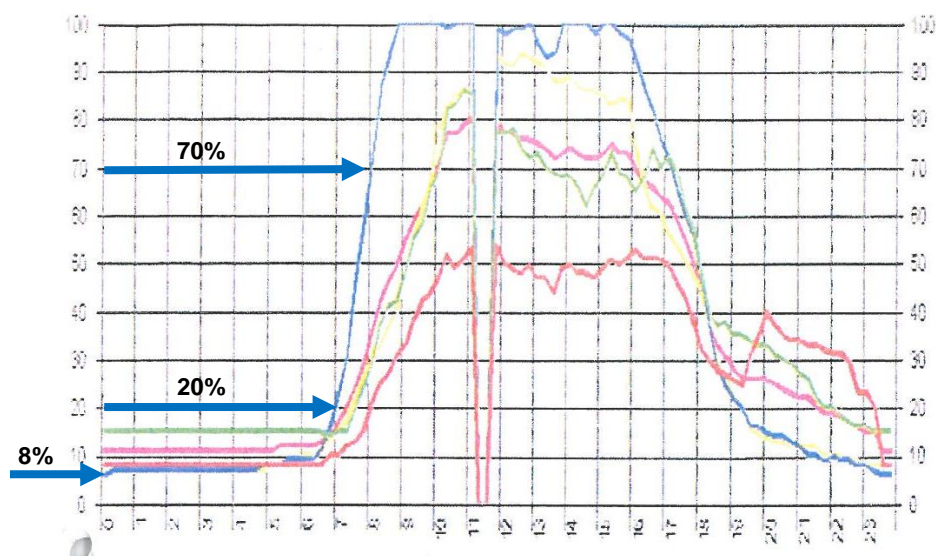
6.2.1 Eingangsdaten

Für das neue Parkhaus sollen Abfertigungssysteme dimensioniert werden. Die Dimensionierung der Abfertigungssysteme soll aufgrund der Zu- und Abflussganglinie des vorhandenen Parkplatzes prognostiziert werden. In **Abbildung 17** weist die blaue Ganglinie eine prozentuale Belegung des jetzigen Parkplatzes am 17.11.2009 auf. Hiermit wurde die Prozentzahl des Zuflussverkehrs auf eine Gesamtkapazität in der Spitzenstunde grob abgeschätzt.

Es ist zu erkennen, dass eine max. Steigerung der Belegung des Parkplatzes im Zeitintervall zwischen 7:00 Uhr bis 8:00 Uhr auftritt, was einer Kapazität des Parkplatzes von 50% entspricht. Unter Berücksichtigung einer Vorbelegung des Parkplatzes von ca. 8% wurden ca. 58% der Kapazität des Parkplatzes ($70\% - 20\% + 8\% = 58\%$) bei der Einfahrt im Zeitintervall 7:00 Uhr bis 8:00 Uhr am 17.11.2009 hergeleitet. Für das neue Parkhaus wurde deshalb bei der Einfahrt in der Morgenspitze das Erreichen von 60% der Gesamtkapazität angenommen.

Variante 2 : $600 \times 60\% = 360$ Pkw/h
288 Pkw in der Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz
72 Pkw in der Bleichstraße

Abbildung 17 prozentuale Belegung vom 17.11.2009



Gemäß Tabelle 12-2 im HBS 2001 (siehe **Abbildung 18**) wurde die Abfertigungseinrichtung Typ 5 (Magnetstreifen-/Barcodetickets/Chipcoins) für die Dimensionierung des neuen Parkhauses angenommen. Die Einfahrtkapazität eines Kontrollmediums beträgt ca. 290 Pkw/h.

Abbildung 18 Abfertigungszeiten und Kapazitäten an Abfertigungssystemen

Nr.	Kontrollmedium	Einfahrt			Ausfahrt		
		Abfertigungszeit [s]		Kapazität [Pkw/h]	Abfertigungszeit [s]		Kapazität [Pkw/h]
		Einzelfz	Folgefz		Einzelfz	Folgefz	
Kurzparker							
1	Kredit-/Debitkarten	24,4	21,6	160	19,5	16,5	210
2	Guthaben-/Kundenkarten	16,4	16,7	210	24,9	22,0	160
3	Handkassierung	17,8	14,9	240	-	-	-
4	Chipkartentickets	10,9	10,4	340	11,1	9,9	360
5	Magnetstreifen-/ Barcodetickets/Chipcoins	13,3	12,3	290	11,6	10,6	340
6	Magnetstreifentickets (Seitenlage)	13,3	12,3	290	15,2	14,0	250
Mietparker							
7	Magnetstreifen-/ Chipkartentickets	15,5	15,2	235	14,7	13,3	270
8	Magnetschlüssel/ Transpondertechnik	10,3	9,4	380	11,2	9,9	360

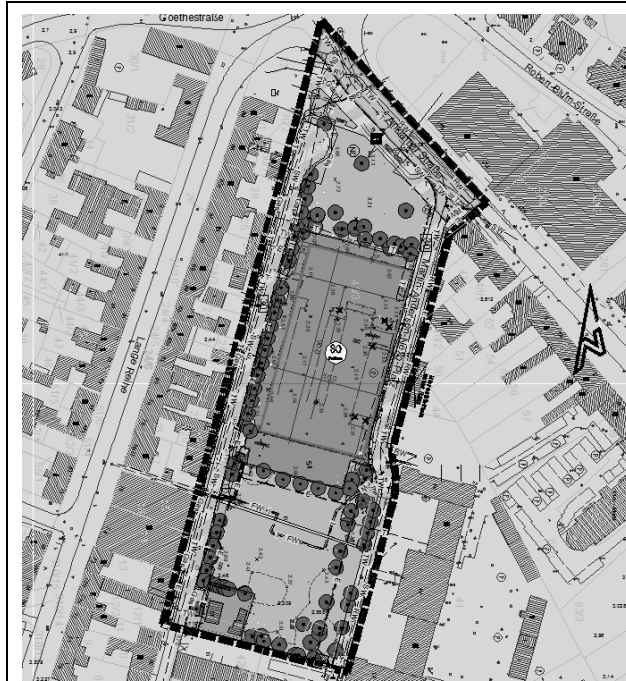
6.2.2 Bewertung der Staulänge

Bei Einfahrten zum neuen Parkhaus, die von der Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz erfolgen, ist eine regelmäßige Überstauung wegen der zu erwartenden Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs der Anklamer Straße zu vermeiden.

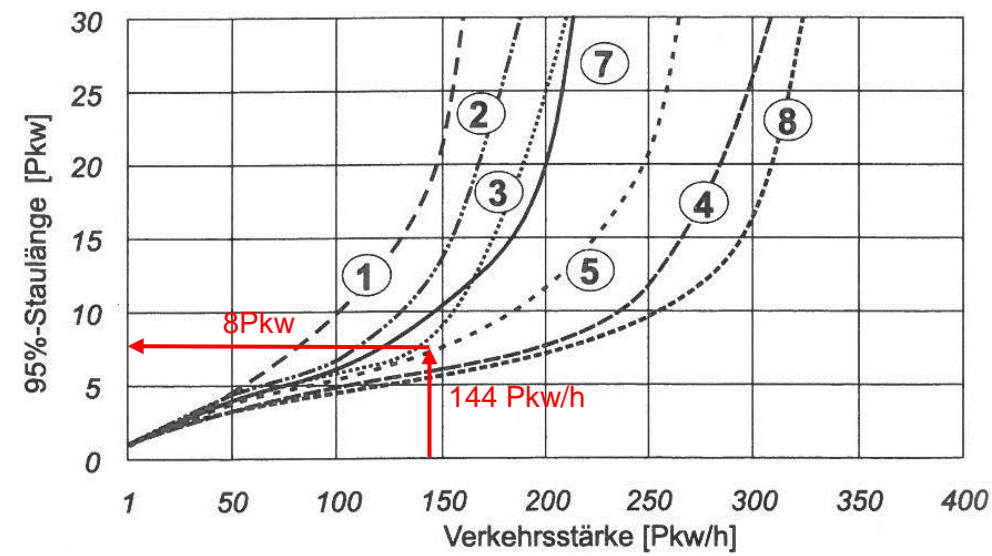
Gem. HBS 2001 sollten die Stauräume mit 95% statistischer Sicherheit gegen Überstauung bemessen werden. Dabei ist zu beachten, dass bei der Anlage mit zwei Abfertigungsfahstreifen die jeweiligen Stauräume so angelegt sind, dass sie sich nicht gegenseitig blockieren.

Die Stauräume für einen Abfertigungsfahstreifen mit einer oder zwei Abfertigungsanlagen können mit der Simulationssoftware Vissim ausgewertet werden. Um aussagekräftige Resultate zu erzielen, wurden mehrmalige Simulationen mit unterschiedlicher Startzufallszahl durchgeführt.

Mit der entsprechenden Anzahl der Stellplätze und der Abfertigungsanlagen sind die Verkehrsqualität der Einfahrt und der erforderliche Stauraum in der Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz in **Abbildung 19** dargestellt.



Ergebnisse nach HBS-Berechnung



Ergebnisse nach Simulationsberechnung



	Anzahl der Abfertigungsanlagen Martin-Andersen-Nexö-Platz	95% Staulänge [PKW]	Staulänge je Abfertigungsfahstreifen (nach HBS Berechnung)	max. Staulänge der einstreifen Einfahrtstraße Martin-Andersen-Nexö-Platz (nach Simulation)[m]
Parkhaus mit 600 P	1	-	>Kapazität	245 m
	2	8	48m	45 m

Bemerkung: Bewertungsbeispiel gem. HBS mit roten Schriften.

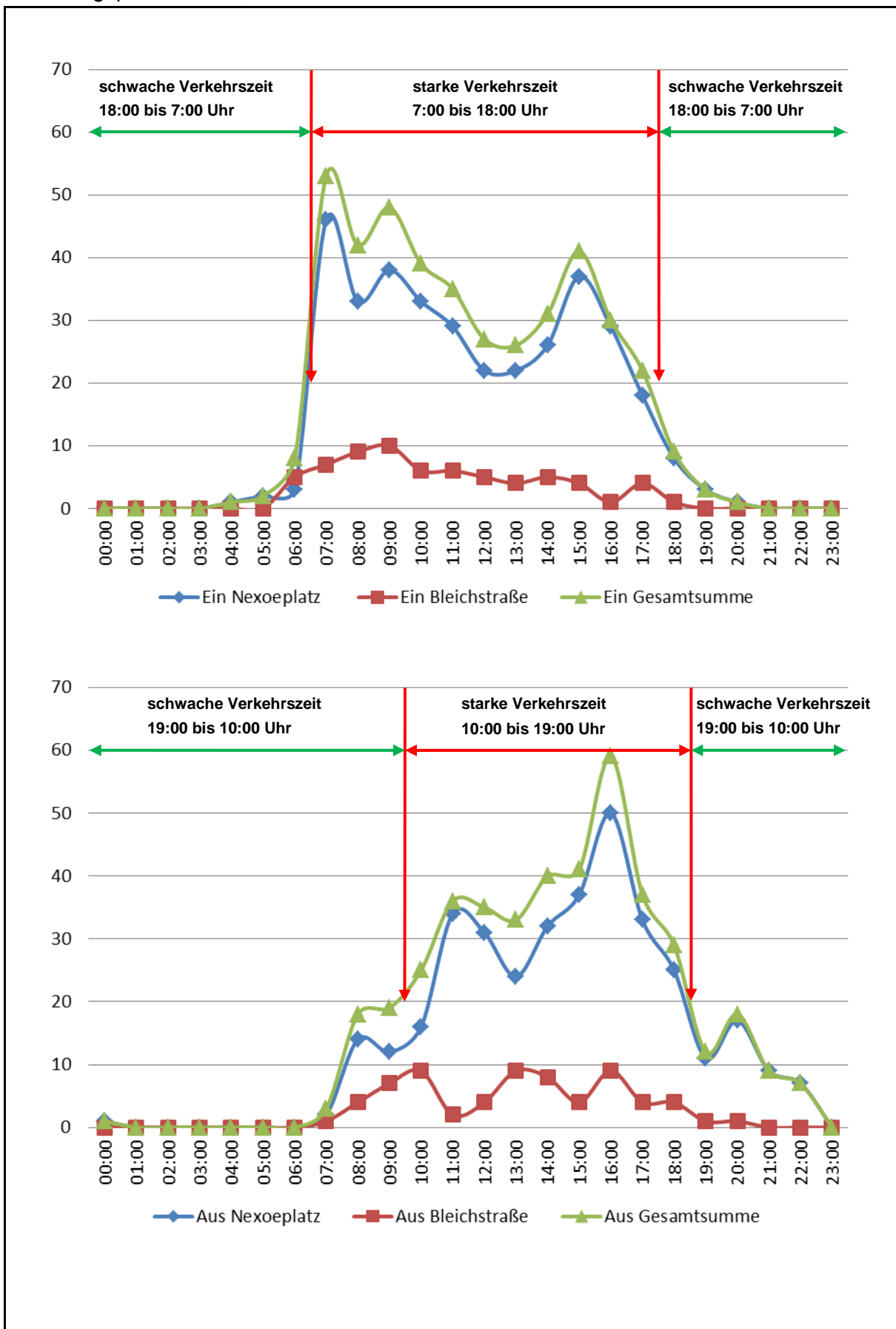
6.3 Wechsel der geplanten Ausfahrt

Um die Verkehrsmengen in der Bleichstraße zu minimieren, kann bei der schwächeren Verkehrszeiten in der Anklamer Straße der Ausfahrtverkehr des geplanten Parkhauses in die Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz geführt werden. Der Leistungsfähigkeitsberechnung des Knotenpunktes Anklamer Straße/ Martin-Andersen-Nexö-Platz wurden die Verkehrsdaten vom 26.09.2013 zugrunde gelegt. Unter Berücksichtigung der ausreichenden Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Anklamer Straße/ Martin-Andersen-Nexö-Platz, können die folgenden Aussagen hervorgehoben werden:

- Wenn der richtungsbezogene Verkehr der Anklamer Straße unter 125 Kfz pro 15 Minuten bleibt, kann der zukünftige Verkehr in der Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz mit einer angestrebten Verkehrsqualität abgewickelt werden (siehe **Abbildung 21**).
- Für einen normalen Werktag kann der Ausfahrtverkehr im Zeitintervall 18:00 bis 7:00 Uhr über die Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz erfolgen. Am Sonntag erfolgt der Ausfahrtverkehr nur über die Straße Martin-Anderson-Nexö-Platz.
- Die Verkehrsminderung in der Bleichstraße beträgt ca. 200 Kfz/24h, entsprechend 15% Ausfahrtverkehr des geplanten neuen Parkhauses. Die straßenbezogenen DTV sind in Tabelle 11 dargestellt

Tabelle 11 pt und pn Prognose 2025 mit Verkehrsminderung der Bleichstraße

Mit Parkhaus V2	DTV 2025	Lkw-Anteil	pt	pn
	[Kfz/24h]	[-]	[-]	[-]
KP1 Anklamer Straße Nord	15028	4,19%	4,44%	1,34%
KP1 Zufahrt Martin-Andersen-Nexö-Platz	1685	2,00%	2,12%	0,64%
KP1 Anklamer Straße Süd	15084	4,22%	4,48%	1,35%
KP 2 Brinkstraße Süd	4893	1,11%	1,18%	0,36%
KP2 Bleichstraße	2214	2,31%	2,45%	0,74%
KP 2 Brinkstraße Nord	4448	1,23%	1,30%	0,39%
KP3 Lange Reihe Süd	3367	2,20%	2,33%	0,70%
KP3 Brinkstraße	4448	1,23%	1,30%	0,39%
KP3 Lange Reihe Nord	4740	0,58%	0,62%	0,19%
KP4 Anklamer Straße Nord	13927	2,50%	2,65%	0,80%
KP4 Brinkstraße	5439	2,08%	2,20%	0,67%
KP4 Anklamer Straße Süd	17481	2,49%	2,64%	0,80%
KP4 Rudolf-Breitscheid-Straße	467	0,72%	0,76%	0,23%

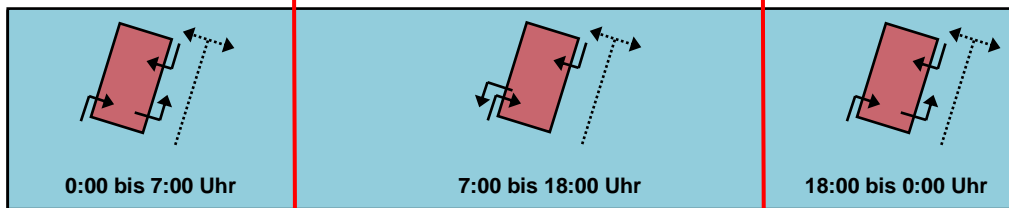
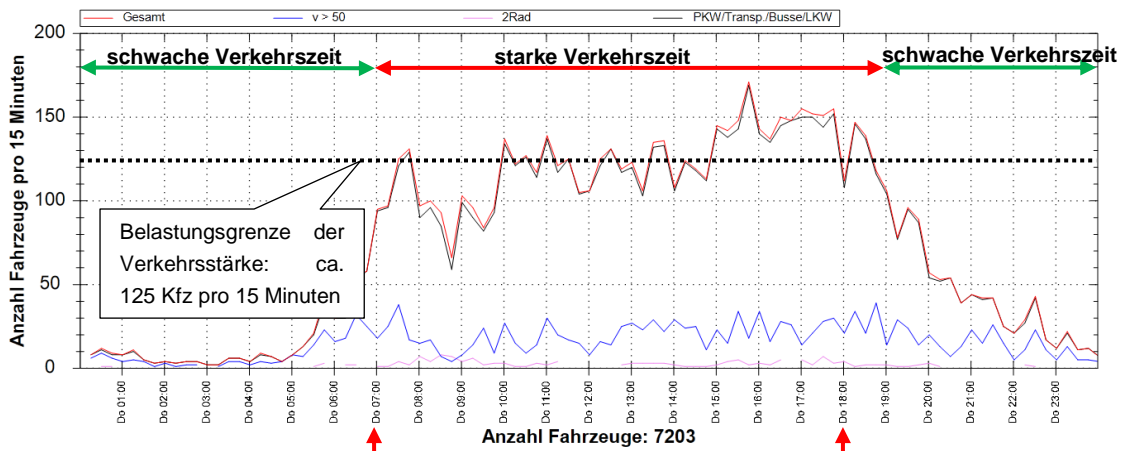


Bebauungsplan Nr. 108 Martin-Andersen-Nexö-Platz

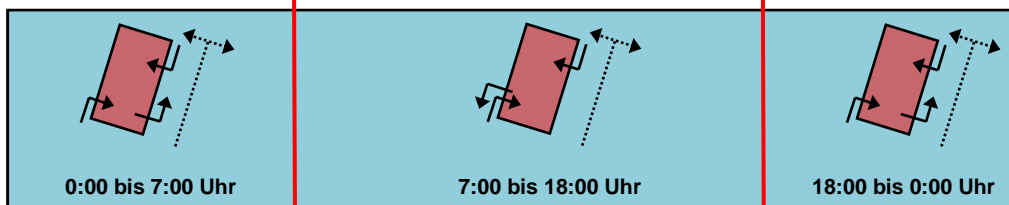
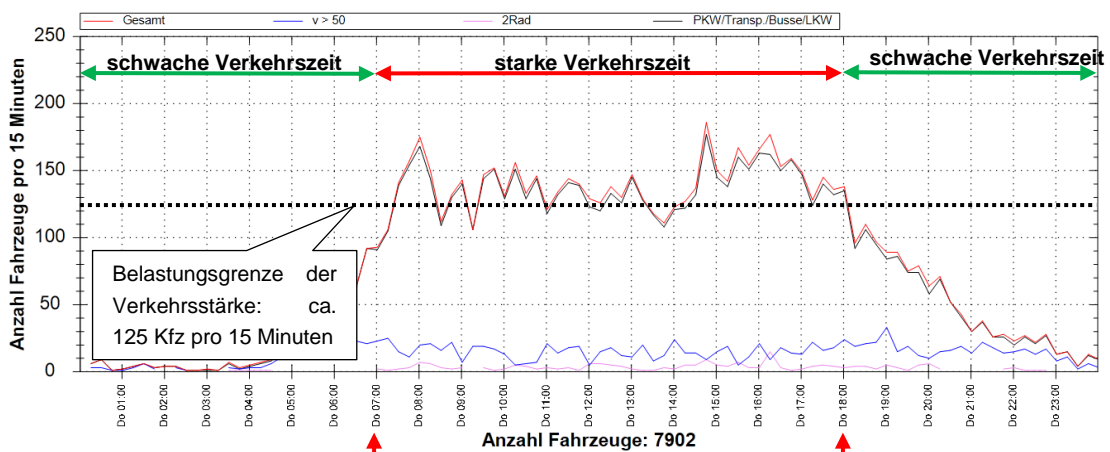
Abbildung 20 Tagesganglinie des vorh. Parkplatzes am 26.09.2013



Verlauf Anzahl Fahrzeuge Richtung Anklam/Wolgast



Verlauf Anzahl Fahrzeuge Richtung A20/Bahnhof



Bebauungsplan Nr. 108 Martin-Andersen-Nexö-Platz

Abbildung 21 Zeitintervall Ausfahrtwechsel



7 Zusammenfassung und Empfehlung

Durch die Realisierung des B-Plans Nr. 108 Martin-Andersen-Nexö-Platz wird es zu einer Erhöhung der Verkehrsmengen in den Straßenzügen Martin-Andersen-Nexö-Platz/Anklamer Straße/Brinkstraße/Bleichstraße/Lange Reihe kommen. Die vorliegende verkehrstechnische Untersuchung liefert insbesondere folgende Ergebnisse:

- In der nachmittäglichen Spitzenstunde für das Jahr 2013 kann der Knotenpunkt 4 Anklamer Straße/Bleichstraße/Rudolf-Breitscheid-Straße nur eine mangelhafte Verkehrsqualität E erreichen. Der Knotenpunkt ist in der Nachmittagsspitze nicht leistungsfähig.
- Die Variante 2 - Zufahrt aus der Anklamer Straße und der Bleichstraße, Ausfahrt über die Bleichstraße - wird für die Erschließung des neuen Parkhauses als Vorzugsvariante angesehen. Um die Verkehrsmengen in der Bleichstraße zu minimieren, kann der Ausfahrtverkehr des geplanten Parkhauses im Zeitintervall 18:00 bis 7:00 Uhr werktags und sonntags ganztägig über die Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz geführt werden.
- Mit Berücksichtigung des Stauraums für die Einfahrt wird ein Abfertigungsfahstreifen mit den zwei Abfertigungsanlagen in der Straße Martin-Andersen-Nexo-Platz als Vorzugslösung angesehen. Der Abstand zwischen die Einfahrt des neuen Parkhauses und dem Knotenpunkt Anklamer Str./Martin-Andersen-Nexö-Platz sollte mindestens 50 m betragen.
- Für die Variante 2 befindet sich der Knotenpunkt Anklamer Straße/Martin-Andersen-Nexö-Platz in einem kritischen Zustand des Verkehrsablaufs. Die max. mittlere Wartezeit beträgt 44,7 Sekunden. Zur Berücksichtigung von Fußgängern an Kreuzungen und Einmündungen mit Vorfahrtbeschilderung steht bislang noch kein geeignetes Berechnungsverfahren zur Verfügung. Mit Berücksichtigung der Beeinträchtigung durch die Fußgänger muss in Kauf genommen werden, dass sich die Verkehrsqualität für die links einbiegenden Anwohner aus der Straße Martin-Andersen-Nexö-Platz noch weiter verschlechtert.

Aufgestellt: 14.10.2013
Ingenieurplanung-Ost GmbH
Holger Hagemann

Anlage 1 Hochrechnung der Verkehrszählung

Formblatt 1: Hochrechnung einer Kurzzeitzählung <u>innerorts</u> auf die Bemessungsverkehrsstärke					
Ort:	Greifswald	Datum:	11.04.2013		
Straße:	Anklamerstraße/Brinkstraße/Bleichstraße	Wochentag:	Donnerstag		
Querschnitt:	Mittelwert aller Zählstellen	Studengruppe:	15:00-19:00 Uhr		
1	TG-Kennwert Q_{16-18}/Q_{12-14} (Tabelle 2-2)				
2	TG-Typ(Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)		TGw2 (ost)		
3	Zählergebnisse nach Fahrzeugarten Pkw: 11801 Krad: 48 Bus: 91 Lkw: 10 Lz: 10			Fahrzeuggruppe Pkw Lkw	
4	gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe $Q_{h-Gruppe}[Fz-Gruppe/h-Gruppe]$			11940	20
5	Anteil de Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3) $\alpha_{h-Gruppe}[\%]$			29,1	18,4
6	Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8) $Q_z[Fz-Gruppe/24h]$			41031	109
7	Sonntagsfaktor(Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4) $b_{so}[-]$			0,7	0,7
8	Tag-/Woche-Faktor(2-5) $t[-]$			0,924	0,74
9	Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10) $W_z[Fz-Gruppe/24h]$			37913	80
10	Halbmonatsfaktor(Tabelle 2-6) $HM[-]$			0,999	1,021
11	DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt(Gleichung 2-11) $DTV[Fz_Gruppe/24h]$			37951	79
12	Umrechnungsfaktor(Tabelle 2-7) $k_w[-]$			1,069	1,230
13	werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12) $DTV_w[Fz-Gruppe/24h]$			40569	97
14	werktäglicher DTV (Summe Zeile 13) Gesamtquerschnitt maßgebende Richtung $DTV_w[Kfz/24h]$ $0,5 \times DTV_w[Kfz/24h]$			40666 20333	
15	Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr(Tabelle 2-8) Gesamtquerschnitt maßgebende Richtung $d_{30,w}[\%]$ $d_{30,w}[\%]$			9,5 10,5	
16	werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13) Gesamtquerschnitt maßgebende Richtung $MSV_w[Kfz/h]$ $MSV_w[Kfz/h]$			3863 2135	
17	Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14) $p_{30,w}[\%]$			0,2	

Anlage 2 Leistungsfähigkeitsberechnung 2013

KP1 Berechnung gem. HBS

HBS 2001 Ausgabe 2009, Kapitel 7 : Kapazität und Verkehrsqualität

Datei : KP1_ANALYSE_2013.kob
 Projekt : B-Plan Nr.18 Martin-Andersen-Nexo-Platz
 Knoten : KP1_Anklamerstr_Martin_Andersen-Nexo-Platz
 Stunde : 16-17



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	907				1800					A
3	14				1800					A
Misch-H	921				1800	2 + 3	4.0	3	5	A
4	21	6,6	3,8	1486	130		33.0	1	1	D
6	52	6,5	3,7	830	333		12,8	1	1	B
Misch-N	73				230	4 + 6	22,8	1	2	C
8	708				1800					A
7	15	5,5	2,6	836	522		7.0	0	0	A
Misch-H	723				1713	7 + 8	3,6	2	3	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : D

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2001 Ausgabe 2009

Strassennamen : Hauptstrasse : Anklamer Straße Nord
 Anklamer Straße Süd
 Nebenstrasse : Martin-Andersen-Nexo-Platz

KNOBEL Version 6.1.6

INGENIEURPLANUNG-OST GmbH Greifswald

KP4 Berechnung gem. HBS

HBS 2001 Ausgabe 2009, Kapitel 7 : Kapazität und Verkehrsqualität

Datei : KP4_ANALYSE_2013.kob
 Projekt : B-Plan Nr.18 Martin-Andersen-Nexö-Platz
 Knoten : KP4_Anklamerstraße_Brinkstraße_Rudolf-Breitscheid-Straße
 Stunde : 16-17



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1	3	5,5	2,6	586	699		5,0	0	0	A
2	777				1800					A
3	97				1800					A
Misch-H	877				1790	1 + 2 + 3	3,9	3	4	A
4	3	6,6	3,8	1451	89		41,6	0	0	D
5	3	6,5	4,0	1434	104		35,7	0	0	D
6	271	6,5	3,7	750	369		35,2	7	10	D
Misch-N	277				348	4 + 5 + 6	47,0	9	13	E
9	15				1800					A
8	631				1800					A
7	106	5,5	2,6	794	548		8,1	1	1	A
Misch-H	752				1362	7 + 8 + 9	5,8	4	6	A
10	6	6,6	3,8	1676	19		267,5	1	2	E
11	8	6,5	4,0	1472	99		39,5	0	0	D
12	18	6,5	3,7	580	460		8,1	0	0	A
Misch-N	32				74	10+11+12	84,4	2	3	E

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : E

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2001 Ausgabe 2009

Strassennamen : Hauptstrasse : Anklamerstraße Nord
 Anklamerstraße Süd
 Nebenstrasse : Brinkstraße
 Rudolf-Breitscheid-Straße

KNOBEL Version 6.1.6

INGENIEURPLANUNG-OST GmbH

Greifswald

Anlage 3 Leistungsfähigkeitsberechnung 2025 ohne
Parkhaus

KP1 Berechnung gem. HBS

HBS 2001 Ausgabe 2009, Kapitel 7 : Kapazität und Verkehrsqualität

Datei : KP4_PROGNOSE_2025_OHNE_PARKHAUS_NEU.kob
 Projekt : B-Plan Nr.18 Martin-Andersen-Nexö-Platz
 Knoten : KP4_Anklamerstraße_Brinkstraße_Rudolf-Breitscheid-Straße
 Stunde : 16-17



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1	3	5,5	2,6	620	672		5,3	0	0	A
2	822				1800					A
3	103				1800					A
Misch-H	928				1790	1 + 2 + 3	4,0	3	5	A
4	3	6,6	3,8	1535	74		50,9	0	0	E
5	3	6,5	4,0	1518	87		42,9	0	0	D
6	286	6,5	3,7	794	349		51,7	10	14	E
Misch-N	6				80	4 + 5	48,6	0	0	E
9	16				1800					A
8	667				1800					A
7	113	5,5	2,6	840	520		8,8	1	1	A
Misch-H	796				1334	7 + 8 + 9	6,6	4	7	A
10	6	6,6	3,8	1513	83		46,9	0	0	E
11	8	6,5	4,0	1557	83		48,0	0	0	E
12	19	6,5	3,7	613	441		8,5	0	0	A
Misch-N	33				155	10+11+12	29,4	1	1	C

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : E

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2001 Ausgabe 2009

Strassennamen : Hauptstrasse : Anklamerstraße Nord
 Anklamerstraße Süd
 Nebenstrasse : Brinkstraße
 Rudolf-Breitscheid-Straße

KNOBEL Version 6.1.6

INGENIEURPLANUNG-OST GmbH

Greifswald

Anlage 4 Leistungsfähigkeitsberechnung 2025 mit
Parkhaus Variante 1

KP1 Berechnung gem. HBS

HBS 2001 Ausgabe 2009, Kapitel 7 : Kapazität und Verkehrsqualität

Datei : KP1_PROGNOSE_2025_SZENARIO1.kob
 Projekt : B-Plan Nr.18 Martin-Andersen-Nexö-Platz
 Knoten : KP1_Anklamerstr_Martin_Andersen-Nexö-Platz
 Stunde : 16-17



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	952				1800					A
3	62				1800					A
Misch-H	1014				1800	2 + 3	4,5	4	6	A
4	75	6,6	3,8	1630	87		198,7	8	10	E
6	179	6,5	3,7	893	307		27,7	4	6	C
Misch-N	254				176	4 + 6	879,9	47	51	F
8	748				1800					A
7	63	5,5	2,6	921	473		8,7	0	1	A
Misch-H	811				1478	7 + 8	5,3	4	6	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : F

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2001 Ausgabe 2009

Strassennamen : Hauptstrasse : Anklamer Straße Nord
 Anklamer Straße Süd
 Nebenstrasse : Martin-Andersen-Nexo-Platz

KNOBEL Version 6.1.6

INGENIEURPLANUNG-OST GmbH Greifswald

Anlage 5 Leistungsfähigkeitsberechnung 2025 mit
Parkhaus Variante 2

KP1 Berechnung gem. HBS

HBS 2001 Ausgabe 2009, Kapitel 7 : Kapazität und Verkehrsqualität

Datei : KP1_PROGNOSE_2025_V2_SZENARIO1_NEU.kob
 Projekt : B-Plan Nr.18 Martin-Andersen-Nexö-Platz
 Knoten : KP1_Anklamerstr_Martin_Andersen-Nexö-Platz
 Stunde : 16-17



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	952				1800					A
3	59				1800					A
Misch-H	1011				1800	2 + 3	4,5	4	6	A
4	9	6,6	3,8	1625	89		44,7	0	1	D
6	24	6,5	3,7	892	308		12,6	0	0	B
Misch-N	33				185	4 + 6	23,6	1	1	C
8	748				1800					A
7	59	5,5	2,6	918	474		8,6	0	1	A
Misch-H	807				1495	7 + 8	5,2	3	5	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : D

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2001 Ausgabe 2009

Strassennamen : Hauptstrasse : Anklamer Straße Nord
 Anklamer Straße Süd
 Nebenstrasse : Martin-Andersen-Nexo-Platz

KNOBEL Version 6.1.6

INGENIEURPLANUNG-OST GmbH Greifswald

KP2 Berechnung gem. HBS

HBS 2001 Ausgabe 2009, Kapitel 7 : Kapazität und Verkehrsqualität

Datei : KP2_PROGNOSE_2025_V2_SZENARIO1_NEU.kob
 Projekt : B-Plan Nr.18 Martin-Andersen-Nexö-Platz
 Knoten : KP2_Brinkstraße_Bleichstraße
 Stunde : 16-17



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	194				1800					A
3	29				1800					A
Misch-H	223				1800	2 + 3	2,2	0	1	A
4	157	6,6	3,8	420	529		9,6	1	2	A
6	109	6,5	3,7	189	762		5,5	0	1	A
Misch-N	266				605	4 + 6	10,5	2	4	B
8	223				1800					A
7	32	5,5	2,6	202	1094		3,3	0	0	A
Misch-H	255				1665	7 + 8	2,5	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : B

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2001 Ausgabe 2009

Strassennamen : Hauptstrasse : Brinkstraße Ost
 Brinkstraße West
 Nebenstrasse : Bleichstraße

KNOBEL Version 6.1.6

INGENIEURPLANUNG-OST GmbH Greifswald

KP3 Berechnung gem. HBS

HBS 2001 Ausgabe 2009, Kapitel 7 : Kapazität und Verkehrsqualität

Datei : KP3_PROGNOSE_2025_V2_SZENARIO1_NEU.kob
 Projekt : B-Plan Nr.18 Martin-Andersen-Nexö-Platz
 Knoten : KP3_Lange_Reihe_Brinkstraße
 Stunde : 16-17



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	119				1800					A
3	62				1800					A
Misch-H	181				1800	2 + 3	2,2	0	1	A
4	123	6,6	3,8	403	460		10,6	1	2	B
6	152	6,5	3,7	136	816		5,4	1	1	A
Misch-N	275				606	4 + 6	10,8	2	4	B
8	102				1800					A
7	193	5,5	2,6	164	1143		3,7	1	1	A
Misch-H	295				1309	7 + 8	3,5	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : B

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2001 Ausgabe 2009

Strassennamen : Hauptstrasse : Lange Reihe Süd
 Lange Reihe Nord
 Nebenstrasse : Brinkstraße

KNOBEL Version 6.1.6

INGENIEURPLANUNG-OST GmbH Greifswald

KP4 Berechnung gem. HBS

HBS 2001 Ausgabe 2009, Kapitel 7 : Kapazität und Verkehrsqualität

Datei : KP4_PROGNOSE_2025_V2_SZENARIO1_NEU.kob
 Projekt : B-Plan Nr.18 Martin-Andersen-Nexö-Platz
 Knoten : KP4_Anklamerstraße_Brinkstraße_Rudolf-Breitscheid-Straße
 Stunde : 16-17



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
1	3	5,5	2,6	659	642		5,6	0	0	A
2	785				1800					A
3	103				1800					A
Misch-H	891				1789	1 + 2 + 3	4.0	3	5	A
4	0	6,6	3,8	1543	71		0.0	0	0	A
5	0	6,5	4.0	1525	85		0.0	0	0	A
6	429	6,5	3,7	760	365		382,7	46	51	F
Misch-N	0				78	4 + 5	0.0	0	0	A
9	15				1800					A
8	711				1800					A
7	115	5,5	2,6	806	541		8,4	1	1	A
Misch-H	841				1365	7 + 8 + 9	6,8	5	7	A
10	7	6,6	3,8	1518	83		47,2	0	0	E
11	9	6,5	4.0	1565	81		49,8	0	1	E
12	19	6,5	3,7	653	419		9.0	0	0	A
Misch-N	35				146	10+11+12	32,3	1	1	D

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : F

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2001 Ausgabe 2009

Strassennamen : Hauptstrasse : Anklamerstraße Nord
 Anklamerstraße Süd
 Nebenstrasse : Brinkstraße
 Rudolf-Breitscheid-Straße

KNOBEL Version 6.1.6

INGENIEURPLANUNG-OST GmbH

Greifswald

Anlage 6 Leistungsfähigkeitsberechnung 2025 mit
Parkhaus Variante 3

KP1 Berechnung gem. HBS

HBS 2001 Ausgabe 2009, Kapitel 7 : Kapazität und Verkehrsqualität

Datei : KP1_PROGNOSE_2025_SZENARIO1.kob
 Projekt : B-Plan Nr.18 Martin-Andersen-Nexö-Platz
 Knoten : KP1_Anklamerstr_Martin_Andersen-Nexö-Platz
 Stunde : 16-17



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	952				1800					A
3	62				1800					A
Misch-H	1014				1800	2 + 3	4,5	4	6	A
4	0	6,6	3,8	1630	87		0.0	0	0	A
6	253	6,5	3,7	893	307		59,4	10	14	E
Misch-N	253				307	4 + 6	59,4	10	14	E
8	748				1800					A
7	63	5,5	2,6	921	473		8,7	0	1	A
Misch-H	811				1478	7 + 8	5,3	4	6	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : E

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2001 Ausgabe 2009

Strassenamen : Hauptstrasse : Anklamer Straße Nord
 Anklamer Straße Süd
 Nebenstrasse : Martin-Andersen-Nexo-Platz

KNOBEL Version 6.1.6

INGENIEURPLANUNG-OST GmbH Greifswald

Anlage 7 Leistungsfähigkeitsberechnung 2025 mit
Parkhaus Variante 4

KP1 Berechnung gem. HBS

HBS 2001 Ausgabe 2009, Kapitel 7 : Kapazität und Verkehrsqualität

Datei : KP1_PROGNOSE_2025_SZENARIO1_NEU.kob
 Projekt : B-Plan Nr.18 Martin-Andersen-Nexö-Platz
 Knoten : KP1_Anklamerstr_Martin_Andersen-Nexö-Platz
 Stunde : 16-17



Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	952				1800					A
3	59				1800					A
Misch-H	1011				1800	2 + 3	4,5	4	6	A
4	0	6,6	3,8	1625	89		0.0	0	0	A
6	158	6,5	3,7	892	308		23,8	3	5	C
Misch-N	158				308	4 + 6	23,8	3	5	C
8	748				1800					A
7	59	5,5	2,6	918	474		8,6	0	1	A
Misch-H	807				1495	7 + 8	5,2	3	5	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : C

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2001 Ausgabe 2009

Strassennamen : Hauptstrasse : Anklamer Straße Nord
 Anklamer Straße Süd
 Nebenstrasse : Martin-Andersen-Nexo-Platz

KNOBEL Version 6.1.6

INGENIEURPLANUNG-OST GmbH Greifswald

SCHALLGUTACHTEN

188-E / 2016

Schalltechnische Untersuchung
zum Bebauungsplanes Nr. 108
„Martin-Andersen-Nexö-Platz“
der Universitäts- und Hansestadt Greifswald
(Planungsstand Mai - 2016)

Auftraggeber: Ingenieurplanung Ost GmbH
Ingenieure und Landschaftsplaner
Poggenweg 8
17489 Greifswald

INHALTSVERZEICHNIS

1.	AUFGABENSTELLUNG	02
2.	BEARBEITUNGSGRUNDLAGEN	03
2.1	ÜBERGEBENE UNTERLAGEN	03
2.2	VORSCHRIFTEN, NORMEN, RICHTLINIEN UND LITERATUR	03
2.3	EINHEITEN, FORMELZEICHEN, RECHENALGORITHMEN	03
3.	SITUATION / LÖSUNGSANSATZ	03
4.	IMMISSIONSPUNKTE, BEURTEILUNGSWERTE⁰⁴	
4.1	IMMISSIONSPUNKTE	05
4.2	BEURTEILUNGSWERTE	05
5.	ERMITTLUNG DER EMISSIONSDATEN	06
5.1	PARKFLÄCHENVERKEHR	06
5.2	ZU- UND ABFAHRTSWEGE	08
5.3	BAUTEILSCHALLQUELLEN	09
5.4	VERKEHRSLÄRM	12
6.	ERMITTLUNG DER BEURTEILUNGSPEGEL	13
6.1	BERECHNUNGSPRÄMISSEN	13
6.2	BERECHNUNGSERGEBNISSE	13
6.2.1	PARKHAUS, ZU- UND ABFAHRTSWEGE	13
6.2.2	STRASSENVERKEHRSLÄRM	14
7.	EINZELEREIGNISBETRACHTUNG	16
8.	ANLAGENBEZOGENER VERKEHR	17
9.	ZUSAMMENFASSUNG / ERGEBNISSE	17
	ANLAGE 1: BEGRIFFSERKLÄRUNG, BERECHNUNGALGORITHMEN	19
BILD 1	LAGEPLAN - IMMISIONSORTE	
BILD 2	LAGEPLAN - EMITTENTEN	
BILD 3	PEGELKLASSENDARSTELLUNG GEWERBE , TAG	
BILD 4	PEGELKLASSENDARSTELLUNG GEWERBE , NACHT	

1. AUFGABENSTELLUNG

Auf einem Teilbereich des Bebauungsplanes Nr. 108 „Martin-Andersen-Nexö-Platz“ der Universitäts- und Hansestadt Greifswald soll ein öffentliches Parkhaus errichtet werden. Unmittelbar daneben sollen PKW-Stellflächen eingerichtet werden.

Die Greifswalder Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft mbH (GPG) beabsichtigt mit dieser Maßnahme eine Verbesserung der Verhältnisse für den ruhenden Verkehr im Innenstadtbereich zu erreichen.

Im Zuge dieser Maßnahme sind die Belange des Schallschutzes, entsprechend den nachfolgend genannten gesetzlichen Regelungen, gutachterlich zu untersuchen:

- Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) § 50
- Baugesetzbuch (BauGB) §1 Abs. 5 und 6
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) § 15

In diesem schalltechnischen Gutachten ist die Schallimmissionsbelastung (Beurteilungspegel) an der vorhandenen schutzbedürftigen Bebauung innerhalb des Plangebietes rechnerisch zu ermitteln und zu bewerten.

Die Geräuschsituation im Umfeld des geplanten Parkhauses wird durch die Emissionen des geplanten Parkhauses und des dazugehörigen Parkplatzes sowie durch den von beiden Einrichtungen verursachten anlagenbezogenen Verkehr bestimmt. In die Betrachtungen sind dem entsprechend folgende Emissionsquellen einzubeziehen:

- der Parkplatzverkehr im Parkhaus
- der Parkplatzverkehr auf dem Parkplatz
- die Fahrzeugbewegungen auf den Zufahrten
- der anlagenbezogene Verkehr auf der Anklamer Straße, der Zufahrt zum Nexö-Platz, der Brinkstraße, der Bleichstraße und der Langen Reihe

Die Beurteilung bzw. Bewertung der errechneten Beurteilungspegel, welche durch die Geräusche des öffentlichen Parkhauses und des Parkplatzes hervorgerufen werden, wird nach den Vorschriften der TA Lärm 1998 vorgenommen.

Ob die Auswirkungen des anlagenbezogenen Verkehrs auf den Straßenverkehr straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen bzw. organisatorische Maßnahmen zur Folge haben könnten, wird nach Punkt 7.4 der TA Lärm 1998 untersucht.

2. BEARBEITUNGSGRUNDLAGEN

2.1 ÜBERGEBENE UNTERLAGEN

- Verkehrstechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 108, Stand: März 2016
- Parkhaus dreischiffig, Schnitt Ebene 0 u. 0,5 ; Plan-Nr. 004, Maßstab 1 : 500, Stand: 04.02.2015
- Parkhaus dreischiffig, Schnitt Ebene 1 u. 1,5 ; Plan-Nr. 005, Maßstab 1 : 500, Stand: 04.02.2015
- Amt für Bauwesen und Umwelt, Abt. Umwelt: Ausschnitt aus der digitalen Stadtkarte 9/05

2.2 VORSCHRIFTEN, NORMEN, RICHTLINIEN UND LITERATUR

- BImSchG Bundes - Immissionsschutzgesetz, 1990
- BauGB Baugesetzbuch, 1988
- BauNVO Baunutzungsverordnung "Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke", 1990
- TA Lärm Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm, 1998
- 16. BImSchV Verkehrslärmschutzverordnung 1990
- DIN ISO 9613-2 Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien, 1999
- VDI 2714 Schallausbreitung im Freien, 1988
- VDI 2720 Bl.1 Schallschutz durch Abschirmung im Freien, 1987
- RLS 90 Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen, 1990
- Bayerisches Landesamt für Umweltschutz - Parkplatzlärmstudie, 6. vollständig überarbeitete Auflage, Augsburg 2007
- Ingenieurplanung Ost GmbH - Verkehrstechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 108 - Martin-Andersen-nexö-Platz - März, 2016
- Ingenieurbüro Herrmann Schallgutachten 131/2013 vom 23.10.2013;
Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 108

2.3 EINHEITEN, FORMELZEICHEN, RECHENALGORITHMEN

Die in diesem Gutachten aufgeführten Begriffe und Formelzeichen, sowie die für die Ermittlung der Emission verwendeten Rechenalgorithmen, werden in der **ANLAGEN 1** erläutert.

3. SITUATION / LÖSUNGSANSATZ

Das Planungsgebiet wird an der nördlichen Seite durch die stark befahrene Anklamer Straße begrenzt. An der östlichen Seite bilden die Martin-Andersen-Nexö-Straße und an der westlichen Seite die Bleichstraße die Begrenzung. An der südlichen Seite befindet sich keine Wohnbebauung. Die Nutzung ist hier durch zwei Gebäude mit kultureller Nutzung gegeben

Die geplante Bebauung bzw. Nutzung innerhalb des Bebauungsplangebietes besteht aus einem Parkhaus (dreischiffig) und außenliegenden PKW-Stellflächen. Die Zufahrten bzw. Abfahrten sollen über die Martin-Andersen-Nexö-Straße und über die Bleichstraße erfolgen.

Aufbauend auf dem Schallgutachten 131/2013 des Ingenieurbüro Herrmann vom 23.10.2013 werden die Emissionen des Parkplatzverkehrs im Parkhaus und auf dem Parkplatz im Außenbereich sowie des Verkehrs auf den Zu- und Abfahrten untersucht. Dabei finden insbesondere die folgenden Änderungen gegenüber dem Stand aus 2013 Berücksichtigung:

- Änderung der Stellplatzzahlen bezogen auf die Ausbaustufe 2
- Lageveränderung der Zu- und Abfahrten
- Änderung der Verkehrsverteilung auf den Zu- und Abfahrten

Die von dem Parkhaus bzw. dem aussenliegenden Parkplatz verursachten Emissionspegel werden nach den Regeln der „Bayrischen Parkplatzlärmstudie“ berechnet. Die Bewegungshäufigkeit im Tageszeitraum wird aus der vorliegenden Verkehrstechnischen Untersuchung des Büros Ingenieurplanung Ost GmbH entnommen. Im Nachtzeitraum wird die Bewegungshäufigkeit entsprechend der „Bayrischen Parkplatzlärmstudie“ angesetzt. Die Bewertung der damit errechneten Beurteilungspegel erfolgt nach TA Lärm 1998.

Die durch das Betreiben des Parkhauses verursachten Verkehrsgeräusche auf den öffentlichen Strassen (anlagenbezogener Verkehr) werden nach RLS 90 berechnet. Die Angaben zum aktuellen Verkehr und zur Verkehrsentwicklung bis 2025 wurden der Verkehrstechnischen Untersuchung des Büros Ingenieurplanung-Ost GmbH mit Stand März 2016 entnommen.

Grundlage für die Berechnung ist ein dreidimensionales, schalltechnisches Modell. Es enthält alle die Schallausbreitung beeinflussenden Daten wie Lage und Kubatur der Bebauung, Hindernisse, das Geländeprofil sowie die Lage der vorher beschriebenen Emissionsquellen.

Mit dem schalltechnischen Berechnungsprogramm LIMA, der Ingenieurgesellschaft Stapelfeldt, Dortmund, werden diese Schallquellen modellhaft nachgebildet; z.B.:

- Straßenverkehr und zu- und Abfahrtswege als Linienschallquellen
- Parkplätze als Flächenschallquellen
- Fassadenbauteile als Flächenschallquellen

Das Programmsystem LIMA berechnet die Schallausbreitung nach den zurzeit anerkannten Regelwerken sowie die Beurteilungspegel an ausgewählten Immissionspunkten.

4. IMMISSIONSPUNKTE, BEURTEILUNGSKRITERIEN, BERECHNUNGSPRÄMISSEN

4.1 IMMISSIONSPUNKTE

Die im vorliegenden Gutachten betrachteten Immissionspunkte (IP 01 bis 05) sind auf dem Lageplan, **BILD 1 - LAGEPLAN** ausgewiesen. Sie befinden sich an der nächstgelegenen vorhandenen Bebauung. Die Immissionspunkte IP01 bis IP03 befinden sich in der Bleichstrasse und die Immissionspunkte IP04 und IP05 werden in der Martin-Andersen-Nexö-Strasse untersucht.

4.2 BEURTEILUNGSWERTE

Immissionsrichtwerte nach TA Lärm

Zur Beurteilung der Geräusche von genehmigungsbedürftigen und nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen sind die Immissionsrichtwerte der „Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm“, TA Lärm, 1998 heranzuziehen. Sie bilden die Grundlage, um im Einwirkungsbereich gewerblicher Anlagen und Betriebsflächen eine Gefährdung, erhebliche Benachteiligung oder Belästigung durch „Arbeitslärm“ zu erkennen und die Einwirkung von Lärm auf die Nachbarschaft zu beurteilen.

Diese Richtwerte sind nach der baulichen Nutzung bzw. der allgemeinen Zweckbestimmung der Umgebung des Einwirkortes abgestuft, da die unterschiedliche Nutzung auch Unterschiede in der jeweiligen Lärmsituation zur Folge hat.

Entsprechend den gegebenen Verhältnissen wurde das Stadtgebiet westlich des Bebauungsplangebietes (Bereich Bleichstrasse) nach den Angaben des Stadtbauamtes der Hansestadt Greifswald (Bereich Stadtentwicklung/Untere Denkmalschutzbehörde) als „**Besonderes Wohngebiet**“ (**WB**) eingestuft. Das östlich gelegene Stadtgebiet (Martin-Andersen-Nexö-Strasse) ist als „**Mischgebiet**“ (**WI**) eingestuft worden.

Die stadtinterne Einstufung als „Besonderes Wohngebiet“ bedeutet, dass entsprechend der Baunutzungsverordnung für den Tageszeitraum die Immissionsrichtwerte für „Mischgebiet“ (MI) und für den Nachtzeitraum die Immissionsrichtwerte für „Allgemeines Wohngebiet“ (WA) gelten.

Immissionsrichtwerte „Außen“ nach TA Lärm 1998:

	Tag	Nacht
Mischgebiete	60 dB(A)	45 dB(A)
Besonderes Wohngebiet	60 dB(A)	40 dB(A)

Diese Richtwerte gelten für den Bezugszeitraum Tag (von 06.00 bis 22.00 Uhr; entspricht 16 Stunden) und den Bezugszeitraum Nacht (von 22.00 bis 06.00 Uhr; entspricht 8 Stunden). Maßgeblich für die Beurteilung der Nacht ist die volle Nachtstunde mit dem höchsten Beurteilungspegel, zu dem die zu beurteilende Anlage relevant beiträgt.

Es sind folgende ergänzende Regelungen zu beachten:

Kurzzeitige Überschreitungen des Immissionsrichtwertes "Außen" am Tag um mehr als 30 dB(A) sollen vermieden werden. Zur Sicherung der Nachtruhe sollen nachts kurzzeitige Überschreitungen der Richtwerte um mehr als 20 dB(A) vermieden werden. Wegen erhöhter Störwirkung ist werktags in den Teilzeiten 06.00 - 07.00 Uhr und 20.00 - 22.00 Uhr ein Zuschlag von 6 dB(A) auf den jeweiligen Mittelungspegel zu geben (Zuschlag für Stunden mit erhöhter Empfindlichkeit).

Zur Beurteilung des anlagenbezogenen Verkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen werden die Immissionsgrenzwerte der „Verkehrslärmschutzverordnung“ – 16. BImSchV herangezogen.

Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV

Verkehrslärm	Tag	Nacht
Mischgebiet	64 dB(A)	54 dB(A)
Besonderes Wohngebiet	64 dB(A)	49 dB(A)

5. ERMITTLUNG DER EMISSIONSDATEN

5.1 PARKFLÄCHENVERKEHR

Die Ermittlung der Emissionsdaten für den Parkflächenverkehr wird nach den Berechnungsalgorithmen der Bayrischen Parkplatzlärmstudie, in der 6. Auflage vorgenommen, **ANLAGE 1**. Dabei enthalten die ausgewiesenen Emissionsdaten des Parkverkehrs alle akustisch relevanten Vorgänge auf der Parkfläche, wie z.B.

- das Anlassen des Motors,
- die An- und Vorbeifahrt
- das Schließen der Türen- und des Kofferraumes.

Die Anzahl und Lage der Stellplätze entspricht der geplanten Nutzung beim Bau eines Parkhauses in sogenannter dreischiffiger Ausführung und von Parkplätzen im Außenbereich. Es wird davon ausgegangen, dass nach Fertigstellung der geplanten Baumaßnahmen insgesamt 525 Stellplätze zur Verfügung stehen; davon 43 Stellplätze auf dem außenliegenden Parkplatz.

In der Verkehrstechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 108 zur Verkehrserzeugung durch die geplanten Parkmöglichkeiten wird von einem zu erwartenden Umschlagsgrad von 2,3 Umschlägen je Stellplatz ausgegangen. Daraus ergibt sich unter Berücksichtigung von je einer Anfahrt und Abfahrt eine Bewegungshäufigkeit für den Tageszeitraum (16 Stunden) von 0,29 Bewegungen je Stellplatz und Stunde.

Für den Nachtzeitraum (ungünstigste Nachtstunde) wird für Parkhäuser entspr. Bayrischer Parkplatzlärmstudie eine Bewegungshäufigkeit von 0,04 Bewegungen je Stellplatz und Stunde angegeben. Dies wird auch für die außenliegenden Parkplätze angesetzt.

In der nachfolgenden **TABELLE 1** sind die Emissionsdaten für die Emissionen der Parkflächen einschließlich des Parkverkehrs (Durchgangsverkehr) dargestellt:

TABELLE 1: Emissionsdaten Parkplatzverkehr

Teil- Flächen	L _{w0} [dB(A)]	N /h	B Stell- plätze	S [m ²]	K _i [dB(A)]	K _D [dB(A)]	K _R [dB(A)]	FSP [dB(A)/m ²]	IFSP [dB(A)/m ²]
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Zeitraum TAG									
Parkhaus -ebene	63,0	0,29	136	3.349	4,0	5,3	0,0	53,0	53,0
Parkplatz -Außen	63,0	0,29	38	1.350	4,0	3,8	0,0	50,2	50,2
Zeitraum NACHT									
Parkhaus -ebene	63,0	0,04	136	3.349	4,0	5,3	0,0	44,4	44,4
Parkplatz -Außen	63,0	0,04	38	1.350	4,0	3,8	0,0	41,6	41,6

Hinweise zur Vergabe von Zuschlägen:

Zuschlag für die Parkplatzart

Zur Berücksichtigung der schalltechnisch typischen Charakteristik der Parkplatzart wurde der Zuschlag $K_{PA} = 0,0 \text{ dB(A)}$ (entspricht P und R - Plätzen) angesetzt.

Zuschlag unterschiedliche Fahrbahnoberflächen

Die Fahrgassen der Parkhousebenen und die Fahrgassen der aussenliegenden PKW-Stellflächen haben eine asphaltierte Oberfläche. Dies wird durch die Verwendung der folgenden Zuschläge berücksichtigt:

Parkhaus	Asphalt	Zuschlag $K_{Stro} = 0,0 \text{ dB(A)}$
Parkplatz	Asphalt	Zuschlag $K_{Stro} = 0,0 \text{ dB(A)}$

Zuschlag für die Ruhezeiten

Die erhöhte Störwirkung von Geräuschen in den Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit ist durch einen Zuschlag zu berücksichtigen. Dieser Zuschlag ist für die Berücksichtigung der Ruhezeiten zwischen 06.00 Uhr und 07.00 Uhr, sowie 20.00 und 22.00 Uhr mit $K_R = 1,9 \text{ dB(A)}$ bei „Besonderen Wohngebieten“ und „Mischgebieten“ nicht anzusetzen.

5.2 ZU- UND ABFAHRTSWEGE

Die Emissionen des Verkehrs auf den Zu- und Abfahrtswegen von der Grundstücksgrenze bis zum Parkhaus werden als Freiflächenverkehr in das schalltechnische Modell integriert. Die Lage dieser Linienschallquellen ist im **BILD 2** dargestellt.

Die Fahrhäufigkeit auf diesen Strecken richtet sich in erster Linie nach der zuvor genannten Bewegungshäufigkeit auf den insgesamt 525 Stellplätzen.

TAG	0,2875	Bewegungen/ Stellplatz*h	2.415 Fahrten (Summe: Zu- und Abfahrten)
NACHT	0,04	Bewegungen/ Stellplatz*h	42 Fahrten (Summe: Zu- und Abfahrten)

Die Verteilung des Zu- und Abflußverkehrs wird entsprechend den Ergebnissen mehrerer Zählungen (siehe Verkehrstechnische Untersuchung vom März/2016 , Seite 11), wie folgt vorgenommen:

TAG	nur Zufahrt	10 % über Bleichstraße	121 Fahrten
		90 % über Anklamer Srtaße	1.087 Fahrten
NACHT	nur Zufahrt	10 % über Bleichstraße	2,1 Fahrten
		90 % über Anklamer Srtaße	18,9 Fahrten
TAG	nur Abfahrt	20 % über Bleichstraße	242 Fahrten
		80 % über Anklamer Srtaße	966 Fahrten
NACHT	nur Abfahrt	20 % über Bleichstraße	4,2 Fahrten
		80 % über Anklamer Srtaße	16,8 Fahrten

Aufbauend auf den nach RLS 90 berechneten Schallemissionspegeln $L_{m,E}$ werden die längenbezogenen Schalleistungspegel aus dem Zu- und Abfahrtsverkehr entsprechend der Bayerischer Parkplatzlärmstudie berechnet.

In der folgenden **TABELLE 2** werden die, sich aus der angesetzten Fahrhäufigkeit ergebenden Pegel, ausgewiesen.

TABELLE 2: Emissionsdaten Freiflächenverkehr zum Parkplatz

Vorgang	Straße	Anzahl Tag je Stunde	Anzahl Nacht je Stunde	$L_{m,E}$ [dB(A)] Tag / Nacht	$L_{w',1h}$ [dB(A)/m] Tag / Nacht
1	2	3	4	5	6
Zufahrt Parkplatz	Bleichstraße (10 %)	0,6	0,2	28,3 / 23,6	45,3 / 40,6
Zufahrt Parkhaus	Bleichstraße (10 %)	6,9	1,9	38,9 / 33,3	55,9 / 50,3
Zufahrt Parkplatz	Anklamer Straße (90 %)	5,6	1,5	38,0 / 32,3	55,0 / 49,3
Zufahrt Parkhaus	Anklamer Straße (90 %)	62,4	17,4	48,5 / 42,9	65,5 / 59,9
Abfahrt Parkplatz	Bleichstraße (20 %)	1,2	0,3	31,3 / 25,3	48,3 / 42,3
Abfahrt Parkhaus	Bleichstraße (20 %)	13,9	3,9	42,0 / 36,5	59,0 / 53,5
Abfahrt Parkpalz	Anklamer Straße (80 %)	4,9	1,4	37,4 / 32,0	54,4 / 49,0
Abfahrt Parkhaus	Anklamer Straße (80 %)	55,4	15,4	48,0 / 42,4	65,0 / 59,4

5.3 BAUTEILSCHALLQUELLEN

Ausgehend vom Innenschallpegel L_i , der Schalldämmung R'_w der Bauhüllenelemente und der Einwirkzeit wird der immissionswirksame Flächenschallleistungspegel IFSP der Bauteilschallquellen nach dem in **ANLAGE 2** beschriebenen Algorithmus bestimmt. Diese IFSP werden den einzelnen Bauteilen zugeordnet und in das schalltechnische Berechnungsmodell integriert. Die Lage der Flächenschallquellen ist im **BILD 2** dargestellt.

Mittlerer Innenschallpegel auf einer Parketage

Zur Ermittlung des mittleren Innenschallpegels einer Parketage ist zunächst die äquivalente Absorptionsfläche zu berechnen.

Die Parketagen werden an den Giebelseiten durch Wände aus Beton begrenzt. Die Seitenflächen werden durch gelochte Blechelemente mit 30 % Lochanteil verschlossen.

TABELLE 3: Flächengrößen der Begrenzungsflächen

Bauteil	Lage	Länge [m]	Breite/Höhe [m]	Fläche [m ²]	für Berechnung verwendete Fläche [m ²]
1	2	3	4	5	6
Außenwand-Giebel	N	50,70	2,60	131,82	131,82
Außenwand, 30 % Lochanteil	O	66,05	2,60	171,73	51,52
Außenwand, 70 % Blechanteil	O	66,05	2,60	171,73	120,21
Außenwand	S	50,70	2,60	131,82	131,82
Außenwand, 30 % Lochanteil	W	66,05	2,60	171,73	51,52
Außenwand, 70 % Blechanteil	W	66,05	2,60	171,73	120,21
Decke		66,05	50,70	3.348,74	3.348,74
Fußboden		66,05	50,70	3.348,74	3.348,74

TABELLE 4: Äquivalente Absorptionsfläche einer Parketage

Bauteil	für Berechnung verwendete Fläche [m ²]	Material	α	Äquivalente Absorptionsfläche [m ²]
1	2	3	4	5
Außenwand, 30 % Lochanteil	103,04	offen	1	103,04
Außenwand, 70 % Blechanteil	240,42	Stahlblech	0,001	0,24
Außenwand	263,64	Beton	0,03	7,91
Decke	3.348,74	Beton	0,03	100,46
Fußboden	3.348,74	Beton	0,03	100,46
Äquivalente Absorptionsfläche - Gesamt				312,11

Die Innenschallpegel werden, unter Beachtung der Raumgeometrie und der Absorptionseigenschaften der Begrenzungsflächen, auf der Grundlage des Schalleistungspegels, der sich aus dem Parkverkehr auf den Stellflächen und den Fahrgassen in einer Parkhausetage ergeben, entsprechend VDI 2571 berechnet.

Laut **TABELLE 1** ergeben sich die folgenden flächenbezogenen Schalleistungspegel L_w :

tags	53,0 dB(A)/m ²
nachts	44,4 dB(A)/m ²

Unter Berücksichtigung der Gesamtfläche von 3.349 m² ergibt sich somit ein Schalleistungspegel **L_w** von jeweils:

tags 88,2 dB(A)
nachts 79,6 dB(A)

Nach den Berechnungsvorschriften der VDI 2571 wird sich unter Verwendung der äquivalenten Absorptionsfläche und des Schalleistungspegels der Innenschallpegel einer Parketage berechnen:

- Innenschallpegel TAG L_i = 69,3 dB(A) 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr
 NACHT L_i = 60,7 dB(A) ungünstigste Nachtstunde

- Folgende Schalldämmwerte der Umfassungsbauteile werden der Berechnung zugrunde gelegt:

Fassade: Stahlbeton: **R'_w = 57 dB**

 Stahlblech: **R'_w = 20 dB**

In den nachfolgenden **TABELLEN 5 UND 6** sind die immissionswirksamen Schalleistungspegel der Bauteilschallquellen des Parkhauses ausgewiesen

TABELLE 5: Immissionswirksame Schalleistungspegel der Bauteilschallquellen (IFSP) - TAG

Emittent	Bezeichnung der Emittenten	Lage	Fläche [m ²]	L _i [dB(A)]	R' _w +4 [dB]	ΔL _t [dB]	IFSP [dB(A)/m ²] Tag
1	2	3	4	5	6	7	8
F1	Außenwand-Giebel	N	568	69,3	61	0	8
F2	Außenwand	O	740	69,3	24	0	45
F3	Außenwand-Giebel	S	542	69,3	61	0	8
F4	Einfahrt Süd	S	13	69,3	4	0	65
F5	Ausfahrt Süd	S	13	69,3	4	0	65
F6	Außenwand	W	740	69,3	24	0	45
F7	Dach		3.349	69,3	61	0	8

TABELLE 6: Immissionswirksame Schalleistungspegel der Bauteilschallquellen (IFSP) - NACHT

Emittent	Bezeichnung der Emittenten	Lage	Fläche [m ²]	L _i [dB(A)]	R' _w +4 [dB]	ΔL _t [dB]	IFSP [dB(A)/m ² Tag
1	2	3	4	5	6	7	8
F1	Außenwand-Giebel	N	568	60,7	61	0	0
F2	Außenwand	O	740	60,7	24	0	37
F3	Außenwand-Giebel	S	542	60,7	61	0	0
F4	Einfahrt Süd, offen	S	13	60,7	4	0	57
F5	Ausfahrt Süd, offen	S	13	60,7	4	0	57
F6	Außenwand	W	740	60,7	24	0	37
F7	Dach		3.349	60,7	61	0	0

5.4 STRASSENVERKEHR

Die Daten zur Verkehrsbelastung (DTV, Lkw-Anteil) wurden durch eine Verkehrstechnische Untersuchung des Büros Ingenieurplanung Ost GmbH über den Straßenverkehr und dessen Entwicklung im Umfeld des Bebauungsplangebietes bis zum Jahr 2025 ermittelt. Die Verkehrsdaten werden für einzelne Knotenpunkte auf den Zu- und Abfahrtsstrassen zum Martin-Andersen-Nexö-Platz dargestellt.

Ausgehend von den Verkehrsdaten wird der Emissionspegel $L_{m,E}$ der Geräuschquelle Strassenverkehr entsprechend den „Berechnungsalgorithmen der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen – RLS 90“ berechnet, (**ANLAGE 1**).

Die Eingangsdaten und die resultierenden Emissionspegel $L_{m,E}$ sind in der **TABELLE 7** ausgewiesen.

In der **TABELLE 7** werden die prognostizierten Verkehrsdaten für das Jahr 2025 mit der geplanten Nutzung eines Parkhauses/Parkplatzes auf dem Martin-Andersen-Nexö-Platz mit insgesamt 525 Stellplätzen (Variante 5 – Ausbaustufe 2) dargestellt.

In der verkehrstechnischen Untersuchung wird dargelegt, dass in dieser Variante die zusätzlichen Verkehrsbelastungen auf den Erschließungsstraßen Bleichstraße und Brinkstraße vergleichsweise gering sind.

TABELLE 7: Eingangsdaten zur Ermittlung der Emissionspegel Straße

Verkehrssituation 2025 mit Parkhaus , Variante 5 , Ausbaustufe 2

Straße	DTV Kfz/24h	P_T %	P_N %	v_T / v_N km/h	D_{STRO} dB(A)	D_{Stg} dB(A)	L_{m,E} tags dB(A)	L_{m,E} nachts dB(A)
1	2	5	6	7	8	9	10	11
KP1 Anklamer Straße Nord	14.659	4,56	1,38	50/50	0	0	63,2	53,8
KP1 Zufahrt Nexö-Platz	1.927	1,85	0,56	50/50	0	0	52,9	44,5
KP1 Anklamer Straße Süd	15.695	4,30	1,3	50/50	0	0	63,3	54,2
KP2 Brinkstraße West	4.593	1,26	0,38	50/50	0	0	56,2	48,1
KP2 Bleichstraße	1.583	3,43	1,03	50/50	0	0	52,9	44,0
KP2 Brinkstraße Ost	4.399	1,37	0,41	50/50	0	0	56,0	47,9
KP3 Lange Reihe Süd	4.810	2,28	0,69	50/50	0	0	57,1	48,6

6. ERMITTLUNG DER BEURTEILUNGSPEGEL

6.1 BERECHNUNGSPRÄMISSEN

Mit dem Progammsystem LIMA wird eine Schallausbreitungsberechnung nach den zur Zeit anerkannten Regelwerken durchgeführt und die Beurteilungspegel an ausgewählten Immissionspunkten berechnet. Folgende Prämissen liegen der Berechnung zugrunde:

- Isophonenkarten:
 Raster der Berechnung: 2,0 m
 Immissionshöhe: 2,8 m
- Einzelpunktberechnungen:
 Lage der Immissionspunkte: 0,5 m vor geöffnetem Fenster der betreffenden Fassade
 Aufpunkthöhen: Anzahl entsprechend Geschosshöhen

6.2 BERECHNUNGSERGEBNISSE NACH TA LÄRM 1998

6.2.1 PARKHAUS, ZU- UND ABFAHRTSWEGE

Die Berechnungsergebnisse sind für die Beurteilungszeiträume Tag und Nacht als Pegelklassendarstellung, mehrfarbig und flächendeckend, graphisch dargestellt; siehe **BILD 3 UND 4-PEGELKLASSENDARSTELLUNG**. Diese Linien gleicher Schallpegel spiegeln die zu erwartende Geräuschsituation im Beurteilungsgebiet wider, welche sich aus den Emissionen der Fassadenbauteile des

Parkhauses und aus den Verkehrsgeräuschen auf den Zu- und Abfahrtswegen von der Grundstücksgrenze in das Parkhaus ergeben.

Sie ermöglichen einen anschaulichen Überblick über den Verlauf der Schallimmission und deren qualitative Beurteilung.

Als Ergebnis der Einzelpunktberechnung sind darüber hinaus, zur quantitativen Beurteilung der schalltechnischen Situation, die Beurteilungspegel L_r für die Immissionspunkte IP 01 bis IP 05 in Abhängigkeit zur Immissionshöhe in den **TABELLE 8** ausgewiesen. Die im vorliegenden Gutachten betrachteten Immissionspunkte (IP 01 bis IP 05) sind in dem **LAGEPLAN, BILD 1**, abgebildet.

TABELLE 8: Beurteilungspegel - L_r für das Parkhaus an ausgewählten Immissionspunkten, im Beurteilungszeitraum **Tag und Nacht**

Immissionspunkt		Nutzung	Immissionsrichtwert	Beurteilungspegel	Beurteilungspegel	Überschreitung
Bezeichnung	Aufpunkthöhe	tags/nachts	tags / nachts	$L_{r, tags}$	$L_{r, nachts}$	tags/nachts
	[m]		[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
1	2	3	4	5	6	7
IP 01	2,8	MI / WA	60 / 40	27,6	22,1	-- / --
IP 01	5,8	MI / WA	60 / 40	30,7	25,2	-- / --
IP 01	8,8	MI / WA	60 / 40	31,3	25,8	-- / --
IP 02	2,8	MI / WA	60 / 40	44,8	39,2	-- / --
IP 03	2,8	MI / WA	60 / 40	43,9	38,4	-- / --
IP 03	5,8	MI / WA	60 / 40	45,0	39,5	-- / --
IP 03	8,8	MI / WA	60 / 40	45,5	40,0	-- / --
IP 04	2,8	MI	60 / 45	48,8	43,2	-- / --
IP 04	5,8	MI	60 / 45	49,1	43,5	-- / --
IP 05	2,8	MI	60 / 45	35,6	30,1	-- / --
IP 05	8,8	MI	60 / 45	37,0	31,5	-- / --

Die Berechnung der Beurteilungspegel L_r für den gewerblichen Lärm des Parkhauses, des Parkplatzes und für die Zu- und Abfahrtswege ergibt, dass die entsprechenden Immissionsrichtwerte der TA-Lärm 1998 in den Beurteilungszeiträumen **Tag** und **Nacht** eingehalten werden.

6.2.2 STRASSENVERKEHRSLÄRM

Zur Beurteilung der schalltechnischen Situation sind die Beurteilungspegel L_r für ausgewählte Immissionspunkte in Abhängigkeit zur Immissionshöhe in der **TABELLE 9** ausgewiesen.

Die im vorliegenden Gutachten betrachteten Immissionspunkte (IP 01 bis IP 05) sind in dem **LAGEPLAN, BILD 1** abgebildet.

TABELLE 9 : Beurteilungspegel - L_r für Straßenverkehr an ausgewählten Immissionspunkten, im Beurteilungszeitraum Tag und Nacht
Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV

Immissionspunkt		Nutzung	Immissionsgrenzwert	Beurteilungspegel	Beurteilungspegel	Überschreitung
Bezeichnung	Aufpunkthöhe	tags/nachts	tags / nachts	$L_{r, \text{tags}}$	$L_{r, \text{nachts}}$	tags/nachts
	[m]		[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
1	2	3	4	5	6	7
IP 01	2,8	MI / WA	64 / 49	48,4	39,6	-- / --
IP 01	5,8	MI / WA	64 / 49	52,8	43,8	-- / --
IP 02	2,8	MI / WA	64 / 49	54,9	47,9	-- / --
IP 02	5,8	MI / WA	64 / 49	54,9	47,6	-- / --
IP 03	2,8	MI / WA	64 / 49	60,7	52,0	-- / 3,0
IP 03	5,8	MI / WA	64 / 49	59,3	50,7	-- / 1,7
IP 03	8,8	MI / WA	64 / 49	58,1	49,6	-- / 0,6
IP 04	2,8	MI	64 / 54	61,3	51,5	-- / --
IP 04	5,8	MI	64 / 54	60,5	50,6	-- / --
IP 04	8,8	MI	64 / 54	59,9	50,0	-- / --
IP 05	2,8	MI	64 / 54	58,0	48,0	-- / --
IP 05	5,8	MI	64 / 54	57,8	47,9	-- / --

Die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV, welche die Zumutbarkeitsgrenzen für die Lärmbelastungen durch Straßenverkehr im betroffenen Gebiet darstellen, werden im Zeitraum **Nacht** am Immissionspunkt IP 03 in der Bleichstrasse überschritten. Der IP 03 befindet sich in der Nähe der Zu- bzw. Abfahrt zum Parkhaus.

7. EINZELEREIGNISBETRACHTUNG

Um störende kurzzeitige Geräuscheinwirkungen für die benachbarten Wohnbereiche zu vermeiden, ist abzusichern, dass kurzzeitige Überschreitungen des Immissionsrichtwertes tags um mehr als 30 dB(A) und nachts um mehr als 20 dB(A) nicht auftreten

In einer getrennten Einzelpunktberechnung wird für die Zeiträume Tag und Nacht die Berechnung des Immissionspegel L_{MAX} durchgeführt.

Als lautes Einzelgeräusch mit einer hohen Pegelspitze wird auf dem außenliegenden Parkplatz, welcher dem IP 03 zunächst liegt, für das Einzelereignis „Türenzuschlagen“ ein Schallleistungspegel L_{WA} von 97,5 dB(A) angesetzt. Das Ergebnis der Berechnung wird in der **TABELLE 10** ausgewiesen.

TABELLE 10 : Einzelereignisbetrachtung für das Parkhaus an ausgewählten Immissionspunkten, im Beurteilungszeitraum **Tag und Nacht**

Immissionspunkt		Nutzung	Maximal zulässiger Spitzenpegel	Spitzenpegel am Immissionsort	Spitzenpegel am Immissionsort	Überschreitung
Bezeichnung	Aufpunkthöhe	tags/nachts	tags / nachts	L_{MAX} , tags	L_{MAX} , nachts	tags/nachts
	[m]		[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]	[dB(A)]
1	2	3	4	5	6	7
IP 01	2,8	MI / WA	90 / 60	44,5	44,2	-- / --
IP 01	5,8	MI / WA	90 / 60	41,8	41,3	-- / --
IP 02	2,8	MI / WA	90 / 60	53,9	53,9	-- / --
IP 02	5,8	MI / WA	90 / 60	55,5	55,5	-- / --
IP 03	2,8	MI / WA	90 / 60	63,0	63,0	-- / 3,0
IP 03	5,8	MI / WA	90 / 60	62,8	62,8	-- / 2,8
IP 03	8,8	MI / WA	90 / 60	62,4	62,4	-- / 2,4
IP 04	2,8	MI	90 / 65	42,3	37,6	-- / --
IP 04	5,8	MI	90 / 65	42,3	37,6	-- / --
IP 04	8,8	MI	90 / 65	42,0	37,7	-- / --
IP 05	2,8	MI	90 / 65	40,5	35,9	-- / --
IP 05	5,8	MI	90 / 65	40,5	36,0	-- / --

Die Ergebnisse der Spitzenpegelberechnung zeigen, dass es im Beurteilungszeitraum Nacht am Immissionspunkt IP 03 zu einer Überschreitung des zulässigen Spitzenpegels kommen kann.

8. BERECHNUNGSERGEBNISSE ANLAGENBEZOGENER VERKEHR

Nach der TA Lärm, 1998, sind die durch das zusätzliche Verkehrsaufkommen (An- und Abfahrverkehr) auf den öffentlichen Verkehrsflächen verursachten Geräusche der „Anlage als Verursacher“ hinzuzurechnen.

Folgende Kriterien sind zur Beurteilung heranzuziehen:

- Erhöhung der Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag und die Nacht rechnerisch um mindestens 3 dB.
- keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr
- Die Immissionsgrenzwerte (IGW) der 16. BImSchV werden erstmals oder weitergehend überschritten.

Diese Kriterien gelten kumulativ, d.h. nur wenn alle drei Bedingungen erfüllt sind, sollen durch Maßnahmen organisatorischer Art die Geräusche des An- und Abfahrverkehrs soweit wie möglich vermindert werden. Es ergibt sich folgende abschätzende Emissionsbetrachtung:

- Wie unter Punkt 6.2.2 im Gutachten 131-2013 aus den in der Tabelle 10 dargestellten Berechnungsergebnissen hervorgeht, wird durch den Parkhausverkehr eine Erhöhung des Beurteilungspegels am Tag von max. 2,0 dB und in der Nacht von 2,5 dB bewirkt. Die sich durch den zusätzlichen Verkehr ergebende Geräuscherhöhung liegt somit unter 3 dB. Dies gilt auch nach dem aktuellen Stand der Verkehrstechnischen Untersuchung aus dem März 2016.

Die von dem Betrieb des Parkhauses hervorgerufenen Verkehrsgeräusche geben damit keine Veranlassung den Betreiber zu betriebsbezogenen Maßnahmen organisatorischer Art zu verpflichten.

9. ZUSAMMENFASSUNG / ERGEBNISSE

Innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 108 „Martin-Andersen-Nexö-Platz“ der Universitäts- und Hansestadt Greifswald (siehe **LAGEPLAN – BILD 1**) beabsichtigt die Greifswalder Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft mbH (GPG) ein öffentliches Parkhaus zu errichten. Darüber hinaus sollen im Außenbereich vor dem Parkhaus weitere PKW-Stellflächen eingerichtet werden. Insgesamt sollen 525 Stellplätze für PKW bereitgestellt werden. Mit diesen Maßnahmen soll eine Verbesserung der Verhältnisse für den ruhenden Verkehr im Innenstadtbereich erreicht werden.

In diesem schalltechnischen Gutachten wurde die zu erwartende Schallimmissionsbelastung (Beurteilungspegel) an der vorhandenen schutzbedürftigen Bebauung im Umfeld des geplanten Bauvorhabens rechnerisch ermittelt und bewertet.

Die Ergebnisse der Schallausbreitungsberechnung für den Gewerbelärm sind mehrfarbig flächendeckend als **PEGELKLASSENDARSTELLUNG – BILD 3 UND BILD 4** graphisch dargestellt. Für einzelne konkrete Immissionspunkte IP 01 bis IP 05 werden die Beurteilungspegel als Einzelwerte in der **TABELLE 8** aufgeführt. Die Ergebnisse einer Einzelereignisbetrachtung sind in der **TABELLE 10** erfasst.

Die Berechnung der Beurteilungspegel L_r für den gewerblichen Lärm des Parkhauses, des Parkplatzes und für die Zu- und Abfahrtswege ergibt, dass die entsprechenden Immissionsrichtwerte der TA-Lärm 1998 in den Beurteilungszeiträumen **Tag** und **Nacht** an keinem Immissionspunkt überschritten werden.

Die Ergebnisse der Spitzenpegelberechnung zeigen, dass es im Beurteilungszeitraum Nacht am Immissionspunkt IP 03 durch die Nutzung der aussenliegenden Parkplätze zu einer Überschreitung des zulässigen Spitzenpegels kommen kann.

Es kann erwartet werden, dass die überwiegende Nutzung der aussenliegenden Parkplätze, wegen der Lage des Theaters, eher im östlichen Bereich hin zur Nexö-Strasse erfolgen wird. Die höheren Immissionsrichtwerte für Mischgebiet an den Immissionspunkten IP04 und IP05 wären hier eingehalten.

Seebad Heringsdorf, 25.04.2018


Dipl.- Ing. Klaus-Peter Herrmann

ANLAGE 1: BEGRIFFSERKLÄRUNG, BERECHNUNGSLGORITHMEN

SCHALLEMISSION - ALLGEMEINE BEGRIFFE (NACH DIN 18005-1:2002-07)

(Punkt-) Schalleistungspegel L_w

- zehnfacher dekadischer Logarithmus des Verhältnisses der Schalleistung P zur Bezugsschalleistung P_0

$$L_w = 10 \cdot \lg(P/P_0) \quad [\text{dB(A)}]$$

P : Die von einem Schallstrahler abgegebene akustische Leistung (Schalleistung)

P_0 : Bezugsschalleistung ($P_0 = 1 \text{ pW} = 10^{-12} \text{ Watt}$)

Pegel der längenbezogenen Schalleistung L'_w (auch „längenbezogener Schalleistungspegel“)

- logarithmisches Maß für die von einer Linienschallquelle, oder Teilen davon, je Längeneinheit abgestrahlte Schalleistung P'

$$L'_w = 10 \cdot \lg(P'/10^{-12} \text{ Wm}^{-1}) \quad [\text{dB(A)/m}]$$

- Errechnung aus dem (Punkt-) Schalleistungspegel: $L'_w = L_w - 10 \lg(L/1\text{m})$

Schalleistung die von einer Linie mit der Länge L pro m abgestrahlt wird. Dabei ist vorausgesetzt, dass die Schallabstrahlung gleichmäßig über die gesamte Länge verteilt ist.

Pegel der flächenbezogenen Schalleistung L''_w (auch „flächenbezogener Schalleistungspegel“)

- logarithmisches Maß für die von einer flächenhaften Schallquelle, oder Teilen davon, je Flächeneinheit abgestrahlte Schalleistung P''

$$L''_w = 10 \cdot \lg(P''/10^{-12} \text{ Wm}^{-2}) \quad [\text{dB(A)/m}^2]$$

- Errechnung aus dem (Punkt-) Schalleistungspegel: $L''_w = L_w - 10 \cdot \lg(S/1\text{m}^2)$

Schalleistung, die von einer Fläche der Größe S pro m^2 abgestrahlt wird. Dabei ist vorausgesetzt, dass die Schallabstrahlung gleichmäßig über die gesamte Fläche verteilt ist.

Modellschalleistungspegel $L_{w,\text{mod}}$ / $L'_{w,\text{mod}}$ / $L''_{w,\text{mod}}$

- Im Berechnungsmodell zum Ansatz gebrachte Schalleistungspegel für Ersatzschallquellen komplexer zusammenhängender / zusammengefasster Anlagen und / oder technologischer Vorgänge.
- Basis der Modellschalleistungspegel sind Werte aus der Literatur und / oder Ergebnisse die aus orientierenden Messungen.

SCHALLEMISSION - SPEZIELLE BEGRIFFE

Parkverkehr

Grundlage der Emissionsermittlung ist die 6. Auflage der Bayerischen Parkplatzlärmstudie. Der immissionswirksame Flächenschalleleistungspegel (IFSP) eines Parkplatzes ergibt sich aus folgender Gleichung:

$$\bullet \quad L_{WA,mod}'' = L_{WA0} + K_{PA} + K_I + 2,5 \cdot \log(f \cdot B - 9) + 10 \cdot \log(B \cdot N) + K_{StrO} - 10 \cdot \log\left(\frac{S}{1m^2}\right) \text{ [dB(A)/m}^2\text{]}$$

mit

- L_{WA0} Grundwert für einen Parkvorgang = 63 dB(A)
- K_{PA} Zuschlag für die Parkplatzart in dB
- K_I Zuschlag für die Impulshaltigkeit in dB
- f Stellplätze je Einheit der Bezugsgröße
- B Bezugsgröße (Netto-Verkaufsfläche, Anzahl der Stellplätze etc.)
- N Bewegungshäufigkeit PKW pro Einheit und Stunde
- K_{StrO} Zuschlag für unterschiedliche Fahrbahnoberflächen in dB
- S Gesamtfläche bzw. Teilfläche des Parkplatzes in m^2

Zufahrten zum Parkplatz

Die Berechnung des Emissionspegels $L_{m,E}$ erfolgt nach den in der Richtlinie für Lärmschutz an Straßen (RLS-90) vorgegeben Algorithmen.

Emissionspegel $L_{m,E}$

beschreibt die Stärke der Schallemission von einer Straße oder einem Fahrstreifen
berechnet sich aus der Verkehrsstärke, dem Lkw-Anteil, der zul. Höchstgeschwindigkeit, der Art der Straßenoberfläche und der Längsneigung der Straße

$$L_{m,E} = L_m^{(25)} + D_v + D_{StrO} + D_{Stg} + D_E$$

mit

- $L_m^{(25)}$ Mittelungspegel
- D_v Korrektur für unterschiedliche zulässige Höchstgeschwindigkeiten
- D_{StrO} Korrektur für die unterschiedlichen Straßenoberflächen
- D_{Stg} Zuschlag für Steigungen und Gefälle nach
- D_E Korrektur zur Berücksichtigung von Einfachreflexion (wird durch das Schallausbreitungsberechnungsprogramm berücksichtigt)

Mittelungspegel $L_m^{(25)}$

$$L_m^{(25)} = 37,3 + 10 \cdot \lg[M \cdot (1 + 0,082 \cdot p)] \quad \text{[Gl. I.]}$$

mit

- M maßgebende stündliche Verkehrsstärke [Kfz/h]
- p maßgebender Lkw-Anteil (Lkw mit einem zul. Gesamtgewicht über 3,5 t) [%]

Geschwindigkeitskorrektur D_v

durch die Korrektur werden von 100 km/h abweichende zul. Höchstgeschwindigkeiten berücksichtigt

$$D_v = L_{Pkw} - 37,3 + 10 \cdot \lg \left[\frac{100 + \left(10^{\frac{D}{10}} - 1\right) \cdot p}{100 + 8,23 \cdot p} \right] \quad \text{[Gl. II.]}$$

$$L_{Pkw} = 27,7 + 10 \cdot \lg[1 + (0,02 \cdot v_{Pkw})^2] \quad \text{[Gl. III.]}$$

$$L_{Lkw} = 23,1 + 12,5 \cdot \lg(v_{Lkw}) \quad \text{[Gl. IV.]}$$

$$D = L_{Lkw} - L_{Pkw} \quad \text{[Gl. V.]}$$

mit

- v_{Pkw} zul. Höchstgeschwindigkeit für Pkw (mind. 30 km/h, max. 130 km/h) [km/h]
- v_{Lkw} zul. Höchstgeschwindigkeit für Lkw (mind. 30 km/h, max. 80 km/h) [km/h]
- L_{Pkw}, L_{Lkw} Mittelungspegel für 1 Pkw/h bzw. 1Lkw/h

Steigungen und Gefälle D_{Stg}

$$D_{Stg} = 0,6 \cdot |g| - 3 \quad \text{für } |g| > 5 \% \quad \text{[Gl. VI.]}$$

$$D_{Stg} = 0 \quad \text{für } |g| \leq 5 \% \quad \text{[Gl. VII.]}$$

mit g Längsneigung des Fahrstreifens [%]

Straßenoberfläche D_{StrO}

TABELLE 1: Korrektur D_{StrO} für unterschiedliche Straßenoberflächen

	Straßenoberfläche	$*D_{StrO}$ in dB(A) bei zul. Höchstgeschw. von		
		30 km/h	40 km/h	50 km/h
1	2	3	4	5
1	nicht geriffelter Gussasphalt, Asphaltbetone oder Splittmastixasphalte	0,0	0,0	0,0
2	Betone oder geriffelte Gussasphalte	1,0	1,5	2,0
3	Pflaster mit ebener Oberfläche	2,0	2,5	3,0
4	sonstiges Pflaster	3,0	4,5	6,0

* Für lärmindernde Straßenoberflächen, bei denen aufgrund neuer bautechnischer Entwicklungen eine dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist, können auch andere Korrekturwerte D_{StrO} berücksichtigt werden.

BEGRIFFSERKLÄRUNG ZUR SCHALLIMMISSION

Immission	Einwirkung von Geräuschen an einer bestimmten Stelle
Immissionsrichtwert (IRW)	kennzeichnet die gesetzlich festgelegte, zumutbare Stärke von Geräuschen, bei welcher im allgemeinen noch keine Störungen, Belästigungen bzw. Gefährdungen für Menschen erfolgen
Mittelungspegel L_{AFTm}	A-bewerteter, zeitlicher Mittelwert des Schallpegels an einem Punkt (z.B. am IP), ermittelt nach dem Taktmaximalverfahren
Beurteilungspegel L_r	nach TA Lärm 98 definierter Pegel; für <i>eine</i> Geräuschquelle wie folgt: Der Beurteilungspegel L_r ist gleich dem Mittelungspegel $L_{AFT,m}$ des Anlagengeräusches plus (gegebenenfalls) Zu- und Abschlägen für Ruhezeiten und Einzeltöne plus (gegebenenfalls) Pegelkorrektur für die Zeitbewertung entsprechend der Beurteilungszeit.

Algorithmus zur Berechnung des Beurteilungspegels L_r gemäß TA – Lärm 1998

$$L_r = 10 \lg \left[\frac{1}{T_r} \sum_{j=1}^N T_j 10^{0,1 (L_{Aeq,j} - C_{met} + K_{T,j} + K_{I,j} + K_{R,j})} \right]$$

$$T_r = \sum_{j=1}^N T_j = 16 \text{ h tags; } 1 \text{ h nachts}$$

dabei bedeuten:	T_j	= Teilzeit j
	N	= Zahl der gewählten Teilzeiten
	$L_{Aeq,j}$	= Mittelungspegel während der Teilzeit T_j
	C_{met}	= meteorologische Korrektur nach DIN ISO 9613-2, Entwurf Ausgabe September 1999, Gleichung (6)
	$K_{T,j}$	= Zuschlag für Ton- und Informationshaltigkeit nach der TA-Lärm (1998), Abschnitt A.3.3.5 in der Teilzeit j

(Treten in einem Geräusch während bestimmter Teilzeiten T_j ein oder mehrere Töne hörbar hervor oder ist das Geräusch informationshaltig, so beträgt der Zuschlag $K_{T,j}$ für diese Teilzeiten je nach Auffälligkeit 3 oder 6 dB.)

	$K_{I,j}$	= Zuschlag für Impulshaltigkeit nach der TA-Lärm (1998) Abschnitt A.3.3.6 in der Teilzeit T_j
--	-----------	-------------------------------------------------------------------------------------------------

(Enthält das zu beurteilende Geräusch während bestimmter Teilzeiten T_j Impulse, so beträgt $K_{I,j}$ für diese Teilzeiten: $K_{I,j} = L_{AFTeq,j} - L_{Aeq,j}$ $L_{AFTeq} =$ Taktmaximal-Mittelungspegel mit der Taktzeit $T = 5$ Sekunden)

	$K_{R,j}$	= Zuschlag von 6 dB für Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit (nicht für Gewerbe- und Mischgebiete):
--	-----------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------

an Werktagen: 06.00 - 07.00 Uhr, 20.00 - 22.00 Uhr

an Sonn- und Feiertagen: 06.00 - 09.00 Uhr, 13.00 - 15.00 Uhr, 20.00 - 22.00 Uhr

(Von der Berücksichtigung des Zuschlages kann abgesehen werden, soweit dies wegen der besonderen örtlichen Verhältnisse unter Berücksichtigung des Schutzes vor schädlichen Umwelteinflüssen erforderlich ist.)

Universitäts- und Hansestadt Greifswald B-Plan Nr. 108 - Nexö Platz

Lageplan mit Emittenten

Projekt: 188/ 2016
Stand: 11.05.2016

- IP01 - IP05
- Bebauung
- PARKHAUS
- Stellplätze außen
- Zu- und Abfahrten

0 5 10 20 Meter













Herrmann & Partner
Ingenieurbüro
Lindenstraße 1
17424 Heringsdorf

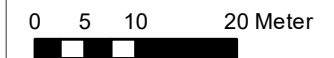


**Universitäts- und
Hansestadt Greifswald
B-Plan Nr. 108 -
Nexö Platz**

**Zu- und Abfahrten
Vertikale Flächenquellen**

Projekt: 188/ 2016
Stand: 11.05.2016

-  ZHA
-  AHA
-  AHB
-  APA
-  APB
-  F2
-  F4
-  F5
-  F6
-  ZHB
-  ZPA
-  ZPB



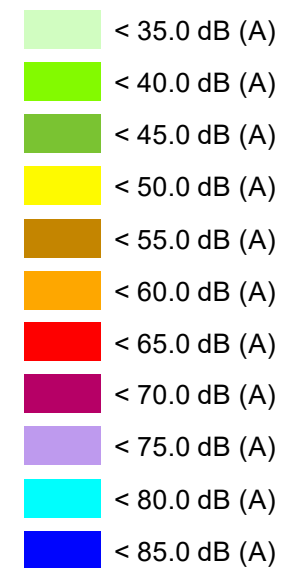
Herrmann & Partner
Ingenieurbüro
Lindenstraße 1
17424 Heringsdorf



**Universitäts- und
Hansestadt Greifswald
B-Plan Nr. 108 -
Nexö Platz**

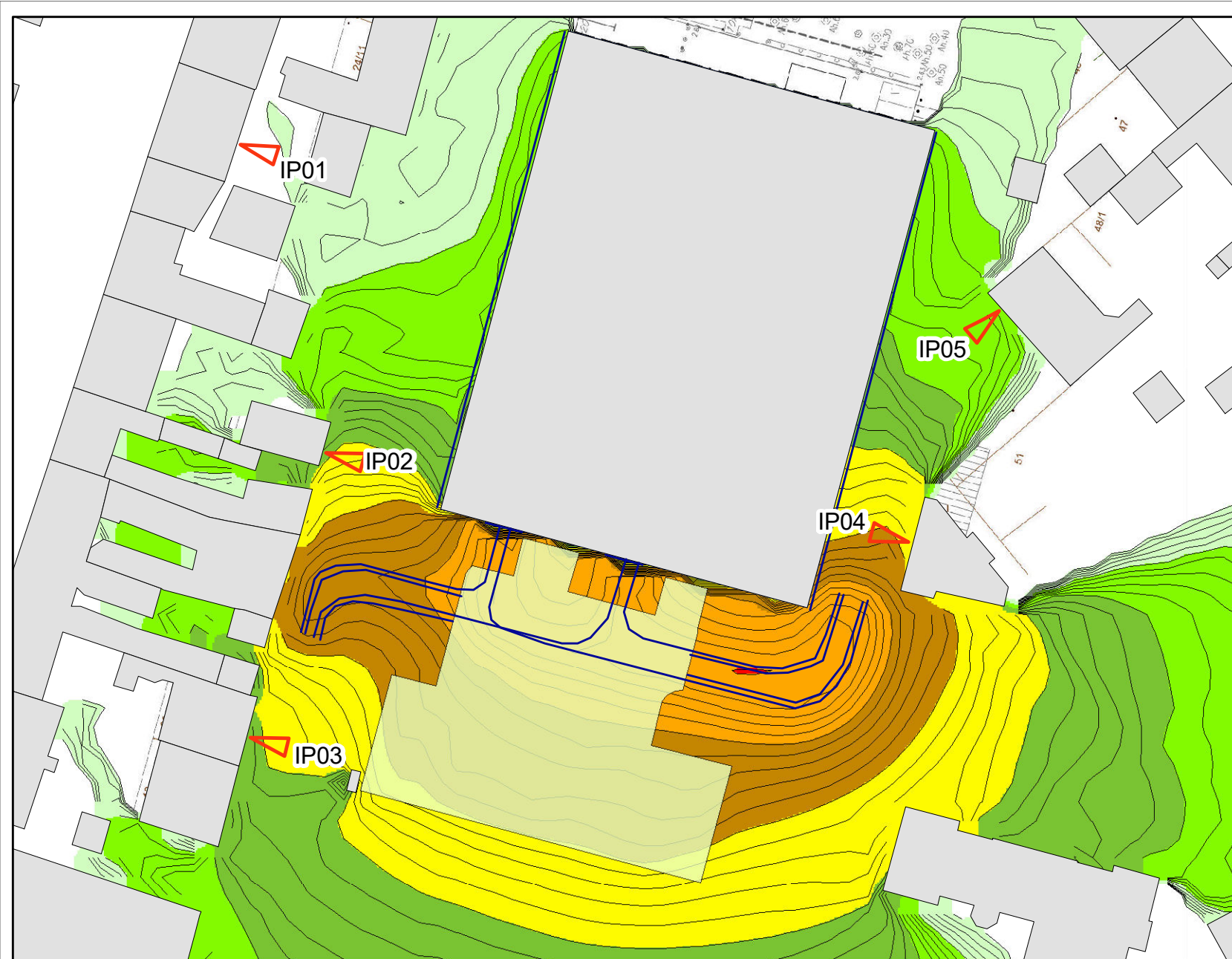
**Pegelklassendarstellung
nach TA Lärm 98 - tags**

Projekt: 188/ 2016
Stand: 11.05.2016



0 5 10 20 Meter

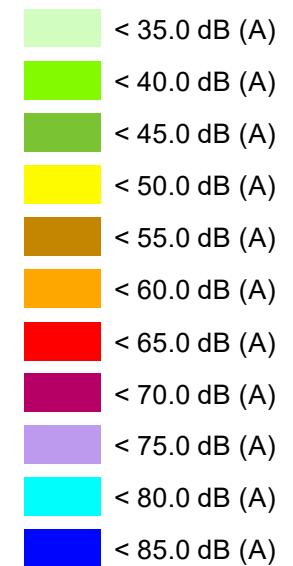
Herrmann & Partner
Ingenieurbüro
Lindenstraße 1
17424 Heringsdorf



**Universitäts- und
Hansestadt Greifswald
B-Plan Nr. 108 -
Nexö Platz**

**Pegelklassendarstellung
nach TA Lärm 98 - nachts**

Projekt: 188/ 2016
Stand: 11.05.2016



0 5 10 20 Meter

Herrmann & Partner
Ingenieurbüro
Lindenstraße 1
17424 Heringsdorf

