

**BS-Beschluss öffentlich  
B572-40/09**

**öffentlich: Ja**

Drucksachen-Nr.: 04/891  
Erfassungsdatum: 25.04.2008

**Beschlussdatum:  
23.02.2009**

**Einbringer:**

**Dez. II, Amt 60**

**Beratungsgegenstand:**

**Bebauungsplan Nr. 106 - Wiecker Schlag -; Aufstellungsbeschluss**

Beratungsfolge Verhandelt - beschlossen	am	TOP	Abst.	ja	nein	enth.
Senat	06.05.2008	9.12				
Bau- und Umwelt- ausschuss	03.06.2008	6.8	abgelehnt	4	4	1
OTV Ostseeviertel	10.06.2008	5.1		0	8	0
Hauptausschuss	16.06.2008	3.10	zurückgezogen			
Bau- und Umwelt- ausschuss	Gemeinsame Sondersitzung 02.12.08			Information		
Finanz- und Liegen- schaftsausschuss						
Wirtschafts- und Kulturausschuss						
Bau- und Umwelt- ausschuss	13.01.2009			Information		
Hauptausschuss	02.02.2009	3.9	auf TO BS gesetzt	11	1	0
Bürgerschaft	23.02.2009	5.7	<b>namentlich/ abgelehnt</b>	17	19	1

Egbert Liskow  
Präsident

<b>Beschlusskontrolle:</b>	Termin:

<b>Haushaltsrechtliche Auswirkungen?</b>	Haushalt	Haushaltsjahr
<b>Nein</b>		

**Beschlussvorschlag**

Die Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald fasst den Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 106 – Wiecker Schlag - wie folgt:

- Für das Gebiet Wiecker Schlag im Bereich der Ketscherinbachniederung östlich des Ostseeviertels Ryckseite und südlich des Rycks (Abgrenzung laut Plan der Anlage 1) soll ein Bebauungsplan aufgestellt werden. Ziel des Bebauungsplans ist es, ca. 170 Liegeplätze für Sportboote in Kombination mit ca. 100 Einfamilienhäusern innerhalb

des Stadtgebietes zu schaffen. Die Besonderheit dieser Wohnbaugrundstücke besteht im direkten Wasserzugang und somit je einem Bootsliegeplatz am Haus.

2. Die frühzeitige Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Absatz 1 Satz 1 Baugesetzbuch (BauGB) soll durch einen Aushang erfolgen, mit dem über die allgemeinen Ziele und Zwecke des Bebauungspans zu unterrichten ist.
3. Der Beschluss ist gemäß § 2 Absatz 1 Satz 2 BauGB ortsüblich bekannt zu machen.

### **Sachdarstellung/ Begründung**

In dem Gebiet Wiecker Schlag sollen auf einer Fläche von ca. 10 ha eine Marina mit ca. 170 Liegeplätzen und ca. 100 Einfamilienhäuser, mehrheitlich mit direktem Wasseranschluss und Bootsliegeplatz, entstehen (siehe Anlage 2 und 3). Ein Investor möchte dieses Vorhaben realisieren.

Zu diesem Vorhaben wurde bereits am 24.09.2007 von der Bürgerschaft der Universitäts- und Hansestadt Greifswald beschlossen „über einen Investor weitere Untersuchungen zum Bau einer Marina durchzuführen“.

Außerdem wurde über dieses Vorhaben in der öffentlichen gemeinsamen Sondersitzung des Ausschusses für Bauwesen und Umwelt, des Ausschusses für Wirtschaft und Kultur und des Ausschusses für Finanzen und Liegenschaften am 2. Dezember 2008 mit dem Thema: Entwicklung des Seehafens Ladebow, ausführlich informiert.

Es erfolgten Abstimmungen mit dem Ministerium für Verkehr, Bau und Landesplanung M-V, dem Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern, dem Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund, dem Staatlichen Amt für Umwelt und Natur Ueckermünde (STAUN), dem Stadtbauamt Abt. Umwelt- und Naturschutz sowie den Stadtwerken Greifswald. Bevor weitere kostenintensive Planungen veranlasst werden, ist mit dem Aufstellungsbeschluss eine gewisse Planungssicherheit zu schaffen.

Verkehrlich sollen die Marina und das Wohngebiet über das Ostseeviertel Ryckseite angebunden werden. Schätzungsweise erhöht sich dadurch die werktägliche Kfz-Belastung auf der Vitus-Behring-Straße um ca. 600 Fahrzeugbewegungen (Summe beider Richtungen), eine bei der relativ geringen Ausgangsbelastung zwar spürbare, aber insgesamt geringe Kfz-Verkehrsmehrbelastung. An den Wochenenden im Sommer wird eine, im Vorfeld schwierig zu beziffernde, Zunahme der Kfz-Belastung wegen des Verkehrs zu den 100 zusätzlichen Liegeplätzen auftreten. Diese kann jedoch bezüglich der Beeinträchtigung der Schulwege als irrelevant betrachtet werden (siehe Anlage 5).

Im Plangebiet sind zwei Anbindungen an den Treidelpfad vorgesehen, diese dienen ausschließlich den Fußgängern und Radfahrern, also nicht dem Kfz-Verkehr. Eine Ausnahme bilden die Wartungsfahrzeuge für die Hochwasserschutzanlage (ausdrückliche Forderung des STAUN). Das geplante Hafengebäude/Bistro wird separat und nicht über den Treidelpfad erschlossen.

Die Marina soll mit einem Durchstich des Deiches/Treidelpfades wasserseitig erschlossen werden.

Die Durchgängigkeit des Radfernweges und der wichtigen städtischen Fuß- und Radwegebeziehung, Treidelpfad, ist über eine entsprechende Klappbrücke zu gewährleisten. Diese ist insbesondere vom östlichen Treidelpfad nicht erkennbar, daher wird vom Investor an der Einmündung der Fuß- und Radwege der Ausweichroute ein Leitsystem für Brückenöffnung angeboten. Für die Ortsteile Wieck und Ladebow ist diese verkehrliche Verbindung besonders wichtig, da sich sämtliche infrastrukturelle Einrichtungen im Ostseeviertel Ryckseite befinden.

Für die Passanten des Treidelpfades per Fahrrad bietet sich bei geöffneter Brücke die Ausweichroute durch das Plangebiet an. Für die Fußgänger ist diese zu umwegig, d.h. statt 400 m auf dem Treidelpfad sind dann 800 m Ausweichroute zurück zu legen. Es sollte daher

die Öffnung der Brücke auf wenige und kurzzeitige Öffnungszeiten beschränkt werden. Bei der Öffnungszeitdauer kann in Betracht gezogen werden, dass die Boote im Abstand von ca. 5 m (schneller Durchlauf) fahren und, wegen des Wohnens vor Ort, keine Konzentration für eine bestimmte Öffnungszeit, zu erwarten ist. Die Öffnung der Treidelpfadbrücke ist derzeit mit einer halben Stunde Versatz angedacht, d.h. Boote können diesen Hafen eine halbe Stunde vor der Öffnung der Wiecker Brücke verlassen bzw. laufen eine halbe Stunde nach der Öffnung der Wiecker Brücke ein.

Bzgl. der Wiecker Brücke ist festzustellen, dass die sich erhöhende Anzahl der Schiffspassagen für den Zustand eher unerheblich ist, da die Anzahl der Brückenöffnungen bereits ausgereizt ist und nicht erweitert werden kann. Ungünstiger wird, durch die Erhöhung der Schiffspassagen, die Wartezeit der Verkehrsteilnehmer in Wieck und die Kollisionsgefährdung bei der Brückenpassage beeinflusst (siehe Anlage 9).

Das Wohnbaupotential dieser Fläche ist in den bisherigen Planungen, wie in der - ISEK- Teilfortschreibung Wohnbauflächenentwicklung – (BS-Beschluss Nr. B464-31/08 vom 18.02.08) noch nicht berücksichtigt. Zur Deckung des weiterhin bestehenden Bedarfs an freistehenden Einfamilienhäusern mit hoher städtebaulicher Qualität und besonderer Lagegunst wird diese Planung aus städtebaulicher Sicht befürwortet und in die Wohnbauflächen 1. Priorität aufgenommen.

Es handelt sich hier um eine Marina mit Wohnen in einer besonderen Form, für das kaum ein anderer Standort in Frage kommt. Somit kann von einem Vorhaben mit Alleinstellungsmerkmal in Greifswald ausgegangen werden.

Die Flächen befinden sich zu ca. 95 % im Eigentum der Stadt. Für den überwiegenden Teil der Flurstücke liegen Pachtverträge zur landwirtschaftlichen Nutzung vor. Die Verwaltung hat mit dem Pächter der städtischen Flächen im August 2007 ein erstes Gespräch geführt und das Vorhaben vorgestellt. Dabei wurde vom Pächter deutlich gemacht, dass eine Bebauung der östlich des Altlaufs des Ketscherinbaches gelegenen Flächen seine landwirtschaftliche Nutzung einschränken wird.

Die Planung ist in einem sensiblen und naturschutzfachlich hochwertigen Landschaftsraum (gesetzlich geschützte Biotope; Röhricht, Salzwiesen, Niedermoor) auf teilweise landwirtschaftlich genutzten Flächen vorgesehen. Der Flächennutzungsplan stellt diese entsprechend dar. Damit wäre die Planung nicht aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Es ist bei Akzeptanz der Planungsabsicht durch die Beschlussfassung dieses Aufstellungsbeschlusses zunächst eine Flächennutzungsplanänderung vorzunehmen. Der Bebauungsplan könnte im Parallelverfahren weiter aufgestellt werden.

Die Planung Wiecker Schlag wird zu einem Eingriff in das Landschaftsbild führen. Der Eingriff wird zu einer Überformung der Landschaft führen sowie zu einer Erhöhung des Sportbootaufkommens in unmittelbarer Nähe zu urban geprägten Gebieten und der Flussniederung beitragen. Die Überformung der Landschaft im Plangebiet wird charakterisiert sein durch 37 % Wasserflächen. Das Maß der baulichen Nutzung ist mit zweigeschossigen Einzel-, Doppel- und Reihenhäusern standortgerecht und behutsam geplant, so dass die städtebauliche Entwicklung begrüßt wird. Zur Beurteilung des Eingriffs in das Landschaftsbild wurde als Anlage 8 eine Visualisierung erstellt.

Eine aktuelle floristisch-vegetationskundliche Untersuchung der Ketscherinbachniederung liegt vor und bestätigt das Vorhandensein von Niedermoorfläche mit gemäß § 20 Landesnaturschutzgesetz (LNatG M-V) geschützten Biotopen (Land- und Brackwasserröhrichte, Salzwiesen, seggenreiches Nassgrünland) mit bestandsbedrohten Pflanzenarten. Daraus resultiert im Falle der Zulässigkeit des Vorhabens ein entsprechend hohes Kompensationserfordernis (Siehe Anlage 6).

Für das gesamte Plangebiet ist nachzuweisen, dass die Eingriffe in die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und eventuelle Eingriffe in das Landschaftsbild ausgeglichen werden können. Angedacht ist als externe Ausgleichsmaßnahme die

Renaturierung von Teilen des verrohrten Ketscherinbaches. Eine Prüfung der Machbarkeit steht noch aus.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist eine artenschutzrechtliche Prüfung erforderlich. Aktuelle Kenntnisse liegen nur in floristischer Hinsicht vor. Eine faunistische Kartierung ausgewählter Organismengruppen hat noch zu erfolgen. Die Ergebnisse können Auswirkungen auf die Zulässigkeit des Vorhabens bzw. auf das Kompensationserfordernis haben.

Ein bedeutender Anteil des Plangebiets liegt im 100 m-Gewässerschutzstreifen, d.h. dort besteht ein generelles Bauverbot gemäß § 19 Abs. 1 LNatG M-V. Eine Ausnahmezulassung ist noch zu prüfen und muss mit den Belangen des Naturschutzes (§ 66 Abs. 1 LNatG M-V) vereinbar sein.

Den wasserrechtlichen Belangen insbesondere den Hochwasserschutzbelangen ist zu entsprechen. D.h. die Planung kann erst nach der Fertigstellung des Sperrwerks und der dazugehörigen Deichanlagen umgesetzt werden bzw. ist mit den geplanten Bauflächen und Verkehrsflächen eine Ersatzhochwasserschutzfunktion in Höhe des vorhandenen Deiches am Ryck sicherzustellen.

Zur Erhaltung der Wasserqualität sind zusätzliche Verbindungen zum Ryck zu schaffen. Von einer Einbindung des Ketscherinbaches (Vorflut) ist abzuraten, da bei Regen mit starken Verunreinigungen zu rechnen ist. (siehe Anlage 7)

In der Anlage 4 sind die Trassen der vorhandenen Leitungen, deren Bestand in die Planung integriert wird, und die vorhandenen offenen sowie verrohrten Gräben dargestellt. Darüber hinaus ist die, mit der Errichtung der Ortsumgehung Greifswalds nicht mehr weiterverfolgte, Ostumgehung (Trasse; Stand 2002; Voruntersuchung im Auftrage des Tiefbau- und Grünflächenamtes) dargestellt. Bei der vorangegangenen Prüfung durch die Stadtplanung erfolgten Variantenuntersuchungen zur West- und Ostumgehung. Die vorhandene Ortsumgehung stellt aus verkehrlicher und ökologischer Sicht die günstigere Variante dar, weil u.a. die Querung des Rycks eine Brückenhöhe von 42 m bzw. eine Untertunnelung erfordern würde. Festzustellen ist, dass sich mit dem Vorhaben - Wiecker Schlag – diese bzw. überhaupt eine Ostumgehungsvariante ausschließt.

Es besteht für den Greifswalder Bodden insbesondere für den Raum Greifswald (Konzentrationspunkt) nach wie vor ein Bedarf an Sportbootliegeplätzen, wie u.a. das Gutachten des Landes von 2004 - Standortkonzept für Sportboothäfen an der Ostsee – untersetzt. Mit der Planung von insgesamt ca. 170 Schiffsliegeplätzen entsteht keine Konkurrenz zu den derzeit im Gespräch befindlichen Anfragen und Absichten zur Entwicklung weiterer Sportbootliegeplätze, wie z.B. im Hafen Ladebow, an der Wiecker Südmole und entlang der Hafenstraße. Es ist festzustellen, dass mit dieser Planung, wie bereits erläutert, ein anderer Planansatz für andere Zielgruppen als eine übliche Sportboot-Marina verfolgt wird.

Dem Investor sind die o.g. Sachverhalte bekannt. Er hält an der Absicht diese Planung umsetzen zu wollen fest.

### **Zusammenfassung:**

Für die Planung der Marina im Wiecker Schlag ist entsprechend der Stellungnahme des Amtes für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern vom 16.12.2007 kein Raumordnungsverfahren erforderlich.

Auch ein Planfeststellungsverfahren für die wasserseitigen Anlagen ist gemäß Wasserverkehrs- und Hafensicherheitsgesetz M-V vom 10.07.2008 entbehrlich und wird mit einem rechtsverbindlichen Bebauungsplanverfahren ersetzt.

Aus städtebaulicher Sicht wird nochmals festgestellt, dass die Planung Wiecker Schlag in Angriff genommen werden sollte.

Diese Planung am Ryck ist auf Grund der besonderen Form des Wohnens mit Bootslegeplatz und hinsichtlich Gestaltung der Gebäude etc. eine weitere Bereicherung des Wohnungsmarktes und durch die infrastrukturellen Einrichtungen auch eine Aufwertung für den Tourismus und die Naherholung in Greifswald.

Es obliegt dem weitem Verfahren die Planung so zu gestalten, dass sie den Belangen des Naturschutzes gerecht wird.

Diese Sachdarstellung stellt eine Zusammenfassung der als Anlage beigefügten Stellungnahmen der einzelnen Fachabteilungen dar.

Anlagen

- 1 – Plan der Abgrenzung
- 2 – Städtebaulicher Vorentwurf (Plan); Stand 31.03.2008, aktualisiert 20.08.2008
- 3 – Erläuterungen zum städtebaulichen Konzept
- 4 – Trassenübersichtsplan
- 5 – Verkehrliche Beurteilung
- 6 – Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde ohne Anlage des Gutachtens
- 7 – Wasserbehördliche Stellungnahme
- 8 – Visualisierung des Eingriffes in das Landschaftsbild
- 9 – Wiecker Brücke

**Abstimmungsergebnis:**

Gesetzliche Anzahl der Mitglieder der Bürgerschaft:	43
davon anwesend:	37
Ja-Stimmen:	17
Nein-Stimmen:	19
Stimmenthaltungen:	1

Aufgrund des § 24 der Kommunalverfassung des Landes Mecklenburg-Vorpommern waren keine Mitglieder der Bürgerschaft von der Beratung und Abstimmung ausgeschlossen.

Greifswald, den

Dr. König  
Oberbürgermeister