



HANSESTADT ROSTOCK

Begründung

Bebauungsplan Nr. 2. MK. 21

LICHTENHAGEN " ZENTRUM "

zwischen Stadtautobahn (B 103), Güstrower Straße,
Parchimer Straße und Mecklenburger Allee

gebilligt durch Beschluß der Bürgerschaft der Hansestadt Rostock vom 01./02.06.1994
geändert durch Beschluß der Bürgerschaft der Hansestadt Rostock vom 06.12.1995
geändert durch Beschluß der Bürgerschaft der Hansestadt Rostock vom 05.06.1996

ausgefertigt am 25. Juli 1996

Oberbürgermeister



Gliederung

1. Anlaß der Planung
2. Geltungsbereich
3. Bestand
4. Nutzungsziel
5. Städtebaulich-gestalterisches Konzept
6. Art und Maß der baulichen Nutzung
7. Verkehrserschließung
8. Stadttechnische Erschließung
9. Grünordnung
10. Kostenschätzung

Bearbeitungsstand der Begründung: 08.04.1994

geändert: 30.10.1995

geändert: 30.04.1996

1. Anlaß der Planung

Das Wohngebiet Rostock-Lichtenhagen wurde im Wesentlichen in den Jahren 1974 bis 1977 errichtet. Auf der Fläche, für die der Bebauungsplan Nr. 2.MK.21 aufgestellt werden soll, war der Bau eines Hochhauses, von Einzelhandels- und gastronomischen Einrichtungen und von Anlagen für kulturelle, gesundheitliche und sportliche Zwecke vorgesehen. Von diesen Vorhaben wurden nur das Hochhaus und eine Kaufhalle realisiert. Die von Bebauung freigebliebenen Flächen wurden gärtnerisch gestaltet. Um die Bebauung der Fläche mit Einrichtungen zur Versorgung der Einwohner des Stadtteils Lichtenhagen und damit die Schaffung von Arbeitsplätzen zu ermöglichen, ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich.

2. Geltungsbereich

Die Grenze des Geltungsbereichs des Bebauungsplans verläuft im Süden: an der südlichen Bordsteinkante der Güstrower Straße und an der südlichen Bordsteinkante der Inseln auf dem Parkplatz Flensburger Straße mit Verlängerung über die Stadtautobahn zur südlichen Kante des Betonweges (zum Schaltheus an der Fußgängerbrücke), im Osten und Nordosten : auf einer Linie 27 m östlich der Fahrbahn der Stadtautobahn bis zum nördlichen Ende der Bus-Haltestelle, von dort im rechten Winkel die Stadtautobahn querend, an der Bordkante der Bus-Haltestelle, an der nordöstlichen Kante des Weges zur Mecklenburger Allee im Norden: an der südlichen Grundstücksgrenze des Hochhauses an der Mecklenburger Allee im Westen: an der westlichen Bordsteinkante der Parchimer Straße. Das Planungsgebiet hat eine Größe von 6,3 ha.

3. Bestand

- Kaufhalle (1 Vollgeschoß mit Teilunterkellerung), ca. 2700 m² Geschoßfläche (einschließlich Kellergeschoß)
- Trafostation,
- Zufahrten, PKW-Stellplätze, Anlieferungshof,
- Grünanlagen mit Kinderspielplatz und befestigten Fußwegen,
- angrenzende Verkehrsflächen.

4. Nutzungsziel

Das von der Stadtautobahn, der Güstrower Straße, der Parchimer Straße und dem „Sonnenblumen“-Hochhaus an der Mecklenburger Allee begrenzte Gebiet wird als Kerngebiet (MK) ausgewiesen. Es soll im Wesentlichen die Funktionen des Zentrums von Lichtenhagen, einem Stadtteil mit ca. 20 000 Einwohnern, erfüllen.

Wegen der Lage am S-Bahnhof Lichtenhagen, an der Stadtautobahn Rostock-Warnemünde (E 55, B 103), am P+R-Parkplatz Flensburger Straße und an der künftigen Straßenverbindung von der Bäderstraße Bad Doberan-Elmenhorst über die Stadtautobahn zum Stadtteil Groß Klein ist zu erwarten, daß in gewissem Umfang auch über den Stadtteil hinausreichende Funktionen zu erfüllen sind. Dementsprechend sind für das Gebiet die in einem Kerngebiet zulässigen Nutzungen vorgesehen : Einzelhandels-, Dienstleistungs- und gastronomische Einrichtungen, Vergnügungsstätten, Gebäude für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke und andere Einrichtungen, die die umliegenden allgemeinen Wohngebiete nicht unzulässig beeinträchtigen, wie Sparkasse, Post, Büros und Praxen. Aus Gründen des Umweltschutzes, insbesondere des Lärmschutzes für die angrenzende Wohnbebauung, werden Tankstellen und Diskotheken ausgeschlossen.

Das Gleiche gilt für Betriebe und Anlagen, bei denen nicht ausgeschlossen werden kann, daß die von ihnen ausgehende Lärmemission an der im Bebauungsplan festgelegten Meßlinie den für allgemeine Wohngebiete in der DIN 18005

genannten schalltechnischen Orientierungswert überschreitet. Dazu ist im Baugenehmigungsverfahren durch ein Lärmgutachten nachzuweisen, daß die in der textlichen Festsetzung Nr. 11 vorgegebenen Obergrenzen der Schallemissionen eingehalten werden. Eine Betrachtung eventueller Vorbelastungen für bereits errichtete oder genehmigte Anlagen ist hierin eingeschlossen, da die Gesamtheit aller Anlagen zu betrachten ist.

Für die o.g. Nutzungen können nach den Festsetzungen des Bebauungsplans bis zu 19 600 m² Geschoßfläche gebaut werden. D.h. einschließlich der für die Erschließung erforderlichen Passagen und Treppenhäuser und einer Parkdeckebene können insgesamt 25 000 m² Geschoßfläche (das Kellergeschoß nicht eingerechnet) errichtet werden.

Die vorgesehene Bebauung berücksichtigt auf dem nördlich angrenzenden Grundstück des Hochhauses die Neuanlage von Spielplätzen für Kinder bis 6 Jahre und für 6- bis 12-jährige Kinder (Verlagerung des vorhandenen Spielplatzes) als private Flächen für Nebenanlagen mit einer Bruttofläche von 1100 m². Die für die Besucher und Kunden und das Personal der Einrichtungen und Betriebe erforderlichen Stellplätze für PKW sind unterzubringen. Aus Gründen des Umweltschutzes und der im Baugebiet nur begrenzt zur Verfügung stehenden Flächen werden durch die Festsetzungen im Bebauungsplan der Bau eines Garagengeschosses (das gesamte Kellergeschoß mit Ausnahme der vorhandenen Kaufhalle) und eine Parkpalette (Kellergeschoß und eine Parkebene) ermöglicht.

Es wird davon ausgegangen, daß die Kaufhalle "Güstrower Straße" vorerst bestehen bleibt und durch teilweisen Umbau in die geplante umgebende Bebauung eingebunden wird.

5. Städtebaulich-gestalterisches Konzept

Die an das Baugebiet angrenzende Hochhausfläche ist als weithin sichtbares bauliches Zeichen zur Markierung des Stadtteilzentrums Lichtenhagen zu erhalten.

Zwischen dem Hochhaus und der Güstrower Straße ist der Gebäudekomplex für die Einrichtungen und Betriebe zu entwickeln.

Entlang einer gedeckten Passage, die die wichtigsten Zugänge zum Zentrum - Fußgängerbrücke von der S-Bahn und dem Stadtteil Groß Klein, Fußgängerüberweg von der Fußgängerzone Lichtenhäger Brink, Parchimer Straße aus dem nördlichen Bereich des Stadtteils - verbindet, ist ein Gebäudeensemble zu gestalten, das durch unterschiedliche Geschoßzahlen bzw. Gebäudehöhen ein interessantes, abwechslungsreiches Erscheinungsbild insbesondere der relativ langen Straßenfront an der Güstrower Straße sichert. Durch die Anordnung des Zugangs zum zentral gelegenen kleinen Marktplatz und der Zufahrten zu den Lieferhöfen mit Stellplätzen und durch die Festlegung der mit Großgrün zu gestaltenden Flächen wird die gestalterische Zielstellung unterstützt.

Durch die Verwendung von Klinkern (überwiegend in roten und rotbraunen Tönen) bei der Fassadengestaltung ist eine gestalterische Beziehung zur umliegenden Bebauung zu sichern. Metallfassaden und Fassaden mit spiegelnder und farbiger Verglasung entsprechen nicht der für den Stadtteil Lichtenhagen konzipierten Gestaltung.

6. Art und Maß der baulichen Nutzung

Die in der Planzeichnung und im Text der Satzung erfolgten Festsetzungen zur Zulässigkeit von Nutzungen und zum Maß der Nutzung der Grundstücke entsprechen den für Kerngebiete in der Baunutzungsverordnung (BauNVO) getroffenen Regelungen einschließlich der zulässigen Ausnahmen.

Für die festgelegte abweichende Bauweise wird das Anbauen an die Grundstücksgrenze innerhalb der Baugrenze gestattet.

Dabei wird die Straßenbegrenzungslinie und die Grenze des Maßes der Nutzung als Grundstücksgrenze betrachtet.

Die nach § 6 Abs. 4 LBauO M-V erforderlichen Abstandsflächen können im Bereich des Hochhauses nicht eingehalten werden. Durch die Festsetzung der Baugrenzen und durch die Festsetzung von Geh-, Fahr- und Leitungsrechten wird die Unbebaubarkeit für Hochbauten zwischen dem vorhandenen Hochhaus und der geplanten Bebauung gesichert.

Dadurch verbleibt eine Abstandsfläche von mindestens 11 m zwischen dem Hochhaus und der eingeschossig zulässigen Bebauung bzw. von mindestens 15 m zwischen dem Hochhaus und der zweigeschossig zulässigen Bebauung. Diese Fläche wird entsprechend der nach § 6 Abs. 15 und § 7 LBauO M-V zulässigen Verringerung der Abstandsfläche bzw. deren Verlagerung auf das Nachbargrundstück als Abstandsfläche festgesetzt. Die Oberkante der an der Nutzungsgrenze zulässigen Bebauung kann entsprechend den Festsetzungen maximal 5 m höher als die Fensterbrüstungen des ersten Obergeschosses des Hochhauses (Südfassade) liegen, bei mindestens 15 m Gebäudeabstand. Damit ist eine ausreichende Besonnung der Wohnungen über dem Erdgeschoß gesichert. Die notwendige Beleuchtung und Belüftung der überwiegend gewerblich genutzten Räume im Erdgeschoß des Hochhauses und in der geplanten Zentrumsbebauung ist gesichert, da die Oberkante der Zentrumsbebauung maximal 7 m höher als die Oberkante Fensterbrüstung im Erdgeschoß des Hochhauses, bei mindestens 15 m Gebäudeabstand, liegt. Damit ist eine mindestens zweistündige Besonnungsdauer der Erdgeschoßfenster des Hochhauses auch im Winter gewährleistet. Weil die Wohnungen im ersten Obergeschoß bei ausreichender Besonnung im Vergleich mit der vorhandenen Situation durch die Zentrumsbebauung geringfügig beeinträchtigt werden (Beeinträchtigung der Aussicht, Zunahme des Lärms durch Kinderspielplätze), können unter Berücksichtigung der bereits heute schon vorhandenen gewerblichen bzw. freiberuflichen Nutzung von Teilen des ersten Obergeschosses weitere gewerbliche und freiberufliche Nutzungen zugelassen werden, so daß zwei Geschosse des Hochhauses durch nichtstörendes Gewerbe, Büros, Praxen, Handels-, Dienstleistungs- und gemeinnützige Einrichtungen genutzt werden können. Durch die festgesetzten Höhen bzw. Geschößzahlen für die Neubauten ist gesichert, daß ihre Abstandsflächen (entsprechen der halben Gebäudehöhe, siehe § 6 Abs. 5 LBauO M-V) die privaten Grünbereiche (Spielplätze) und die öffentlichen Verkehrsflächen nicht mehr als zur Hälfte überdecken (§ 6 Abs. 2 LBauO M-V).

Die durch die Festsetzungen möglichen Stellflächen im Kellergeschoß und in der Parkpalette (ca. 550 PKW-Stellplätze) entsprechen dem voraussichtlichen Bedarf, der bei Errichtung der maximal zulässigen Geschoßfläche (30 100 m², davon 24 600 m² Nutzfläche) der Zentrumsbebauung entsteht. Da mit den Festsetzungen zum Bebauungsplan keine Aufteilung der zulässigen Geschoßnutzfläche von 24 600 m² auf die speziellen, zulässigen Nutzungsarten (Verkaufsstätten, Gaststätten, Büros, Versammlungsstätten, Beherbergungsbetriebe, Handwerksbetriebe) erfolgen kann und der Anteil der Nutzungsarten entsprechend dem Bedarf variieren kann, können die für jede Nutzungsart speziellen Richtzahlen für den Stellplatzbedarf nach § 48 LBauO M-V und nach VV LBauO M-V nicht für die Bedarfsrechnung verwendet werden. Eine überschlägliche Umrechnung der speziellen Bezugsgrößen (Verkaufsnutzflächen, Betten, Sitzplätze in Gaststätten, Büronutzfläche) auf die einheitliche Bezugsgröße "Geschoßfläche" ergibt eine Richtzahl von ca. 1 Stellplatz pro 50 m² Geschoßfläche. Damit ergibt sich für 24 600 m² Geschoßnutzfläche (ohne Treppenhäuser und Passagen) ein Bedarf von ca. 500 Stellplätzen.

7. Verkehrserschließung

Die Straßenverkehrserschließung erfolgt über die das Baugebiet begrenzenden Straßen : Güstrower Straße und Parchimer Straße. Die Stadtautobahn kann als anbaufreie Straße nicht für die Erschließung genutzt werden. Um die Störungen für die umliegenden Wohngebiete möglichst gering zu halten, werden die Zufahrten zu den PKW-Stellplatz-Anlagen in die Nähe der derzeitigen und künftigen Einfahrten zum Baugebiet gelegt : Güstrower Straße / Flensburger Straße / Parchimer Straße.

Durch den späteren Ausbau der Mecklenburger Allee nördlich des Hochhauses auf 2 Richtungs-Fahrbahnen mit Mittelstreifen, mit Brücken über die Stadtautobahn und die Eisenbahntrasse und mit Anschlußrampen zur Stadtautobahn wird eine Reduzierung der Belegung der Güstrower Straße erfolgen, da der Anschluß dieser Straße an die Stadtautobahn dann entfällt. Damit kann die Umgestaltung der Güstrower Straße von 4 Fahrspuren auf 2 Fahrspuren und 2 Parkstreifen erfolgen.

Die Trasse für eine Verbindungsstraße von der Mecklenburger Allee entlang der Stadtautobahn zum P+R-Parkplatz ist freizuhalten.

Die Erschließung des Baugebietes für Fußgänger erfolgt mit den an den Straßen vorhandenen Fußwegen. Für die Führung des Fußgängerstroms von der S-Bahn und von Groß Klein zum Stadtteilzentrum und zum Wohngebiet ist der Bau einer Fußgängerbrücke über die Stadtautobahn vorgesehen, die in einem Treppenhaus mit Aufzug für Behinderte und Radfahrer endet. Da die Errichtung der Fußgängerbrücke zwar aus Sicherheitsgründen angestrebt wird, aber funktionell und verkehrstechnisch nicht zwingend erforderlich ist, beinhaltet der Bebauungsplan nur Festsetzungen und Kennzeichnungen, die in Verbindung mit dem Straßenbaurecht den Bau der Brücke ermöglichen, aber nicht zwingend festsetzen. Das Treppenhaus und der Aufzug sowie eine Fußgänger-Verbindung vom Treppenturm in nördlicher Richtung werden, da sie nicht in der öffentlichen Verkehrsfläche liegen, mit Gehrechten zugunsten der Allgemeinheit versehen. Östlich der Stadtautobahn wird eine Fläche für den Bau eines Abganges von der Fußgängerbrücke zur Bushaltestelle festgesetzt. Während der Öffnungszeiten der Einrichtungen im Stadtteilzentrum kann die Fußgängerpassage öffentlich genutzt werden. Für die öffentliche Nutzung auch außerhalb der Öffnungszeiten wird das Gehrecht über die Parkpalette als Verbindung zwischen der Güstrower Straße und dem Hochhaus festgesetzt. Die wachsende Bedeutung des Fahrradverkehrs wird im Bebauungsplan berücksichtigt. In der Güstrower Straße werden die Radwege auf beiden Seiten der Fahrbahn erhalten, sowie auch an der Stadtautobahn. Auf der künftigen Straßenbrücke über Eisenbahnstrecke und Stadtautobahn und auf dem anschließenden Straßenzug (Mecklenburger Allee) sind Radwege auf beiden Seiten der Straße vorgesehen, die Teile einer Velo-Route, d.h., des Radwegernetzes von gesamtstädtischer Bedeutung werden. Als Verbindung zwischen den Radwegen an der Güstrower Straße und an der Mecklenburger Allee werden Radwege beiderseits der Fahrbahn der Parchimer Straße vorgesehen. Die Fußgängerbrücke von der S-Bahnhaltestelle über die Stadtautobahn zum Zentrum ist so zu gestalten, daß sie von Radfahrern mitbenutzt werden kann. Der Anschluß des Baugebietes an den öffentlichen Personennahverkehr wird außer über den S-Bahnhof Lichtenhagen über die Buslinie Lichtenhagen-Warnemünde gewährleistet. Diese Linie läuft über die Parchimer und die Güstrower Straße zur Stadtautobahn mit Haltestellen in der Parchimer Straße und an der Stadtautobahn.

Aus dem Schallimmissionsplan / Voruntersuchung der Hansestadt Rostock 1994 geht hervor, daß die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (16. BImSchV) an der Wohnbebauung südlich der Güstrower Straße und westlich der Parchimer Straße (außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans) aufgrund des bestehenden Verkehrs überschritten werden. Diese Grenzwerte werden zum Vergleich u.a. auch für die Lärminderungsplanung herangezogen. Sie sind aber nur für den Neubau oder die wesentliche Änderung einer Straße verbindlich. Infolge des Verkehrs, der durch die Bebauung und Nutzung dieses Gebietes zusätzlich entsteht, wird sich die Verkehrslärmbelastung an den Wohnhäusern gering (< 1 dB (A)) erhöhen. Diese Zunahme des Lärms ist kaum wahrnehmbar. Eine Beschränkung der Anzahl der zulässigen Stellplätze ist damit nicht zwingend erforderlich. Eine wirkliche Reduzierung der Verkehrslärmimmissionen an der Wohnbebauung der Güstrower und Parchimer Straße wird mit der Verlängerung der Mecklenburger Allee an die Stadtautobahn erreicht. Dann wird die Zufahrt zum Wohngebiet Lichtenhagen von der Güstrower Straße auf die Mecklenburger Allee verlegt. Eine Umweltverträglichkeitsstudie zu diesem Straßenausbau wurde im Auftrag der Hansestadt Rostock angefertigt.

Zum Schutz der Wohnbebauung vor unzulässigen Lärmimmissionen aus Anlagen des ruhenden Verkehrs wird im Teil B des Bebauungsplans festgesetzt, daß innerhalb eines Abstands von 27 m von der Baugrenze der Wohngebäude die mehrgeschossigen Anlagen des ruhenden Verkehrs (Paletten für PKW-Stellplätze) mit geschlossenen Außenwänden zu versehen sind, die zu begrünen sind; in dem genannten Bereich ist die oberste Stellplatzebene einschließlich der Rampen mit einem Dach zu versehen, das mit den Außenwänden geschlossen verbunden ist.

8. Stadttechnische Erschließung

Nach derzeitigem Erkenntnisstand sind zur Erschließung des Baugebietes keine neuen Hauptleitungen erforderlich, da bei der Dimensionierung der vorhandenen Leitungsnetze eine Bebauung dieses Bereiches bereits berücksichtigt wurde.

Regenwasserableitung : Durch die Festsetzung, daß die Flachdächer im südlichen Baugebiet begrünt werden, wird eine Verzögerung des Regenwasserabflusses (der Abflußbeiwert soll nicht höher als 0,45 sein), d.h. eine Verringerung der der Leitungsdimensionierung zugrunde zu legenden Regenwasserabflußmenge erzielt. In der Güstrower Straße wird eine Regenwasserleitung mit Anschluß an den Sammler in der Parchimer Straße erforderlich. Die Regenwasserleitung vom Hochhaus zur Güstrower Straße (östlich der Kaufhalle) wie auch die parallel verlaufende Schmutzwasserleitung müssen wegen der vorgesehenen Überbauung umgelegt werden. Dafür ist der südliche Teil des Hochhausgrundstückes geeignet.

Eventuell ist ein Anschluß an die nördlich des Hochhauses liegenden Leitungen wirtschaftlicher.

Schmutzwasserableitung : Zur Erschließung werden die vorhandenen Leitungen genutzt. Umlegungen siehe oben.

Wasserversorgung : Zur Erschließung werden die vorhandenen Leitungen genutzt. Die am östlichen Rand des Baugebietes verlaufende Transportleitung NW 200 muß umverlegt werden, wenn die dort zulässige Bebauung realisiert wird. Zur Sicherung der Löschwasserversorgung sollen in den Zugangsbereichen zum Freiraum zwischen dem Hochhaus und der Zentrumsbebauung Hydranten installiert werden.

Elektroenergieversorgung : Die im Baugebiet vorhandene Trafostation muß bei der Realisierung der zulässigen Bebauung verlagert, d.h., im Baugebiet innerhalb der Baugrenzen neu errichtet werden. Entsprechend dem zu erwartenden Bedarf werden zwei Trafos erforderlich, die in der Nähe der Lastschwerpunkte aufgestellt werden sollten. Aus stadtgestalterischen Gründen sollen Einbaustationen in Technikgebäuden an den Lieferhöfen oder in den zu versorgenden Gebäuden gebaut werden.

Wärmeversorgung : Der Anschluß an das vorhandene Fernwärmenetz wird durch die Fernwärmesatzung der Hansestadt Rostock festgelegt. Die Anschlußpunkte liegen in der Mecklenburger Allee und in der Parchimer Straße.

Gasversorgung : Gasversorgung ist im Stadtteil Lichtenhagen bisher nicht vorgesehen, da für die Beheizung Fernwärme vorgegeben ist und für den übrigen Energiebedarf Elektroenergie angeboten wird.

Fernmeldeversorgung : Die erforderlichen Fernmeldeanschlüsse sind bei der laufenden Erweiterung des Fernmeldenetzes im Stadtteil Lichtenhagen zu berücksichtigen.

9. Grünordnung

Weil die im ursprünglichen Bebauungsplan für den Stadtteil Lichtenhagen im zentralen Bereich geplanten Bauten nur zum Teil realisiert wurden, wurden die freien Flächen begrünt.

Die durch die zulässige Bebauung entfallende Begrünung (Rasenflächen, Sträucher und Bäume) ist so zu ersetzen bzw. auszugleichen, daß unter Berücksichtigung der angestrebten Funktion des Baugebietes die funktionell erforderlichen Grünflächen (Spielplätze) gesichert werden, die Beeinträchtigungen des Mikroklimas und der stadthygienischen Bedingungen so gering wie möglich gehalten werden und die Grüngestaltung dem Charakter des Zentrums eines großen Wohngebietes entspricht.

Der vorhandene Kinderspielplatz (ca. 1200 m² Bruttofläche) ist zu ersetzen. Deshalb werden unter Bezug auf das Kinderspielplatzgesetz des Landes Schleswig-Holstein und die DIN 18034 Flächen für einen Spielplatz mit 430 m² Bruttofläche für Kinder bis zu 6 Jahren und ein Spielplatz mit 700 m² Bruttofläche für Kinder von 6 bis 12 Jahren als Grundstücksfläche für das

Hochhaus freigehalten und bei der Grundstücksbildung entsprechend berücksichtigt.

Die Flachdächer sind entsprechend den Festsetzungen zu begrünen, um die stadthygienischen Bedingungen und die Sicht auf die großen Dachflächen zu verbessern und den Regenwasserabfluß zu verzögern.

Auf den nicht bebaubaren Flächen (Flächen außerhalb der Baugrenzen) sollen unter Berücksichtigung der erforderlichen Zugangswege, der Versorgungsleitungen und der Sichtdreiecke Bäume und Sträucher erhalten werden bzw. auf bisher unbepflanzten Flächen gepflanzt werden. Dieses Pflanzgebot gilt auch für die unbefestigten Flächen im Bereich der Straßenverkehrsflächen. Deshalb ist zwischen der nördlichen Bordsteinkante der Güstrower Straße und dem Radweg und westlich der befestigten Nebenanlagen der Stadtautobahn die Pflanzung einer Baumreihe vorgesehen.

Mit den Festsetzungen wird gesichert, daß Ersatz gemäß Baumschutzsatzung geleistet wird. Ca. 85 Bäume werden bei Realisierung der zulässigen Bebauung beseitigt.

Alle geeigneten Fassaden, besonders die Nordfassaden gegenüber dem Hochhaus und die aus Gründen des Umweltschutzes geschlossen auszubildenden Fassaden der mehrgeschossigen Stellplatzanlagen, sollen eine selbstklimmende Begrünung erhalten.

Im Freiraum zwischen dem Hochhaus und der Zentrumsbebauung ist für die Feuerwehr ein Streifen von 5,5 m Breite in einem Abstand von 4 bis 6 m vom Hochhaus herzustellen und freizuhalten, der mit 80 N/cm² belastet werden kann.

10. Kostenschätzung

Da eine Erschließungsplanung noch nicht vorliegt, können die Kosten für die Umlegung von Leitungen und die Erschließungskosten zur Zeit nur grob geschätzt werden.

Erschließungskosten :

Leitungsumlegungen:

Regenwasserleitung	60 000,- DM
Schmutzwasserleitung	70 000,- DM
Wassertransportleitung	70 000,- DM
Mittelspannungskabel und Trafo	100 000,- DM

Neuverlegung

Regenwasserleitung Güstrower Str.	60 000,- DM
-----------------------------------	-------------

Neubau Radweg Parchimer Straße

25 000,- DM

Anpflanzen von Bäumen im öffentlichen Straßenraum (als eine Ersatz- und Ausgleichsmaßnahme für Eingriffe in den Naturhaushalt)

20 000,- DM

Weitere im Geltungsbereich des Bebauungsplans dargestellte Verkehrsbaumaßnahmen (Bau der Verbindungsstraße zum P+R-Parkplatz im Zusammenhang mit dem Bau der Straßenbrücke über die Stadtautobahn und die Eisenbahnstrecke) dienen als übergeordnete Verkehrsbaumaßnahmen (Bestandteil des Hauptstraßennetzes) nicht der Erschließung des Baugebietes und gehen damit nicht in die Kosten für die Erschließung des Baugebietes ein.