



Übersichtsplan

Hansestadt Rostock
Land Mecklenburg - Vorpommern

Bebauungsplan Nr. 11.W.159
für das Gebiet

„Ehemaliger Friedrich-Franz-Bahnhof“

Begründung

gebilligt durch Beschluss der Bürgerschaft der Hansestadt Rostock vom 01.02.2012

ausgefertigt am *30.04.2012*



R. Müller
Oberbürgermeister

Inhalt	Seite
1. PLANUNGSANLASS	4
1.1 Ziel und Zweck der Planung/Grundzüge	4
1.2 Geltungsbereich des Bebauungsplanes	4
1.3 Bisheriger Verfahrensablauf, ergänzende Untersuchungen	5
2. PLANUNGSGRUNDLAGEN	9
2.1 Planungsrechtliche Grundlagen/Vorgaben übergeordneter Planungen	9
2.2 Angaben zum Bestand	11
2.2.1 Städtebauliche Ausgangssituation und Umgebung	11
2.2.2 Nutzung und Bebauung	13
2.2.3 Verkehrliche und stadttechnische Infrastruktur	15
2.2.4 Eigentumsverhältnisse	16
3. PLANUNGSINHALTE	16
3.1 Art der baulichen Nutzung	16
3.2 Sonstige Nutzungsarten von Flächen	22
3.3 Maß der baulichen Nutzung	22
3.4 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen	23
3.5 Verkehrserschließung	24
3.6 Technische Infrastruktur	28
3.6.1 Wasserversorgung	29
3.6.2 Löschwasser/Brandschutz	29
3.6.3 Abwasserableitung	29
3.6.4 Elektroenergieversorgung	30
3.6.5 Straßenbeleuchtung	30
3.6.6 Wärmeversorgung	31
3.6.7 Anlagen der Telekommunikation	31
3.6.8 Müllentsorgung/Abfallwirtschaft	31
3.7 Grünordnung	32
3.7.1 Eingriffe in Natur und Landschaft	32
3.7.2 Grünordnerische Inhalte des Bebauungsplanes	35
3.8 Aufschüttungen und Abgrabungen	36
3.9 Übernahme von Rechtsvorschriften	36
3.9.1 Örtliche Bauvorschriften/Gestaltung	36
3.9.2 Naturschutzrechtliche Festsetzungen	37
3.10 Kennzeichnungen/nachrichtliche Übernahmen	37
4. WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG	39
4.1 Umweltbericht	39
4.1.1 Einleitung des Umweltberichtes	39
4.1.2 Schutzgutbezogene Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen und Ableitung von Maßnahmen	41
4.1.3 Eingriffe in Natur und Landschaft sowie deren Ausgleich	62
4.1.4 Monitoring	63
4.1.5 Variantenprüfung	65
4.1.6 Hinweise, Grundlagen und Methodik	65
4.1.7 Zusammenfassung des Umweltberichtes	73

5. SCHWERPUNKTE DER ABWÄGUNG	77
6. FLÄCHENBILANZ	78
7. SICHERUNG DER PLANDURCHFÜHRUNG	79
7.1 Bodenordnende Maßnahmen	79
7.2 Verträge	79
7.3 Kosten und Finanzierung	79
8. DURCHFÜHRUNGSRELEVANTE HINWEISE	79
9. ANLAGEN	80
• Fotodokumentation 2009	
• Bestandsplan	
• Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Plangebietes innerhalb der Dierkower Moorwiese, Rostock	
• Beiplan: Gebäude mit Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach (rot markierte Fassaden), der durch den Neubau der Planstraße A ausgelöst wird (Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV)	
• Rostocker Sortimentsliste	

1. Planungsanlass

1.1 Ziel und Zweck der Planung/Grundzüge

Die Bürgerschaft der Hansestadt Rostock hat am 19.11.2008 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 11.W.159 für das Gebiet des ehemaligen Friedrich-Franz-Bahnhofs beschlossen.

Aufgabe eines Bebauungsplanes ist gemäß § 1 Baugesetzbuch (BauGB) die bauliche und sonstige Nutzung von Grundstücken vorzubereiten und zu leiten. Nach § 1 Abs. 5 BauGB sollen Bauleitpläne eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung sichern. Nach § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB haben die Gemeinden die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Die Grundzüge der Planung basieren auf dem planerischen Leitbild der Stadt und werden mit den Festsetzungen dieses Bebauungsplanes als objektiv sichtbarer Wille der Hansestadt Rostock verbindlich dokumentiert.

Mit dem Bebauungsplan Nr. 11.W.159 verfolgt die Hansestadt Rostock das Ziel, eine innerstädtische Brachfläche einer neuen, zeitgemäßen und der Umgebung angepassten Nutzung zuzuführen. Der nördliche, stadtzentrumnahe Kopf des Plangebiets soll als südlicher Auftakt zur Altstadt herausgebildet werden und eine städtebauliche Verbindung zwischen der Steintorvorstadt und den Bereichen Bleicherstraße/Neue Bleicherstraße schaffen. Von besonderer Bedeutung sind die guten Verbindungen in den Landschaftsraum und das Stadtzentrum über das Straßennetz hinaus und die Einbindung der öffentlichen und privaten Freiflächen in ein Gesamtkonzept.

Der Bebauungsplan bereitet die Nutzung der ehemaligen Bahnflächen als Gewerbe- und Wohnbauflächen in einer hohen städtebaulichen Qualität vor. Dabei soll im nördlichen Teil eine Nutzungsmischung aus Büros, Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen sowie Wohnungen entstehen, während der südliche Teil vorwiegend dem Wohnen vorbehalten werden soll. Für die Verkehrs- und Parkplatzproblematik in der südlichen Altstadt sollen im Plangebiet Entlastungspotenziale geschaffen werden. Gleichzeitig soll die Chance des Wegfalls der ehemals trennenden Wirkung der Bahngleise genutzt werden, Ost-West- und Nord-Süd-Achsen für Radfahrer und Fußgänger zu schaffen und die Innenstadt mit den Grünzonen an der Warnow zu vernetzen. Die Betrachtung der vorhandenen und neu zu gestaltenden Straßenräume soll unter Berücksichtigung der historischen und stadtgestalterischen Bezüge und Beachtung bzw. Herausarbeitung wichtiger städtebaulicher Achsen und Grünräume erfolgen.

1.2 Geltungsbereich des Bebauungsplanes

Das Plangebiet befindet sich direkt südöstlich der Altstadt zwischen der Steintorvorstadt und dem Übergang zum Warnowniederungstal. Es wird begrenzt im Norden durch die Ernst-Barlach-Straße, im Osten durch die Bebauung östlich der Bleicherstraße und die südliche fiktive Verlängerung der Bleicherstraße sowie die westliche Spundwand und Drainage des ehemaligen Gaswerksgeländes, im Süden durch das südliche Ende des Lokschuppengeländes, im Westen durch den Geländebruch öst-

lich des Blücherquartiers, die Bebauung Ferdinandstraße 11-18 und die Bebauung westlich der Bahnhofstraße sowie den Geländebruch östlich des Lindenquartiers.

Im Planungsverlauf wurde festgestellt, dass der südliche Teil des im Aufstellungsbeschluss vorgesehenen Geltungsbereiches südlich des Lokschuppengeländes bis zu den Bahngleisen im Süden noch nicht von der Bahn freigestellt wurde (Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz - AEG) und somit noch unter der Planungshoheit der Bahn steht. Daher wurde der Geltungsbereich des Bebauungsplanes im Süden auf die o.g. Grenze beschränkt. Die südlich davon gelegenen Flächen sind laut Flächennutzungsplan und Strukturkonzept für eine Grünnutzung vorgesehen. Nach den Beratungen zum Vorentwurf wurde die südliche Grenze in etwa auf die Verlängerung des östlichen Teils der Blücherstraße (südlich des neu errichteten Pflegeheims) verschoben, die weiter südlich gelegenen Flächen sollen nicht mehr bebaut werden.

Der Geltungsbereich umfasst die Flurstücke gemäß Bebauungsplan der Fluren 5 und 6, Flurbezirk II der Hansestadt Rostock und ist ca. 8,5 ha groß.

1.3 Bisheriger Verfahrensablauf, ergänzende Untersuchungen

Vor dem Aufstellungsbeschluss der Bürgerschaft vom 19.11.2008 waren eine Reihe von Untersuchungen und Planungen, die den ehemaligen Friedrich-Franz-Bahnhof betreffen, durchgeführt worden. Diese Untersuchungen waren - soweit möglich - in den Vorentwurf vom 23.7.2009 eingeflossen, der zur Beteiligung nach § 4 Abs.1 BauGB und zur Äußerung im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung den berührten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange übersendet worden war.

Aus dem sog. „Scoping“, das im Aug./Sept. 2009 durchgeführt worden war und vielen nachfolgenden Absprachen mit den beteiligten Ämtern und den Grundstückseigentümern resultierten eine Reihe von Veränderungen, die in den ersten Entwurf eingearbeitet worden sind. Mit dem Auslegungsbeschluss der Bürgerschaft vom 17.3.2010 waren drei Änderungsanträge des Ortsbeirates Stadtmitte beschlossen worden, die ebenfalls in den Entwurf einfließen. Diese betreffen die Ausweisung eines Baufeldes östlich im Anschluss an das ehemalige Stellwerk, die Aufnahme einer Stellplatz- und Fußwegfläche für die Kindertagesstätte an der Bahnhofstraße sowie die Anordnung und Begrünung der Wertstoffbehälter südwestlich der Kita.

Nach der öffentlichen Auslegung wurde der Entwurf aufgrund von Anregungen der Öffentlichkeit und der Behörden geändert. Die Änderungen betreffen im Wesentlichen die Änderung der ehemaligen Güterabfertigung (heute Loftwohnungen) vom Mischgebiet zum Allgemeinen Wohngebiet, die Konkretisierung der Nutzungen im Kopfbereich mit entsprechenden Schallschutzfestsetzungen, die Abstimmungen zu Straßenquerschnitten und Verkehrslösungen sowie das Einfließen eines Gestaltungsplanes für den nördlichen Stadtplatz und das Umfeld der Ernst-Barlach-Straße.

Der geänderte Entwurf vom 21.3.2011 wurde erneut öffentlich ausgelegt, die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden erneut beteiligt. Aus der erneuten Beteiligung resultierten keine gravierenden Änderungen mehr. Durch das Erweiterungsgebiet „Ehemaliger Güterbahnhof“ haben sich die Grenzen des Sanierungsgebietes verändert. Der Ausschluss innenstadtrelevanter Sortimente wurde un-

ter Bezugnahme auf die „Rostocker Sortimentsliste“ vorgenommen. Daneben erfolgten geringfügige Konkretisierungen zu zulässigen Nebenanlagen und zu grünordnerischen Festsetzungen.

Parallel zu den laufenden Planungen wurden nach dem vorliegenden Erschließungsvertrag inzwischen Erschließungsanlagen und entsprechend von erteilten Baugenehmigungen Gebäude gemäß B-Planung realisiert. Weitere Vorhaben sind im Bau. Daher erfolgte eine entsprechende Aktualisierung der vorliegenden Begründung in den betreffenden Kapiteln.

Das städtebaulich sensible Quartier im Norden des Plangebietes bis zum ehemaligen Bahnhofsgebäude ist Bestandteil des **Rahmenplanes für das Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“**. Ziel war es, den 1998 bei der 1. Fortschreibung noch vorhandenen Schienenanschluss für die Weiterführung der S-Bahn bis an oder unter die Brücke Ernst-Barlach-Straße zu führen. Zudem sollte im Rahmen der städtebaulichen Neuordnung neben dem Bahnhofsgebäude als Kopfbau mit weiteren gewerblichen Nutzungen und räumlicher Fassung des Straßenraumes Ernst-Barlach-Straße auch ein Parkhaus als Entlastung für die Östliche Altstadt geschaffen werden. In der 2. Fortschreibung des Sanierungsrahmenplanes, der am 9.7.2009 von der Bürgerschaft beschlossen wurde, machten die veränderten Rahmenbedingungen eine Weiterentwicklung der Sanierungsziele für diesen Bereich notwendig. Berücksichtigung fanden das Entfallen des Bahnanschlusses und stattdessen der bauliche Lückenschluss (Schließung der Raumkanten an der Ernst-Barlach- und Bleicherstraße) sowie die weiter bestehende Notwendigkeit, Parkmöglichkeiten in diesem Bereich zu etablieren.

Das Sanierungsgebiet wurde inzwischen um die Flächen westlich der Bahnhofstraße und östlich der Bleicherstraße (einschließlich Bleicherstraße) erweitert (Erweiterungsgebiet „Ehemaliger Güterbahnhof“).

Das Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft hat im Vorfeld der Planung sowie im Zusammenhang mit den vorbereitenden Untersuchungen für das Sanierungsgebiet ein **„Städtebauliches Strukturkonzept Bereich Friedrich-Franz-Bahnhof“** einschließlich der Quartiere Bleicherstraße und ehemaliges Gaswerk sowie der östlich angrenzenden Bereiche der Oberwarnow erarbeitet. Darin wurden städtebauliche, verkehrliche und umweltrelevante Zielstellungen formuliert, die in die Bebauungsplanung einfließen. Aus den umfangreichen Erhebungen im Strukturkonzept wird nachfolgend mitunter zitiert.

Das Städtebauliche Strukturkonzept bildete weiterhin die Grundlage für einen **„Kooperativen Planungswettbewerb Friedrich-Franz-Bahnhof“**, der im März 2009 durchgeführt wurde. Der Wettbewerb diente der städtebaulichen Ideenfindung für die weitere Entwicklung des Planungsraumes und wurde vom Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft in Zusammenarbeit mit der RGS (Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau GmbH) als Sanierungsträger ausgelobt. Dazu wurden aus verschiedenen Bewerbern vier Planungsteams aus Architekten, Stadtplanern und Landschaftsplanern ausgewählt, die verschiedene Entwürfe zur künftigen städtebaulichen Entwicklung des Quartiers erarbeitet haben. Die verschiedenen Beiträge des Planungswettbewerbes wurden im April 2009 von einem Bewertungsgremium (Stadt, RGS, Ortsbeirat, Erschließungsträger) ausgewertet und in einer Ausstellung der Öffentlichkeit auch im Sinne der frühzeitigen Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB präsentiert. Ergebnisse und Ziele des Wettbewerbes wurden als Fazit in einem städtebaulichen Leitbild formuliert, welches

wiederum die Grundlage für das vorliegende Bebauungsplan-Konzept darstellt (s. Abb. 1 auf Seite 10).

Berücksichtigung fanden außerdem die ergänzten bzw. überarbeiteten, im nachfolgenden aufgeführten Gutachten:

Für die vorliegende Planung wurden ein **Umweltbericht** und ein **Grünordnungsplan** durch die Landschaftsarchitekten Adolphi-Rose, Kahlenberg bei Wismar, erarbeitet. Der Umweltbericht ist Bestandteil des Bebauungsplanes und der Begründung. Der Grünordnungsplan wird den betroffenen Behörden separat zugestellt. Die Ergebnisse der Grünordnungsplanung sind in der Begründung zusammenfassend dargestellt. Die Bilanzierung wurde in Abstimmung mit den Umweltbehörden überarbeitet. Die entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen wurden im Teil B festgesetzt.

Bezüglich der Umweltbelange wurde außerdem eine „**Faunistische Bestandserfassung und Artenschutzbericht**“ vom Gutachterbüro Martin Bauer, Grevesmühlen, nach den Forderungen des Umweltamtes erstellt und aktualisiert. Darin wurden das Vorkommen von Brutvögeln und sonstigen geschützten Tierarten wie Amphibien, Reptilien und Fledermäuse untersucht (vgl. Umweltbericht). Eine artenschutzrechtliche Betroffenheit liegt dem Gutachten nach nicht vor. Im Rahmen von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen aber für gefährdete Artengruppen Habitate geschaffen werden. Seitens des zuständigen Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie wurde bestätigt, dass somit keine artenschutzrechtlichen Verbote betroffen sind.

Die Inros Lackner AG Rostock hatte im Mai 2009 eine „**Verkehrsuntersuchung Bereich Friedrich-Franz-Bahnhof – Bleicherstraße**“ fertig gestellt. Auf der Grundlage aktuell ermittelter Verkehrsmengen und -prognosen wurden Verkehrsnetzberechnungen durchgeführt und Vorzugsvarianten der Erschließung des Plangebietes unter Berücksichtigung der Neuen Warnowstraße und der Verkehrsentwicklung in der Altstadt herausgearbeitet. Nach dem Vorentwurf und den Beratungen zum Entwurf wurde die ursprüngliche Lösung der Umverlegung der Bahnhofstraße als Rampe (ehemals Planstraße A) verworfen, da dadurch der geplante Stadtplatz verbaut würde. Stattdessen wird nun die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes zur Einbindung der künftigen Planstraße A als Vorzugsvariante favorisiert. Eine andere Möglichkeit besteht darin, zur Anbindung der Planstraße A den vorhandenen Knoten mit der unteren und oberen Bahnhofstraße auszubauen. Zur Umgestaltung des Bereichs bis zur Ernst-Barlach-Straße werden die benötigten Flächen als Verkehrsflächen vorgehalten. Der in den Böschungsbereichen vorhandene Baumbestand soll soweit als möglich erhalten werden.

Grundlagen für die verkehrliche Entwicklung im Plangebiet sind die genannte Verkehrsuntersuchung für das Untersuchungsgebiet und sein unmittelbares Umfeld, die anschließend erfolgten stadtinternen Beratungen, insbesondere zur Bahnhof- und Bleicherstraße und zu den Straßenquerschnitten, Anregungen der Anwohner sowie die städtebauliche Zielstellung der Integration des neuen Wohn- und Gewerbestandortes unter Berücksichtigung der Anbindung der Quartiere Bleicherstraße und Gaswerk.

Des Weiteren liegen eine **Altlastenuntersuchung** für das Bahngelände und eine **Gefährdungsabschätzung** für das ehemalige Gaswerk vor (Baugrund Stralsund, Sept. 2008). Demnach sind lokal begrenzte, kontaminierte Bodenbereiche v.a. im Gebiet des Lokschuppens und südlich davon vorhanden. Vom stillgelegten Gaswerk gehen keine Gefährdungen für den Wohnbaustandort aus. Gemäß **Sanierungsplan**

des StALU MM vom 4.12.09 werden eine Spundwand und ein Horizontalfilterbrunnen westlich des Gaswerksgeländes an der südwestlichen Grenze des Plangebietes errichtet. Daher sind teilweise 3 m Abstandsflächen innerhalb des Plangebietes auf den im äußersten Südosten gelegenen Grundstücken von der Bebauung freizuhalten und für den Fall der Pflege bzw. Sanierung der Einrichtungen mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zu sichern.

Zum Entwurf des Bebauungsplanes wurde eine **Schallimmissionsprognose** der TÜV Nord Umweltschutz GmbH & Co KG mit Datum 7.12.2009 auf Basis der ausgewiesenen Nutzungen erstellt, um notwendige Schallschutzmaßnahmen für das Plangebiet vorzusehen, die aufgrund der vorhandenen Verkehrsbelastung v.a. auf der Ernst-Barlach-Straße und der Bahnhofstraße, sowie aufgrund der künftigen Belastungen auf der Planstraße A und der Bleicherstraße notwendig werden.

Demnach ist die Schallimmissionsbelastung erwartungsgemäß südlich der Ernst-Barlach-Straße und an der Bahnhofstraße am größten.

Mit Datum vom 22.3.2010 liegt eine 1. Ergänzung zur Schalltechnischen Untersuchung vor. Das Lärmgutachten und der Umweltbericht wurden um Aussagen zu den gewählten Verkehrsvarianten und zu möglichen Lärminderungsmaßnahmen sowie zu den Auswirkungen auf die Umgebung des Plangebietes ergänzt. Dabei floss auch eine Betrachtung zu einer möglichen Verlegung der Bleicherstraße ein, die zur Reduzierung des Verkehrslärms auf die dortigen Bestandsgebäude erfolgte. Die jeweilige Abwägung und die gewählte Planungslösung werden in den folgenden Kapiteln der Begründung und des Umweltberichts beschrieben.

Zu den Auswirkungen der neuen Verkehrsführung im nördlichen Abschnitt der Bahnhofstraße im Zweirichtungsverkehr von der Planstraße A bis zur E.-Barlach-Str. wurde eine separate Untersuchung durchgeführt. Im Ergebnis stellt das Amt für Umweltschutz (20.9.2010) fest, dass keine Verschlechterung der Lärmsituation in den bestehenden Wohngebieten sowie den WA- und MI-Bauflächen des B-Planes gegenüber der Lärmsituation auftritt, die in der schalltechnischen Untersuchung vom 7.12.2009 durch den TÜV Nord erstellt wurde.

Das Büro Junker und Kruse aus Dortmund hat auf der Basis des Nutzungskonzeptes **ergänzende Untersuchungen zum Einzelhandelskonzept** (Aug. 2009/Dez. 2010) durchgeführt, um die städtebauliche Verträglichkeit von Einzelhandelsansiedlungen im Plangebiet zu prüfen. Grundlage ist der Beschluss der Bürgerschaft vom 4.3.2009, wonach die Auswirkungen von Einzelhandelsansiedlungen außerhalb der im Zentrenkonzept festgelegten Standorte (zentrale Versorgungsbereiche) gutachterlich untersucht werden müssen. Im Ergebnis wurde eine städtebauliche Verträglichkeit bescheinigt, die für Lebensmittel bei max. 1.400 m² Verkaufsfläche als Vollsortimenter und für Drogeriewaren bei max. 300 m² sowie in der Summe aller Läden bei insgesamt höchstens 1.600 – 1.700 m² Verkaufsfläche liegen darf. Zentrenrelevante Warengruppen sollen dabei ausgeschlossen werden. Die textlichen Festsetzungen wurden entsprechend den Abstimmungen mit dem Bauministerium auf 1.600 m² Verkaufsfläche formuliert.

Im Dezember 2010 wurde ein **Gestaltungsplan für das Umfeld der Ernst-Barlach-Brücke** vom Büro der Landschaftsarchitekten Webersinke aus Rostock vorgelegt und im Dez. 2010 und Jan. 2011 von allen städtischen Ämtern im Wesentlichen bestätigt. Die Studie hatte das Ziel, die Gestaltung des Stadtplatzes im Kopfbereich südlich der Ernst-Barlach-Straße sowie den Platzbereich nördlich bis zur Viergeleitenbrücke einschließlich der Unterführung, der Grünflächen und der Straßenbau-

me zu konkretisieren. Die Ergebnisse fanden u.a. mit der Darstellung von Grünflächen im Stadtplatzbereich, der Konkretisierung der Straßenbäume, einer Parkplatz- und einer Stellplatzfläche sowie einer Fußwegeverbindung als Treppe zur Einmündung Obere Bahnhofstraße/Ernst-Barlach-Straße Eingang in den Bebauungsplan.

2. PLANUNGSGRUNDLAGEN

2.1 Planungsrechtliche Grundlagen/Vorgaben übergeordneter Planungen

Planungsrechtliche Grundlagen für die Erarbeitung der Satzung sind:

- das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.9.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22.07.2011 (BGBl. I S. 1509),
- die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.1.1990 (BGBl. I S. 132), geändert durch Art. 3 Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz vom 22.4.1993 (BGBl. I S. 466),
- die Planzeichenverordnung (PlanzV 90) vom 18.12.1990 (BGBl. Nr. 3, S. 58),
- die Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18.4.2006 (GVOBl. M-V S. 102), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20. Mai 2011 (GVOBl. M-V S. 323),
- das Gesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (Naturschutzausführungsgesetz – NatSchAG M-V) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.2.2010 (GVOBl. M-V 2010, S. 66),

sowie die sonstigen planungsrelevanten, zum Zeitpunkt der Planaufstellung gültigen Gesetzesvorschriften, Erlasse und Richtlinien.

Als Plangrundlagen wurden die Automatisierte Liegenschaftskarte im Maßstab 1:1000, Kataster-, Vermessungs- und Liegenschaftsamt der Hansestadt Rostock; der Lage- und Höhenplan des Vermessungsbüros Hansch & Bernau, Rostock, 23.12.2008, ergänzt 14.07.2009; die topographische Karte im Maßstab 1:10000, Landesamt für innere Verwaltung M-V, Ausgabe 2001/2007 sowie eigene Erhebungen und Bestandsaufnahmen der Landschaftsplaner und Artenschutzgutachter verwendet.

Übergeordnete Planungen sind im Flächennutzungsplan der Hansestadt Rostock und im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Mittleres Mecklenburg/Rostock (RREP) festgeschrieben.

Das RREP weist Rostock als Oberzentrum der Planungsregion aus. Die Zentren des Landes halten die wesentlichen infrastrukturellen, kulturellen und wirtschaftlichen Einrichtungen vor. Insofern soll sich auch die Siedlungsentwicklung auf die Kernstädte und ihre Stadt-Umland-Räume konzentrieren. Die Umnutzung einer Verkehrs- bzw. Gewerbebrache entspricht außerdem den raumordnerischen Zielen und den Zielen des Umweltschutzes, bereits bebaute Flächen zu reaktivieren und einer Neubebauung auf "freiem Feld" vorzuziehen.



Abb. 1: Ergebnis und Ziele des kooperativen Planungswettbewerbs

Der Flächennutzungsplan der Hansestadt Rostock ist gemäß Bekanntmachung vom 02.12.2009 rechtswirksam. Im Flächennutzungsplan (F-Plan) ist gemäß § 5 BauGB für das ganze Gemeindegebiet die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung in den Grundzügen darzustellen. Das Plangebiet ist – zusammen mit dem Quartier Bleicherstraße und dem Gelände Ostseedruck bis zur Straße „Am Güterbahnhof“ im F-Plan generalisiert als gemischte Baufläche dargestellt. Der südliche Teil (südlich des IKK-Gebäudes) ist als Grünfläche ausgewiesen. Im F-Plan heißt es dazu: „Die Flächen der ehemaligen Güterbahnhöfe in Warnemünde und in der Nähe der Innenstadt ... werden nicht mehr für den Bahnbetrieb genutzt und sind auf Grund ihrer Lage hervorragend für die Nutzungsmischung von Wohnen mit Büros, Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen geeignet. Beide Standorte ergänzen damit die Versorgungssituation des Stadtzentrums und des Sonderzentrums Warnemünde. Auf der gemischten Baufläche des ehemaligen Güterbahnhofs Innenstadt (Friedrich-Franz-Bahnhof) ist bei der zukünftigen verbindlichen Planung eine Verlängerung der Grünachse von Süden bis zur Ernst-Barlach-Straße vorzusehen.“

In der Konkretisierung der Planung auf B-Plan-Ebene wird der nördliche Teil als Sonder- bzw. Mischgebiet und der südliche Teil als Allgemeines Wohngebiet mit einer kleinteiligen Erweiterung in südliche Richtung (bis zum Pflegeheim Blücherstraße) festgesetzt. Im Gesamtrahmen des F-Planes sind diese Abweichungen bzw. Konkretisierungen des B-Planes als kleinteilig zu bewerten, daher kann der B-Plan als mit den Grundzügen der Flächennutzungsplanung vereinbar betrachtet werden. Damit ist die Planung gemäß § 8 Abs. 2 BauGB als aus dem Flächennutzungsplan entwickelt zu bewerten, so dass keine Änderung des Flächennutzungsplanes erforderlich ist.

Der von der Bürgerschaft am 01.04.1998 als Leitlinie und Zielorientierung für die Entwicklung von Natur und Landschaft in der Hansestadt Rostock beschlossene Landschaftsplan ist eine Rahmenvorgabe bei der Durchführung der Bauleitplanung, aller Fachplanungen (einschließlich der landschaftspflegerischen Begleitpläne) und aller städtebaulichen Rahmenplanungen auf dem Gebiet der Hansestadt Rostock.

Die Grenzen der Trinkwasserschutzzonen II und III der Oberflächenwasserfassung der Warnow verlaufen von Norden nach Süden durch den Geltungsbereich und werden nachrichtlich übernommen. Außerdem liegt der Geltungsbereich innerhalb der Trinkwasserschutzzone IIIb (GW IIIb) der Grundwassererfassung. Gemäß Schutzstellenverordnung und der damit gültigen TGL 43850/06 ist eine Bebauung unter Umständen möglich. Aufgrund der bereits vorhandenen Bebauung und bei vollständiger abwassertechnischer Erschließung sind durch das Vorhaben nach Auskunft der Eurawasser Nord GmbH keine negativen Auswirkungen auf die Wasserversorgungsanlagen zu erwarten.

Aufgrund der Bombardierungen Rostocks im II. Weltkrieg wird der Geltungsbereich nach Angaben des Katastrophenschutzes als kampfmittelbelastet eingestuft. Hinsichtlich von Kampfmittelsondier- und Bergungsarbeiten sind vor dem Erschließungsbeginn Abstimmungen mit dem Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz M-V erforderlich (vgl. Kap. 8).

2.2 Angaben zum Bestand

2.2.1 Städtebauliche Ausgangssituation und Umgebung

(vgl. Fotodokumentation in der Anlage)

Städtebaulich begrenzen die Flächen an der Bleicherstraße sowie das ehemalige Gaswerk, die Rostocker Innenstadt mit der östlichen Altstadt und der Steintorvorstadt an ihrem Übergang zum Warnowniederungstal das Gelände des ehemaligen Friedrich-Franz-Bahnhofes. Durch die jahrzehntelange Prägung einer verkehrlich-gewerblich-industriellen Nutzung ist dieser Bereich der Stadt trotz seiner zentralen Lage nicht im Fokus einer urbanen Entwicklung gewesen. Der Friedrich-Franz-Bahnhof ist durch seine innenstadtnahe, wenn auch nicht unmittelbare Zentrumslage gekennzeichnet. Räumlich und funktionell kann er aber nicht als Innenstadtergänzungsfläche bewertet werden. Die räumliche Trennung zum Stadtzentrum ist durch das Mischgebiet entlang der August-Bebel-Straße sowie der Steintorkreuzung gegeben. Generell kann jedoch ein funktioneller Zusammenhang im Stadtgefüge über die prägende Mischgebietsfunktion entlang der Ernst-Barlach-Straße hergestellt werden. Eine räumliche Verbindung zeigt sich im südlichen Abschnitt des Friedrich-Franz-Bahnhofes zur westlich gelegenen Steintorvorstadt als Wohnstandort. Die Warnow am östlichen Rand des Untersuchungsgebietes bildet neben dem funktional zusammenhängenden Mischgebiet und Wohngebiet das zweite räumliche Band des Untersuchungsgebietes, das einen Anknüpfungspunkt für die räumliche Planung bietet.

Das ebene Gelände des Friedrich-Franz-Bahnhofes wird im Westen von der vorhandenen Hangkante, beginnend an der Ernst-Barlach-Straße (mit der Unterführung zur Östlichen Altstadt) nach Süden entlang der Bahnhofsstraße und dem IKK-Gebäude sowie dem Quartier Bleicherstraße begrenzt. Diese nach Süden hin auslaufende Kante ist prägend für die Topographie des Raumes. Der Übergang in die freie Landschaft im Süden und der Warnowniederung im Osten bzw. Südosten erfolgt ohne erlebbare weitere Höhenunterschiede.

Der Friedrich-Franz-Bahnhof war der erste Personenbahnhof Rostocks (1853). Wie in der Entstehungsgeschichte der Eisenbahn üblich, wurde der Personenbahnhof an die damalige bauliche Grenze der Stadt gelegt. Doch schon mit dem Bau der Bahnverbindung nach Warnemünde um 1900 wurde der Personenbahnhof aufgegeben und weiter südwestlich als der heutige Hauptbahnhof eröffnet. Der Friedrich-Franz-Bahnhof wurde bis in die 1990er Jahre als Güterbahnhof mit einer Anbindung an den Stadthafen über die Grubenstraße genutzt. Offiziell endete der Betrieb des Bahnhofes erst 2001, die Nutzung der Schienen in den Stadthafen allerdings wurde bereits im Juni 1992 aufgegeben. Das Gelände des Güterbahnhofes wird nach der Demontage der Schienen 2003 und der ergänzenden technischen Anlagen stark durch die noch vorhandene Bahnhofsbebauung geprägt. Neben dem eigentlichen Bahnhofgebäude im Nordwesten des Güterbahnhofes prägen vor allem die unter Denkmalschutz stehenden Versandhallen mit ihrer großen Länge einen wesentlichen Teil des westlichen Randes des Geländes. Die Hallen wurden bereits zu Wohnungen umgebaut. Weiter südöstlich liegen - ebenfalls unter Denkmalschutz stehend - ein kleines Stellwerk und der Lokschuppen. Das Grundstück verjüngt sich nach Süden hin bis auf Höhe der ehemaligen Drehscheibe des Lokschuppens und geht in einen unstrukturierten Freiraum über. Die Form des Freiraums und sein jetziger Zustand resultieren im Wesentlichen aus den früheren Zufahrtstrecken zum Friedrich-Franz-Bahnhof von Stralsund, Berlin/Neustrelitz und Rostock/Warnemünde sowie aus der Gleisanlagenberäumung seit 2003. Der ehemalige Güterbahnhof ist durch Altlasten in

dem für Bahnflächen üblichen Maß belastet. Im Flächennutzungsplan sind die Flächen am westlichen Rand in Höhe der Ferdinandstraße (ehemalige Wehrmacht-Tankstelle) sowie im Bereich des Lokschuppens als Bereich mit punktuellen Altlastenstandorten gekennzeichnet.

Zur detaillierten Bestandsaufnahme nach Biotoptypen wird auf den Umweltbericht verwiesen.

Die Östliche Altstadt, im Norden angrenzend, ist ein attraktives innenstadtnahes Wohngebiet mit einem verträglichen Anteil an Gewerbeflächen (Läden, Gastronomie, Büroflächen, Dienstleistungen und freie Berufe). Die Altstadt weist allerdings, bedingt durch ihre bauliche Struktur, ein Defizit an Stellplätzen auf. Die Versorgung mit Einzelhandelsflächen wird durch die Bevölkerung als defizitär eingeschätzt. Derzeit ist ebenso der Durchgangsverkehr durch die Östliche Altstadt, primär durch die Grubenstraße, ein wesentliches Problem des gesamten Stadtteils. Die genannten tatsächlichen und auch subjektiven Defizite des Stadtteils strahlen auch auf das Plangebiet aus.

Die westlich angrenzende Steintorvorstadt hat sich ebenfalls zu einem attraktiven innerstädtischen Wohngebiet entwickelt. Der unmittelbare räumliche Bezug zum Plangebiet ist durch die von Westen auf das Plangebiet zulaufenden Straßen mit den entsprechenden Funktionszusammenhängen und Blickbeziehungen vorhanden. Den Quartieren entlang der Bahnhofstraße zwischen Ernst-Barlach-Straße, Lindenstraße, Am Güterbahnhof, Ferdinandstraße und Talstraße fehlt auf Grund der historischen Entwicklung in weiten Teilen ein baulicher Abschluss. Eine Ausnahme bildet hier nur der Bereich zwischen Am Güterbahnhof und Ferdinandstraße. Die genannten Straßen enden ungestaltet an der Bahnhofstraße oder bilden Stichstraßen. Vorhandene Blickbeziehungen bzw. mögliche Aussichtspunkte waren räumlich und funktionell bisher nicht gefasst, sind aber im Quartier an der Blücherstraße und am Ende der Lindenstraße vorgesehen. Bereits heute gibt es "Trampelpfade" von der Steintorvorstadt über das Güterbahnhofsgebiet bis zur Warnow bzw. nach Süden in den Landschaftsraum, die einen Bedarf an öffentlich nutzbaren Freiräumen bzw. Naherholungsräumen erkennen lassen.

Die nähere Umgebung wird neben der Wohnnutzung außerdem durch Büronutzungen und Anlagen für Verwaltungen geprägt. Im Nordwesten grenzen die Gebäude des Ostseedruck und der Ostseezeitung an, im Südwesten ragt das IKK-Gebäude als Verwaltungssitz fünfgeschossig oberhalb des Geländesprunges auf. Südlich davon wurde 2008 ein dreigeschossiges Pflegeheim neu errichtet. Im Nordosten befinden sich Bürogebäude auf dem ehemaligen „edis“-Gelände. Die geschlossene Wohnbebauung in der näheren Umgebung wird geprägt durch 3- bis 5-geschossige Gebäude an der südlichen Bahnhof- und der Ferdinandstraße sowie der Bleicher- und der Neuen Bleicherstraße.

2.2.2 Nutzung und Bebauung

Das Plangebiet wurde zu Planungsbeginn im Wesentlichen von großen Brachflächen geprägt, die ehemals durch die Gleisanlagen und die zum Güterbahnhof gehörenden Gebäude und Anlagen genutzt waren (s. Fotodokumentation). Der Geltungsbereich hat entsprechend seiner ehemaligen Bestimmung eine Länge von ca. 700 m ab Ernst-Barlach-Straße in Richtung Süden und eine Ost-West-Ausdehnung von ca.

100 - 120 m. Im Norden der Fläche befindet sich derzeit ein provisorisch befestigter Parkplatz als Übergangsnutzung. Das ehemalige, zweigeschossige Bahnhofsgebäude wurde saniert und zu einem Pflegeheim umgenutzt. Davor befinden sich ungeordnete Parkflächen. Die Unterführung zur Grubenstraße weist einen erheblichen Gestaltungsbedarf auf.

Die ehemaligen Gebäude der Güterabfertigung an der Bahnhofstraße wurden zu zweigeschossigen Lofts und Reihenhäusern umgestaltet. Im Südosten befinden sich das denkmalgeschützte Stellwerk und der Lokschuppen, der zusammen mit der Drehscheibe ebenfalls dem Denkmalschutz unterliegt. Beide Gebäude stehen leer, ebenso wie die Funktionsgebäude, die den Lokschuppen umgeben. Nördlich des Lokschuppens befanden sich einige Kleingartenflächen. Die übrigen Flächen stellten sich als ungenutzte Sukzessionsflächen dar bzw. werden zwischenzeitlich auf der Basis vorzeitiger Baugenehmigungen nach § 33 BauGB bebaut. Mit dem Vorliegen des Erschließungsvertrages begann auch die Erschließung der südlichen Flächen gemäß B-Plan.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich insbesondere die Kopfsituation im Norden des Plangebietes sowie das Areal um den Lokschuppen heute als städtebauliche Missstände darstellen.

Nach gegenwärtigem Kenntnisstand sind in dem Geltungsbereich der Satzung lokale Altlastenverdachtsflächen bekannt. Eine Aufbereitung von Schotterflächen und Bodenaustausch sind bereits in großem Umfang erfolgt, Mutterboden wurde wieder aufgetragen. Im Bereich des Lokschuppens, südlich davon und im Bereich der Einmündung der Planstraße B waren nach dem vorliegenden Gutachten allerdings noch lokale Kontaminationen vorhanden, die beseitigt wurden. Nach der Abstimmung mit der zuständigen Altlastenbehörde waren die konkreten Bereiche im B-Plan zu kennzeichnen.

Werden bei Bauarbeiten Anzeichen für bisher unbekannt Belastungen des Untergrundes (unnatürlicher Geruch, anormale Färbung, Austritt verunreinigter Flüssigkeiten, Ausgasungen, Altablagerungen) angetroffen, ist der Grundstücksbesitzer zur ordnungsgemäßen Entsorgung des belasteten Bodenaushubs verpflichtet. Auf die Anzeigepflicht beim Umweltamt der Stadt Rostock wird hingewiesen. Anfallender Bodenaushub, Abfälle und Bauschutt sind entsprechend ihrer Beschaffenheit nach den Bestimmungen des Kreislaufwirtschafts- bzw. Bundesbodenschutzgesetzes zu verwerten bzw. zu beseitigen.

Gemäß vorliegender Kriegsluftbilder, dokumentierter Einzelfunde oder anderer vorliegender Unterlagen beim Munitionsbergungsdienst (Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz) liegt der gesamte Geltungsbereich in einem Gelände, in dem, in Abhängigkeit durchzuführender Bautätigkeit, Kampfmittelfunde auftreten können. Die Kampfmittel stammen von der Bombardierung Rostocks im II. Weltkrieg. Tiefbauarbeiten sind mit entsprechender Vorsicht durchzuführen. Sollten bei diesen Arbeiten kampfmittelverdächtige Gegenstände oder Munition aufgefunden werden, ist aus Sicherheitsgründen die Arbeit an der Fundstelle und der unmittelbaren Umgebung sofort einzustellen und der Munitionsbergungsdienst zu benachrichtigen. Nötigenfalls ist die Polizei und ggf. die örtliche Ordnungsbehörde hinzuzuziehen.

2.2.3 Verkehrliche und stadttechnische Infrastruktur

Die Fläche des Friedrich-Franz-Bahnhofs ist über die Bleicherstraße und die Bahnhofstraße an die Ernst-Barlach-Straße als Hauptverkehrsstraße angebunden. Die Kapazitäten beider Anbindungen sind eingeschränkt. Das Gaswerk ist nur über die Bleicherstraße (Haupteingang) und über die Neue Bleicherstraße (Nebenflächen) erschlossen. Die Hauptverkehrsstraße Richard-Wagner-Straße erschließt indirekt von der Westseite durch die vorhandenen Wohngebiete über die Straßen Am Güterbahnhof, Ferdinandstraße und südlich des Plangebiets die Talstraße zur Bahnhofstraße.

Die Talstraße und die Lindenstraße sind Stichstraßen; die Ferdinandstraße ist als Einbahnstraße Richtung Bahnhofstraße ausgewiesen. Während die Talstraße in einen unbefestigten Weg übergeht, welcher als Stichweg bis zur Warnow-Eisenbahnbrücke führt, hat die Lindenstraße keine Durchwegung ins Plangebiet. Richtung östliche Altstadt ist die Grubenstraße über die Bahnhofstraße angeschlossen. Zum Mühlendamm hin und nach Brinckmansdorf/Kassebohm existiert keine eigene Straßenanbindung. Die Anbindung in diese Richtung erfolgt über den Knoten an der Ernst-Barlach-Straße.

Das zurzeit umfangreichste Angebot für den ruhenden Verkehr besteht mit dem Parkplatz am nördlichen Ende des Friedrich-Franz-Bahnhofs mit ca. 300 Stellplätzen. Er ist jedoch nur eine Zwischenlösung bis zur Realisierung von baulichen Maßnahmen.

Weitere Stellplätze befinden sich im Straßenraum der Bahnhof- und Bleicherstraße.

Die Anbindung an den ÖPNV erfolgt über die Bus- und Straßenbahnlinien in der Ernst-Barlach-Straße bzw. für den südlichen Teil in der Richard-Wagner-Straße. Damit ist eine gute Erreichbarkeit zum Stadtzentrum, zum Bahnhof und in die anderen Stadtgebiete gegeben.

Eine Hauptradroute verläuft entlang des Mühlendamms von Südosten kommend über die Ernst-Barlach-Straße in die Stadt. Entlang der Straßenbahntrasse durch das in Entwicklung befindliche Quartier "Östlich der Stadtmauer" kommt von Nordosten eine weitere Radroute an der Ernst-Barlach-Straße an. Von Norden (Stadthafen/Östliche Altstadt) gelangt man über eine innerstädtische Route durch die Grubenstraße unter der Ernst-Barlach-Brücke hindurch Richtung Süden auf die Bahnhofstraße.

Für die „offiziellen“ Fußwegeverbindungen gelten im Prinzip die gleichen Wegeverbindungen, wenn auch die Nutzung z.T. kleinräumiger ist. Anders sieht es mit den Verbindungen aus, die sich auf Brachflächen des Bahnhofareals gebildet haben. Sie sind offensichtlich mangels alternativer Wegebeziehungen entstanden und fanden speziell bei den Anwohnern der nördlichen Altstadt und der östlichen Steintorvorstadt Anerkennung in Form einer vergleichsweise intensiven Benutzung im Freizeitbereich. Bis 1999 existierte eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke vom Mühlendamm zur Neuen Bleicherstraße, die nach ihrem Abbau nicht mehr ersetzt wurde.

Die Ernst-Barlach-Straße, die Bahnhofstraße und die Bleicherstraße sind stadttechnisch mit allen Medien wie Gas, Wasser, Abwasser, Telekommunikationseinrichtungen usw. erschlossen, an die angebunden werden kann.

Zu beachten und als planerische Restriktionen zu behandeln sind die z.T. sehr großen Hauptversorgungs- und Hauptabwasserleitungen, die das Plangebiet queren. Südlich der Ernst-Barlach-Straße und westlich des Pflegeheims sind Gas-, Wasser- und Abwasserleitungen mit ihren einzuhaltenden Abstandsflächen zu beachten. Da die Umverlegung der Leitungen einen äußerst erheblichen logistischen und Kostenaufwand verursachen würde, sind diese Flächen von der Bebauung freizuhalten. Dies betrifft auch eine Abwasserleitung im Südosten des Plangebietes und eine Gasleitung, die von der Bahnhofstraße in Richtung Gaswerk führt. Im Norden des Plangebietes soll eine kleinteilige Verlegung einer Gasleitung erfolgen, die bisher das festgesetzte Sondergebiet tangiert.

2.2.4 Eigentumsverhältnisse

Die Grundstücke im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befinden sich nach dem Verkauf durch die Bahn AG überwiegend in Privateigentum. Die vorhandenen öffentlichen Straßen und randliche Grünflächen im Plangebiet gehören der Hansestadt Rostock.

3. PLANUNGSINHALTE

3.1 Art der baulichen Nutzung

Im Ergebnis der unter Pkt. 1.3 genannten Untersuchungen und vorbereitenden Planungen für die Umnutzung des ehemaligen Friedrich-Franz-Bahnhofs wurde ein städtebauliches Konzept entwickelt, das die Vorzugsvariante der künftigen Entwicklung darstellt. Dieses Konzept wurde im Ergebnis der Beteiligung zum Vorentwurf und nach den anschließenden Beratungen zum Entwurf geändert. Die Änderungen betreffen im Wesentlichen die Anlage eines 19,5 m breiten, öffentlichen Grünzuges mit einem zusätzlichen 4,0 m breiten Geh- und Radweg, der die Mitte des Plangebietes von Nord nach Süd durchzieht, die Aufnahme einer Fläche zur Errichtung einer Kindertagesstätte, den Wegfall von Flächen an der Gaswerkszufahrt sowie die Variation von einzelnen Baugebieten. Nach der öffentlichen Auslegung erfolgte v.a. eine weitere Konkretisierung der Nutzungen im nördlichen Plangebietsteil.

Zur Umsetzung des nun vorliegenden städtebaulichen Konzeptes soll der B-Plan die planungsrechtlichen Voraussetzungen schaffen.

Das Konzept sieht vor, die Lücke in der Bebauung am Kopf des Plangebietes zwischen OZ- und edis-Gebäude durch eine der Umgebung angepasste und sich in die Ernst-Barlach-Straße integrierende, kompakte vier- bis fünfgeschossige Bebauung zu schließen. Dadurch wird die Raumkante nach Norden geschlossen und ein städtebaulicher Abschluss südlich der östlichen Altstadt hergestellt.

Die Bebauung soll sich entlang der Bleicherstraße fortsetzen und einen innerstädtischen Raum herausbilden. Der nördliche Teil der Flächen muss aufgrund der genannten Versorgungsleitungen von einer Bebauung mit Gebäuden freigehalten werden.

Die Nutzung sieht an dieser Stelle ein kleines Versorgungszentrum mit einem möglichen Einkaufsmarkt, Läden, Gastronomie und Dienstleistungseinrichtungen sowie Büros und Wohnungen in den Obergeschossen vor, das für die angrenzenden Stadtteile sowie für die neu entstehende Wohnnutzungen nur in einem untergeordneten Maß Versorgungsfunktion übernehmen kann. Die Entwicklung eines neuen zentralen

Versorgungsschwerpunktes ist nicht stadtverträglich (vgl. Kap. 1.3) und an diesem Standort auf Grund der spezifischen Lagebedingungen (Verkehrsanbindung, Lage am Rand, Standortqualität für andere Nutzungen) auch nicht sinnvoll. Außerdem soll am Kopf ein Parkhaus bzw. Parkgeschoss integriert werden, dass den geplanten Nutzungen dienen soll.

Entsprechend den beabsichtigten Nutzungen wird in diesem Teil ein Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Versorgungszentrum“ nach § 11 BauNVO festgesetzt. Im festgesetzten Sonstigen Sondergebiet „Versorgungszentrum“ (SO) ist ein Lebensmittelmarkt nur als Vollsortimenter bis zu einer maximalen Verkaufsfläche von 1.400 m² zulässig. Die Summe aller Verkaufsflächen im SO und MI 1 zusammen darf insgesamt 1.600 m² nicht überschreiten. Im MI 1 sind Einzelhandelsbetriebe bis zu einer Summe von max. 200 m² Verkaufsfläche zulässig. Ausgeschlossen sind im MI 1 und im SO alle zentrenrelevanten Sortimente laut Rostocker Sortimentsliste mit Ausnahme der nahversorgungsrelevanten Sortimente (s. Anlage). Die Sortimente Blumen/Zoo und Bücher/Zeitschriften/Zeitungen sind nur als Randsortimente zulässig. Darüber hinaus sind im SO zulässig: Büros, Dienstleistungsbetriebe, Ärzte und sonstige freie Berufe, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke (mit Ausnahme von Pflegeheimen bzw. Pflegeanstalten und Krankenhäusern aufgrund der zu hohen Lärmimmissionen für diese schutzbedürftigen Nutzungen), Schank- und Speisewirtschaften, sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe. Im dritten bis fünften Vollgeschoss sind Wohnungen unter Beachtung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zulässig. Dabei sind in Übernachtungsräumen innerhalb der Lärmpegelbereiche III bis IV schallgedämmte Lüftungseinrichtungen vorzusehen, wenn keine Lüftungsmöglichkeit zur lärmabgewandten Gebäudeseite besteht. Im SO sind die Nordfassaden von Wohnungen in Richtung Ernst-Barlach-Straße und die Ostfassaden von Wohnungen in Richtung Bleicherstraße aus Lärmschutzgründen als Doppelfassaden auszuführen. Außenwohnbereiche innerhalb der Lärmpegelbereiche IV und V sind auf der lärmabgewandten Gebäudeseite anzuordnen. Außerdem ist die Errichtung eines Parkhauses, einer Tiefgarage oder von Parkgeschossen zulässig.

Als Vorsorge vor städtebaulichen Negativwirkungen wie „Trading Down“-Effekten (z.B. Lärmbelastungen, Beeinträchtigungen des Stadt- und Straßenbildes, Senkung der Qualität des Warenangebotes) sind durch Festsetzung im Textteil B Spielhallen sowie Nachtlokale, Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf die Darstellungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, in den festgesetzten Misch- und Sondergebieten für nicht zulässig bestimmt worden. Sowohl durch die angestrebte Mischung von Wohn- und Gewerbenutzungen selbst als auch durch deren Nähe zu vorhandenen wie geplanten Wohnungen wären bei Ansiedlung der o.g., ausgeschlossenen Unterarten von Vergnügungsstätten städtebaulich unververtretbare Lärmbelastigungen für die Wohnnutzungen, vorzugsweise in den Abend- und Nachtstunden, zu erwarten.

Sonstige untergeordnete gewerbliche Nebenanlagen, die keine Gebäude sind, wie z.B. Terrassen, Freisitze, Außengastronomie, die dem MI 1 oder dem SO zugeordnet sind, sind innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – Fußgängerbereich/Grüner Stadtplatz zwischen dem MI 1, dem SO und dem festgesetzten Geh-, Fahr- und Leitungsrecht Nr. 4 zulässig. Damit sollen Möglichkeiten für eine attraktive Platznutzung geschaffen werden.

Der beabsichtigten und vorhandenen Mischung aus gewerblichen Nutzungen und Wohnen entsprechend erfolgt im südlichen Teil des Kopfgebietes die Ausweisung

von Mischgebieten nach § 6 BauNVO. Das ursprünglich in der Vorentwurfsphase zusammenhängende Mischgebiet wurde nur durch die Anlage der Fußwegeverbindung getrennt, ist aber als funktionale Einheit anzusehen.

In allen festgesetzten Mischgebieten (MI 1 u. 2) sind Gartenbaubetriebe und Tankstellen sowie ebenfalls Spielhallen und Nachtlokale, Vorführ- und Geschäftsräume, deren Zweck auf Darstellungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, abweichend von § 6 Abs. 2 Nr. 8 und Abs. 3 Nr. BauNVO, unzulässig. Einzelhandelsbetriebe sind aufgrund der einzuhaltenen Vorgaben des Einzelhandelskonzepts nur bis max. 200 m² Verkaufsfläche zulässig (vgl. Angaben zum SO-Gebiet). Im MI 1 sind gemischte Wohn- und Gewerbenutzungen unter Beachtung der Vorgaben des Schallschutzes geplant. Im MI 1 sind daher Pflegeheime (-anstalten) und Krankenhäuser unzulässig. Wohnungen sollen in der Erdgeschosszone ausgeschlossen werden. Das ehemalige Bahnhofsgebäude (MI 2) wird inzwischen als Pflegeheim genutzt. Hier sind grundsätzlich auch gemischte gewerbliche und Wohnnutzungen zulässig. Die gewünschte Durchmischung von Gewerbe und Wohnen ergibt sich auch aus dem städtebaulichen Umfeld, dass hier u.a. durch das e.dis-Gelände und die Ostsee-Zeitung geprägt ist. Gemischte Strukturen bieten sich auch aufgrund der gewünschten städtebaulichen Ausprägung des geplanten Stadtplatzes an. Der städtebaulichen Qualität – in Fortsetzung der östlichen Altstadt – würde durch die Ausbildung von Wohngebietsflächen in diesem Bereich nicht gerecht. Im Zusammenhang mit dem MI 1 verbleibt daher für diese funktionale Einheit im südlichen Kopfbereich die Ausweisung als Mischgebiet 2.

Zum ehemaligen Bahnhofsgebäude hin und im Übergang von der Grubenstraße durch die Unterführung unter der Ernst-Barlach-Straße bis zu Planstraße A im Süden soll ein begrünter, städtischer Platz herausgebildet werden, der eine hohe Aufenthaltsqualität besitzt und das Umfeld der Läden und Dienstleistungseinrichtungen abrundet. Er stellt die Fortsetzung der Achse Grubenstraße dar und setzt sich in südliche Richtung als Grünzug mit Geh- und Radweg durch die Wohngebiete fort, um schließlich in die südlichen Grünflächen und die Wege zur Warnow hin zu münden. Er bildet also den Auftakt eines „Parkbandes“ nach Süden. Damit wird die angestrebte Fuß- und Radwegeverbindung aus der Innenstadt heraus nach Süden bzw. zur Warnow hin realisiert. Die Unterführung unter der Ernst-Barlach-Straße, die heute einen städtebaulichen Missstand darstellt, ist durch bauliche und gestalterische Maßnahmen aufzuwerten, um einen attraktiven Übergang von der Altstadt in das neue Baugebiet zu erreichen. Die Brücke mit dem Durchgang soll in den Mittelpunkt einer städtischen Platzfolge von der Viergelindenbrücke zum neuen grünen Stadtplatz rücken. Die Führung des Rad- und Gehweges, die Grüngestaltung und die bauliche Gestaltung der Unterführung wurde in einem gesonderten Gestaltungsentwurf geklärt. Im Dezember 2010 wurde der Gestaltungsplan für das Umfeld der Ernst-Barlach-Brücke vom Büro der Landschaftsarchitekten Webersinke aus Rostock vorgelegt und im Dez. 2010 und Jan. 2011 von allen städtischen Ämtern im Wesentlichen bestätigt. Die Studie hatte das Ziel, die Gestaltung des Stadtplatzes im Kopfbereich südlich der Ernst-Barlach-Straße sowie den Platzbereich nördlich bis zur Viergelindenbrücke einschließlich der Unterführung, der Grünflächen und der Straßenbäume zu konkretisieren. Die Ergebnisse fanden u.a. mit der Darstellung von Grünflächen im Stadtplatzbereich, der Konkretisierung der Straßenbäume, einer Parkplatz- und einer Stellplatzfläche sowie einer Fußwegeverbindung von der unteren zur oberen Bahnhofstraße Eingang in den Bebauungsplan. Im B-Plan wird auf die detailgenaue Festsetzung von Bäumen im Platzbereich und in den Grünflächen verzichtet, da diese hinsichtlich möglicher Abweichungen in der Ausführungsplanung

nicht zielführend ist. Die anzupflanzenden Bäume wurden daher nur im Teil B – Text Pkt. 5.4 festgesetzt.

Der südliche Abschluss der Mischgebietsflächen wird durch die Planstraße A als Querspange zwischen Bahnhof- und Bleicherstraße markiert. Im städtebaulichen Konzept wurde die Bedeutung der Ost-West-Achsen und Blickbeziehungen herausgearbeitet. Diese Verbindung war aufgrund der ehemaligen Gleisanlagen nicht möglich. Durch die Ost-West-Achsen ist eine Anbindung und Erschließung des Bleicherquartiers und des Gaswerks-Geländes möglich. Die Planstraße A soll als großzügig gestaltete Allee mit beidseitigen Gehwegen ausgebaut werden. Für die Planstraße A ist die Ausgestaltung einer Tempo 30 - Zone vorgesehen, da dadurch die Verkehrsräuschemissionen deutlich gemindert werden können.

Zur Umsetzung der o.g. städtebaulichen Ziele wird hinsichtlich des Schallschutzes im MI 1 auf passive Schutzmaßnahmen an Außenbauteilen der Gebäude abgestellt. Aktive Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände schließen sich in dieser zentralen Lage aus. Die östliche Baugrenze des MI 1 müsste um ca. 3 m bzw. um ca. 14 m in Richtung Westen verschoben werden, um die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung bzw. die Orientierungswerte für MI-Gebiete von der nördlichen Bleicherstraße aus einzuhalten. Dadurch wäre allerdings keine sinnvolle Bebauung mehr möglich. Wird das zzt. vorhandene Kopfsteinpflaster (zwischen den Gebäuden Bleicherstraße 2 und Bleicherstraße 9) durch Asphalt ersetzt, sinkt der Anteil der Lärmbelastung der Bleicherstraße um 3 dB(A). Damit wird der Auslösewert der Lärmaktionsplanung unterschritten. Der Orientierungswert für MI-Gebiete wird noch um 2 – 3 dB(A) überschritten.

Der Ausschluss von Schlafräumen und Kinderzimmern in Richtung der Planstraße A und der Bleicherstraße aus Lärmschutzgründen ist für die geplante Bebauung nicht zielführend. Eine sinnvolle Nutzung der geplanten, drei- bis viergeschossigen Gebäude würde unmöglich gemacht, damit wiederum das städtebauliche Konzept nicht umsetzbar. In Abwägung dieser Tatsachen wird daher für die Fassaden auf passive Maßnahmen zum Schallschutz abgestellt. Dabei sind die festgesetzten Schalldämmmaße der Außenbauteile einzuhalten und schallgedämmte Lüftungen vorzusehen. Außerdem führt die Ausweisung einer Tempo 30 - Zone zu einer Minderung der Lärmpegel.

Weitere Ausführungen zum Schallschutz, auch für die vorhandene Bebauung an der Bleicherstraße, erfolgen im Umweltbericht, Kap. 4.1.2.

Südlich der Planstraße A schließen sich die Allgemeinen Wohngebiete (WA 1 - 8) nach § 4 BauNVO in unterschiedlichen baulichen Dichten für insgesamt ca. 200 Wohnungen an. Damit können insgesamt (mit dem SO- und MI 1-Gebiet zusammen) ca. 250 Wohnungen neu entstehen, je nach Nutzung des SO und des MI 1 auch mehr.

Die Stadt strebt die Entwicklung eines differenzierten Angebotes an Wohnungsbau – mehrgeschossige Zeilenbauweise (Geschosswohnungsbau) bis hin zu kleinteiligen Strukturen in Anlehnung an die vorhandenen, sehr differenzierten Strukturen im Süden, an. Dabei sind die langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Gelände des ehemaligen Gaswerks zu berücksichtigen. Eine hohe Bebauungsdichte im nördlichen Teil orientiert sich im Grundsatz an Bebauungsformen, die in der Innenstadt (Stadtmitte, Steintor-Vorstadt, Kröpeliner Tor-Vorstadt) anzutreffen sind.

Nach den vorliegenden Konzepten sind im mittleren Bereich Stadthäuser, kompakt oder in Reihe, auf gemeinsamer Tiefgarage, sowie südlich davon Stadtvillen, z.T.

erschlossen über Stichwege, evtl. mit Parken im Sockelgeschoss und ganz im Süden Ein- oder Mehrfamilienhäuser in zweigeschossiger Bauweise vorgesehen. Die Bebauung lockert also nach Süden auf, soll allerdings den städtisch geprägten Charakter beibehalten.

Auch die Baufelder für eine geplante, innerstädtisch verdichtete Bebauung mit drei- bis viergeschossigen Gebäuden im WA 1 nehmen die Ost-West-Ausrichtung auf. Aufgrund der zu erwartenden Immissionen auf der Planstraße A wurde im Lärmgutachten eine Verschiebung der Baugrenze des nördlichen Baufeldes in Richtung Süden geprüft, wodurch Pegelminderungen erzielt werden könnten. Die Baugrenze müsste allerdings um ca. 27 m nach Süden verschoben werden um die Orientierungswerte für WA-Gebiete einzuhalten. Dadurch würde das Baufeld faktisch komplett entfallen und die beabsichtigte städtebauliche Ausprägung des Gebietes zunichte gemacht. Der Ausschluss von Schlafräumen und Kinderzimmern in Richtung der Planstraße A und der Bleicherstraße aus Lärmschutzgründen ist für die geplante Zeilenbauweise auch des nördlichen Gebäudes im WA 1 in Ost-West-Richtung nicht zielführend. Eine sinnvolle Nutzung des geplanten, drei- bis viergeschossigen Gebäudes würde unmöglich gemacht, damit wiederum das städtebauliche Konzept nicht umsetzbar. In Abwägung dieser Tatsachen wird daher für die nördliche und östliche Fassade des nördlichen Baufeldes im WA 1 auf passive Maßnahmen zum Schallschutz abgestellt. Dabei sind die festgesetzten Schalldämm-Maße der Außenbauteile einzuhalten und schallgedämmte Lüftungen vorzusehen. Außerdem führt die Ausweisung einer Tempo 30 - Zone zu einer Minderung der Lärmpegel.

Mit dem WA 3 und der südlich anschließenden Gemeinbedarfsfläche ist das Schließen der Raumkante an der südlichen Bahnhofstraße und eine Fortsetzung der innerstädtischen Bebauung als Pendant zu den gegenüber vorhandenen Gebäuden in zwei- bis dreigeschossiger Bauweise vorgesehen. Die Baufelder werden nur durch die vorhandene Gasleitung unterbrochen.

Nach Süden hin soll die Bebauung insgesamt auflockern. Die Baufelder WA 4 - WA 6 sind daher für eine kleinteiligere Bebauung mit zwei Vollgeschossen vorgesehen. Im WA 4 befindet sich ein denkmalgeschütztes, zweigeschossiges ehemaliges Stellwerk. Dieses wird im Gegensatz zum Vorentwurf von einer direkten Umbauung freigehalten, soll aber in östliche Richtung eine Erweiterung für eine angemessene Nutzung erfahren können. Der öffentliche Geh- und Radweg weitet sich hier zu einem Platz mit Aussicht auf das Denkmal. Auch die private Erschließungsachse von Süden führt auf das Denkmal zu. Von einer öffentlichen Erschließung wurde im Gegensatz zum Vorentwurf in diesem Bereich in Abstimmung mit den Ämtern abgesehen, hier soll vielmehr eine private Erschließung von Süden aus erfolgen. Eine Erschließung des WA 4 von Norden, die die neue Spielplatzfläche tangieren würde, wird abgelehnt. Für das nördlichste Baufeld im WA 4 (südlich der öffentl. Grünfläche/ Kinderspielplatz) sind Übernachtungsräume auf der Nordseite des Gebäudes unzulässig. Dies dient dem vorbeugenden Schutz vor Lärm, der von einem Kinderspielplatz ausgehen kann. Alternativ sind nach Norden ausgerichtete Fenster von Übernachtungsräumen festverglast auszuführen bzw. mit einem weiteren Fenster in östliche oder westliche Richtung auszustatten.

Eine Bebauung ist im WA 4 nur mit zwei Vollgeschossen und flacher Dachneigung zulässig, um das Stellwerk nicht zu „verbauen“. Die Zweigeschossigkeit wird allerdings als zwingend festgesetzt, um den städtischen Charakter dieses Gebietes zu

bewahren und keine eingeschossige Eigenheimsiedlung entstehen zu lassen, die für Stadtränder typisch ist.

Der Übergang zur Kleinteiligkeit wird auch durch die Erschließung dokumentiert, die im Süden mit der Planstraße B als verkehrsberuhigte Mischverkehrsfläche erfolgt, die von einem separaten Baum- und Parkstreifen gesäumt wird.

Der ehemalige Lokschuppen soll nach bisherigen Vorstellungen ebenfalls zu Wohnzwecken umgestaltet werden. Mit dem WA 5 erfolgt daher die Festsetzung des denkmalgeschützten Gebäudes als Allgemeines Wohngebiet. Vorstellbar wäre darüber hinaus auch eine kulturelle, soziale oder gewerbliche Nutzung, die in Allgemeinen Wohngebieten zulässig ist. Die denkmalgeschützte Drehscheibe wird in die Wohnbauflächen eingebettet, da Lokschuppen und Drehscheibe eine Einheit sind und die Eingriffe für eine öffentliche Sicherung nach Abstimmungen mit dem Denkmalamt erheblich wären. Sie wird durch das Offenhalten einer „Baulücke“ vom Geh- und Radweg im Westen sowie durch die Planstraße B für die Öffentlichkeit erlebbar gehalten.

Die Erschließung des südlichen Quartiers erfolgt von der Ferdinandstraße aus über die Planstraße B.

Im südlichen Teil ist die Errichtung von städtischen Einzel- oder auch Doppelhäusern geplant. Dazu werden einzelne Baufelder auf Grundstücken zwischen ca. 700 m² und ca. 1.400 m² Größe ausgewiesen. Die relativ großen Grundstücke sollen eine aufgelockerte Bebauung gewährleisten. Gleichzeitig soll mit zwingender Zweigeschossigkeit und einer gewissen städtebaulichen Ausprägung ein städtischer Charakter gewahrt werden.

Der Geh- und Radweg verläuft von Nord nach Süd im Westen dieser Wohnbauflächen. Er wird umrahmt von privaten Grünflächen, die zu bepflanzen und von baulichen Anlagen freizuhalten sind. Diese Grünflächen bilden die Fortsetzung der Grünachse, die sich von Nord nach Süd durch das Plangebiet zieht.

Die WA 7 und WA 8 setzen die bereits erfolgte Sanierung und Umnutzung der ehemaligen Güterabfertigungshallen entlang der Bahnhofstraße fest. Der ca. 215 m lange Gebäudekomplex ist denkmalgeschützt und wurde zu Loft- und Reihenhauswohnungen umgestaltet. Außerdem sind einige nicht störende gewerbliche und Dienstleistungsnutzungen vorhanden. Der südliche Teil wurde dabei auf eine Zweigeschossigkeit aufgestockt. Im Osten verfügen die Wohnungen über Gartenflächen. Mit den bis zu 400 m² großen Loft-Wohnungen und den Reihenhäusern mit Balkonen und Terrassen ist eine attraktive und zeitgemäße Umnutzung der lange leerstehenden Hallen gelungen (s. Anlage Fotodokumentation).

Die Allgemeinen Wohngebiete dienen gemäß § 4 BauNVO vorwiegend dem Wohnen. Zulässig sind Wohngebäude und die der Versorgung des Gebiets dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe. Außerdem sind kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche oder sportliche Einrichtungen zulässig. Dabei ist jedoch davon auszugehen, dass in erster Linie die Wohnfunktionen umgesetzt werden. Die ergänzenden Nutzungen grenzen nur den zulässigen Rahmen ab, der grundsätzlich in einem Allgemeinen Wohngebiet zulässig ist und im hiesigen innerstädtischen Bereich nicht ausgeschlossen werden soll. In den beiden nördlichen Baufeldern des WA 1 sind Pflegeheime (-anstalten) und Krankenhäuser aufgrund der möglichen Lärmimmissionen von der Planstraße A unzulässig. Ausgeschlossen werden die ausnahmsweise in Wohngebieten zulässige Nutzungen

für Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Anlagen für Verwaltungen, Gartenbaubetriebe oder Tankstellen. Die störende Wirkung solcher Betriebe und Einrichtungen bzw. des damit verbundenen Verkehrs wird als nicht vereinbar mit den vorhandenen und vorgesehenen Nutzungen beurteilt.

Für das gesamte Plangebiet gilt der Ausschluss von Einrichtungen und Anlagen für die Kleintierhaltung gemäß § 14 BauNVO. Dies zielt auf Tauben-, Hühner- und sonstige Geflügelzucht, Bienenhaltung, Pferde- und Schafhaltung usw. sowie die Haltung von sonstigen Haustieren nach Art oder Anzahl ab, die über das in Wohngebieten übliche Maß hinausgeht. Sie ist aufgrund des Störpotenzials und des geplanten Charakters des Wohngebietes nicht mit den Zielen des Bebauungsplanes vereinbar. Nicht betroffen davon ist z.B. die Haltung von Hunden, Katzen und sonstigen Kleintieren, die typischerweise einer im Rahmen der Wohnnutzung liegenden Freizeitbetätigung dient. Dabei ist jedoch die Errichtung von Hundezwingern nicht gestattet, da auch von dieser Art der Tierhaltung in städtischen Wohngebieten unvereinbare Belästigungen ausgehen können.

3.2 Sonstige Nutzungsarten von Flächen

An der Ecke Ferdinandstraße/Bahnhofstraße wird eine Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen“ ausgewiesen. Hier ist inzwischen eine Kindertagesstätte realisiert worden. In Abstimmung mit dem Amt für Jugend und Soziales wurde ein Bedarf für eine Kita mit ca. 100 Plätzen für das Plangebiet und die Umgebung ermittelt. Die Kita ist im nördlichen Teil der Fläche in zweigeschossiger Bauweise entstanden, während der südliche Teil des knapp 2.000 m² großen Grundstücks für die Außenanlagen vorgehalten wird. Ein Teil davon dient als Stellplatzfläche für die Kita zum Bringen und Abholen der Kinder. Vor dem Eingangsbereich an der Bahnhofstraße soll ein Pkw-freier Fußgängerbereich (südlich der Anlieferungszone) ausgewiesen werden, um eine sichere fußläufige Erschließung der Kita zu gewährleisten. Ein öffentlicher Fußweg existiert an der Ostseite der Bahnhofstraße nicht.

3.3 Maß der baulichen Nutzung

Die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung orientieren sich an der vorhandenen und der geplanten Bebauung. Entsprechend der o.g. Zielstellungen wird für den nördlichen Teil eine dichte, städtische Bebauung angestrebt, die sich nach Süden hin auflockert. Im SO ist bei einem hohen Versiegelungsanteil eine GRZ von 0,9, im MI 1 von 0,8 und im MI 2 entsprechend dem genutzten Bestand von 0,6 zulässig. Abweichend von der nach § 17 Abs. 1 BauNVO in zulässigen GRZ von 0,8 für Sonstige Sondergebiete und 0,6 für Mischgebiete ist im SO und MI 1 gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO eine höhere Ausnutzung zulässig, da die Baufelder aufgrund der eingangs genannten städtebaulichen Entwürfe und des ergänzenden Gestaltungsentwurfes für den Stadtplatz bereits auf mögliche Gebäudedimensionen zugeschnitten wurden. Private Freiflächen, wie sonst üblich, sind hier von untergeordneter Bedeutung. Vielmehr sollen die Freibereiche einer öffentlichen Nutzung in Form der ausgewiesenen öffentlichen Fußgänger- und Verkehrsbereiche zur Verfügung stehen. Damit liegen besondere städtebauliche Gründe für diese Überschreitung vor.

Abweichend von der nach BauNVO in WA zulässigen GRZ von 0,4 ist außerdem aufgrund des vorhandenen, denkmalgeschützten Bestandes der ehemaligen Güterabfertigung im WA 7 gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO eine GRZ von max. 0,9 zulässig. Die besonderen städtebaulichen Gründe, die die Überschreitung der GRZ erfordern, liegen dabei im vorhandenen Bestand der Güterabfertigung mit einer Gebäudetiefe von 20 m begründet. Die Gebäude sind zweigeschossig (Bruttofläche einer 10 m breiten Einheit = 400 m²). Die Vorflächen sind gepflastert und die ehemaligen Rampen zu Terrassen umgenutzt. Bis auf einen Grünstreifen hinter dem Gebäude bis zum öffentlichen Park sind keine Freiflächen vorhanden.

Die Grundflächenzahlen in den WA 1 – 6 liegen, entsprechend der dichteren Bebauung in der Innenstadt, bei 0,4 und nehmen nach Süden hin auf 0,3 ab.

Auf die zulässige Zahl der Vollgeschosse wurde bereits im Kap. 3.1 eingegangen. Aufgrund der baulichen Höhenentwicklung in der Umgebung des Plangebietes und des Geländesprunges im Südwesten wurde neben dem Höchstmaß der Vollgeschosse auch ein Mindestmaß festgesetzt, um die angestrebte städtebauliche Ausprägung der Quartiere zu erreichen.

Im SO ist das fünfte Vollgeschoss nur als Staffelgeschoss oder innerhalb des Dachgeschosses zulässig. Dadurch soll eine Differenzierung in der Höhenentwicklung erzielt werden. Als Staffelgeschoss wird ein Geschoss definiert, das mindestens gemäß Wandhöhe des darunter liegenden Geschosses zurückspringt. Der Rücksprung kann als Terrasse oder als Dachfläche gestaltet werden. Als Dachgeschoss werden die im Dachraum liegenden Nutzflächen definiert.

Im Umfeld des denkmalgeschützten ehemaligen Stellwerks und des Lokschuppens werden Traufhöhen als Mindest- und Höchstmaße in Verbindung mit flachen Dachneigungen festgesetzt, um einerseits die Höhenentwicklung zu begrenzen und andererseits den städtischen Charakter zu wahren.

3.4 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen

In den Sonder- und Mischgebieten MI 1 und 2 sind bei abweichender Bauweise Gebäudelängen über 50 m zulässig. Diese Festsetzung wird dem vorhandenen Bestand des Bahnhofsgebäudes und dem geplanten Versorgungszentrum gerecht. Auch der Lokschuppen ist knapp über 50 m lang (WA 5).

Für die ehemalige Güterabfertigung ist eine geschlossene Bauweise festgesetzt, die ortstypisch in innerstädtischen Straßenzügen ist.

Für die sonstigen Wohngebiete gilt die offene Bauweise, in der nach § 22 BauNVO Gebäude mit seitlichem Grenzabstand bis max. 50 m Länge errichtet werden dürfen. Um die Kleinteiligkeit zu gewährleisten, sind allerdings kleinteilige Baugrenzen ausgewiesen. In den WA 4 und 6 sollen nur Einzel- und Doppelhäuser zulässig sein.

Durch die festgesetzten Baulinien und Baugrenzen soll die Umsetzung des erläuterten städtebaulichen Konzeptes unterstützt werden. Die festgesetzten Baulinien im MI 1 und SO gelten nur für die ersten zwei Vollgeschosse. Im dritten bis fünften Vollgeschoss gilt statt der Baulinie eine Baugrenze. Auch damit soll die o.g. Differenzierung des Gebäudekomplexes unterstützt werden.

Für das Bahnhofsgebäude und die Baudenkmale Lokschuppen mit Drehscheibe und Stellwerk wurden Baulinien festgesetzt, da der Gebäudebestand zu erhalten ist. Für

das Stellwerk sollen sich mit der Möglichkeit einer baulichen Erweiterung in östliche Richtung bessere Umnutzungsmöglichkeiten ergeben.

Das Bahnhofsgebäude wurde seitlich um Anbauten ergänzt.

Die Errichtung von Nebenanlagen wie z.B. Terrassen an der Südwest-Seite des Lokschuppens ist mit der Denkmalbehörde abzustimmen. Weitere Baulinien im SO und im MI 1 sollen die städtebaulich raumbildenden Funktionen unterstreichen. Entlang der Planstraße A, der Bleicherstraße und der Bahnhofstraße werden Baulinien festgesetzt, um die Baufluchten einzuhalten.

Die Errichtung von Garagen, Carports und sonstigen Nebengebäuden gemäß § 14 Abs. 1 BauNVO ist im Bereich zwischen den festgesetzten Baugrenzen und deren seitlichen Verlängerungen bis zur jeweiligen Grundstücksgrenze und der zur Erschließung dienenden öffentlichen Straße in einem Abstand unter 5,0 m unzulässig. Darüber hinaus ist sie in den WA 1 - 4 in einem Abstand von unter 3,0 m zur öffentlichen parkartigen Grünfläche und dem Fuß- und Radweg sowie innerhalb der privaten Zäsurgrünflächen grundsätzlich unzulässig, um den Grünzug nicht einzuengen. Abweichend davon sind im WA 5 außerhalb der festgesetzten Flächen für Garagen keine Garagen, Carports und sonstigen Nebengebäude zulässig.

Damit soll der Vorgartenbereich von diesen Anlagen freigehalten und zur Freiflächengestaltung genutzt werden.

3.5 Verkehrserschließung

Grundlagen für die verkehrliche Entwicklung sind die genannte Verkehrsuntersuchung für das Untersuchungsgebiet und sein unmittelbares Umfeld, die anschließend erfolgten stadtinternen Beratungen, insbesondere zur nördlichen Bahnhof- und Bleicherstraße und zu den Straßenquerschnitten, Anregungen der Anwohner sowie die städtebauliche Zielstellung der Integration des neuen Wohn- und Gewerbestandortes unter Berücksichtigung der Anbindung der Quartiere Bleicherstraße und Gaswerk (vgl. Kap. 2.2.3).

Der Stärkung der Ost-West-Achsen zur Warnowniederung, eine mögliche Verbindung vom Rosengarten zur Warnow und über eine Brücke am Bleichergraben zum Mühlendamm, eine Verbindung von der Lindenstraße über eine neue Querstraße im Plangebiet zur Bleicherstraße sowie eine Nord-Süd-Wegeverbindung zum Gaswerk – Warnowinsel – Mühlendamm sind langfristige Perspektiven der Planung. Innerhalb des B-Plan-Gebietes werden die Voraussetzungen für die Umsetzung dieser Ziele geschaffen.

Der nördliche Teil des Plangebietes wird über die Bleicherstraße und die Bahnhofstraße/Grubenstraße von der Hauptverkehrsstraße Ernst-Barlach-Straße erschlossen. In der Verkehrsuntersuchung und in den Abstimmungen zum B-Plan-Gebiet wurde im Vorentwurf die dortige Planstraße A favorisiert, die rechtwinklig zur Bahnhofstraße hin abknickte und über einen Anstieg zur Ernst-Barlach-Straße führte. Für die vorhandene Pflegeresidenz im alten Bahnhofsgebäude ließen sich dadurch bessere Schallimmissionswerte erzielen. Aufgrund der hohen zu überwindenden Böschung hätte allerdings eine steile Rampe mit breiten Böschungsbereichen ab der Unterführung Ernst-Barlach-Straße ausgebildet werden müssen, die einen großen Teil des Stadtplatzes eingenommen und das Bahnhofsgebäude visuell beeinträchtigt hätte. Die o.g. städtebaulichen Ziele wären stark beeinträchtigt worden. Daher wird nun städtebaulich eine andere Lösung favorisiert, die die Beibehaltung der bisheri-

gen Verkehrsführung bei Ausbau des Knotenpunktes bzw. die Ausbildung eines Kreisverkehrsplatzes zur Anbindung der neuen Querspange (Planstraße A) als Vorzugsvariante vorsieht.

Eine Unterbrechung des Durchgangsverkehrs in der Bahnhofstraße wurde als Variante diskutiert, diese würde zu einer Verkehrsberuhigung des Areals führen. Es überwiegen jedoch die Vorteile der gewählten Verkehrsführung unter Beachtung der Verkehrsverteilung in der gesamten Umgebung des Plangebietes. Als Grundlage der gewählten Variante 2 dient die Verkehrsuntersuchung der Inros-Lackner AG vom 27.5.2009. In dieser wurden verschiedene Varianten der Verkehrsführung diskutiert und die entsprechenden prognostizierten Verkehrsbelastungen umgelegt. Die Stadt bezieht sich in Ihrer Planung auf die gutachterlichen Aussagen und die Zuarbeiten und Abstimmungen in den Fachbehörden und mit den Fachplanern. Die Vorzugsvariante 2 wurde formell von der Ämterrunde zur Verkehrsuntersuchung Güterbahnhof am 05.06.2009 als weiter zu verfolgende Variante bestätigt.

Die prognostizierten Verkehrsbelastungszahlen der favorisierten Verkehrsführung stellen eine solide Grundlage der vorliegenden Planung dar. Demnach wird das Verkehrsaufkommen im nördlichen Teil des Plangebietes, v.a. in der Bleicherstraße zunehmen, während es in der Bahnhofstraße, der Ferdinandstraße und Am Güterbahnhof abnehmen wird. Die Entscheidung für die Vorzugsvariante wurde auch auf Grundlage einer Betrachtung des gesamten Untersuchungsgebietes einschließlich der östlichen Altstadt und des Petriviertels mit der Neuen Warnowstraße gefällt. Mit der Variante 2 konnten sensible Straßen in der östlichen Altstadt stärker entlastet werden als in den anderen Varianten. Gleichzeitig konnten auch für die Bahnhofstraße trotz der durch das Plangebiet induzierten Neuverkehre eine Entlastung sowie eine stärkere Verlagerung des Verkehrs auf das Straßennetz entsprechend der nachfolgenden Tabelle prognostiziert werden:

<i>Straße</i>	<i>Belegung 2009</i>	<i>Belegung nach Umsetzung aller Straßenbaumaßnahmen</i>
Lindenstraße	keine Änderung	
Bahnhofstraße Nord	7.000	6.600
Bahnhofstraße Süd	5.700	4.100
Am Güterbahnhof	5.100	3.100
Richard-Wagner-Straße	8.700	11.300

(Quelle: Entwurf Quartierblatt 095 Lindenstraße, Entwurf vom 27.10.2011, basierend auf Verkehrsuntersuchung der Inros-Lackner AG vom 27.5.2009)

Nördlich der Güterabfertigung führt die Planstraße A als neue Querspange von der Bahnhof- zur Bleicherstraße. Sie bindet das Quartier Bleicherstraße/Gaswerk an die Altstadt bzw. Steintorvorstadt an. Der Ausbauquerschnitt der Planstraße A sieht als Allee zwei separate Grünstreifen mit anzupflanzenden Straßenbäumen sowie beidseitige Gehwege vor.

Das Verkehrsaufkommen in der nördlichen Bleicherstraße wird sich durch die neue Querspange (Planstraße A) im Vergleich zur heutigen Situation deutlich erhöhen. Dies hat die o.g. Verkehrsumlegung gezeigt. Dementsprechend sind höhere Lärmbelastungen für die Bestandsgebäude zu erwarten. Daher wurde im Rahmen der Im-

missionsbegutachtung (1. Ergänzung zur Schalltechnischen Untersuchung vom 22.3.2010) die Varianten der Verlegung der Bleicherstraße in westliche Richtung bzw. die Verlegung der Baugrenzen im MI 1 in westliche Richtung und des nördlichen Baufeldes des WA 1 in südliche Richtung betrachtet, um die vorhandenen und künftigen Gebäude an der Bleicherstraße zu entlasten. Dies würde zwar zu einer Verringerung der Lärmimmissionen führen, allerdings die geplanten Baufelder, die auf dem ehemaligen Bahnhofsgelände vorgesehen sind und die städtebauliche Lücke schließen sollen, unmöglich machen. Eine weitere Verschmälerung der für eine Bebauung zur Verfügung stehenden Flächen führt dazu, dass eine sinnvolle Nutzung nicht mehr gegeben ist. Dies hieße, den städtebaulichen Missstand beizubehalten bzw. das gewollte städtebauliche Konzept aufzugeben. Es ist zu bedenken, dass der bereits vorhandene Parkplatz (mit seinen Lärmemissionen) künftig entfallen wird und dass über ca. 100 Jahre ein Kopfbahnhof mit erheblichen Lärmemissionen an dieser Stelle bestanden hat. Unter Berücksichtigung der lärmrelevanten Aspekte und der städtebaulichen Notwendigkeiten soll die Bleicherstraße daher nicht verlegt werden, um die Bebauung des Quartiers zu ermöglichen. Stattdessen sollen andere lärmindernde Maßnahmen wie die Errichtung einer Tempo 30 - Zone, die Verwendung lärmindernder Fahrbahnbeläge und passive Lärmschutzmaßnahmen erfolgen.

Die vorhandenen Wohngebäude in der ehemaligen Güterabfertigung werden von der Bahnhofstraße aus erschlossen. Die je nach dem zur Verfügung stehenden Raum unterschiedlichen Straßenquerschnitte der Bahnhofstraße wurden mit dem Tief- und Hafengebäudeamt abgestimmt. Demnach soll anstelle des derzeit schmalen Gehweges an der Westseite ein breiter Gehweg entstehen, der die Belange der Fußgänger in angemessener Weise berücksichtigt. Der Radverkehr soll nach wie vor auf der Fahrbahn fahren, die mit einem Querschnitt von 5,50 m ausgebildet werden soll. Die östlich gelegenen Flächen sollen künftig u.a. für die Stellplatzflächen vor der Güterabfertigung genutzt werden. Zwischen diesen und den vorhandenen Gebäuden wurde bereits ein privater Gehweg hergestellt. Im südlichen Bereich sollen öffentliche Parkplätze in Längsaufstellung entstehen, während im nördlichen Teil eine Parkplatzreihe in Queraufstellung geplant ist (vgl. Straßenquerschnitte auf der Planzeichnung).

Zu den Auswirkungen der neuen Verkehrsführung im nördlichen Abschnitt der Bahnhofstraße im Zweirichtungsverkehr von der Planstraße A bis zur Ernst-Barlach-Straße wurde eine separate Lärmuntersuchung durchgeführt. Im Ergebnis stellt das Amt für Umweltschutz (20.9.2010) fest, dass keine Verschlechterung der Lärmsituation in den bestehenden Wohngebieten sowie den WA- und MI-Bauflächen des B-Planes gegenüber der Lärmsituation auftritt, die in der schalltechnischen Untersuchung vom 7.12.2009 durch den TÜV Nord erstellt wurde.

Das ehemalige und langfristig zu entwickelnde Gaswerksgelände wird über die Bleicherstraße erschlossen, die im Plangebiet vor der Zufahrt zum Gaswerk eine Wendeanlage mit einem Wendekreisradius von 22,50 m brutto für dreiachsige Müllfahrzeuge erhalten soll, um das Wenden von Müll- und sonstigen Fahrzeugen zu ermöglichen. Die östlich im Vorentwurf überplanten Grundstücke sind seit dem 1. Entwurf nicht mehr Bestandteil des B-Planes, da hier anderes Eigentum vorliegt und eine Überplanung im Zusammenhang mit dem Gaswerk erfolgen soll. Der Grünzug setzt sich mit den vorgesehenen Grünflächen auch in das Gaswerksgelände fort.

Der Straßenquerschnitt der Bleicherstraße wird mit insgesamt 13,50 m breiter bemessen als heute. Dabei sollen beidseitige Gehwege und eine durchgehende Baum-

reihe mit Parkständen angelegt werden. Vorhandene Leitungen im Bereich der Baumreihe sind ggf. zu verlegen.

Die Planstraße B erschließt von der Ferdinandstraße aus die südlich gelegenen Wohnbauflächen und endet in einer Wendeanlage mit einem Wendekreisradius von 22,50 m brutto für dreiaxige Müllfahrzeuge. Der Ausbau soll, dem Wohngebiet angemessen, als verkehrsberuhigte Mischverkehrsfläche erfolgen, die mit einer separaten Baumreihe mit Stellplatzflächen ausgestattet wird.

Ruhender Verkehr:

Die benötigten Stellplätze sind entsprechend dem gültigen Stellplatzschlüssel der Stellplatzsatzung der Hansestadt Rostock herzustellen.

Das geplante Parkhaus bzw. die Parkebenen am nördlichen Kopf des Bahnhofsgeländes dienen zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs der anliegenden Nutzungen. Offene Stellplätze sollen im Bereich des grünen Stadtplatzes und der direkten Umgebung mit Ausnahmen von einigen Behinderten- und Sonderstellplätzen im nördlichen Teil des SO vermieden werden.

Öffentliche Stellplätze befinden sich an der Bahnhofstraße und an der Bleicherstraße. Im nördlichen Bereich der Bahnhofstraße sind ca. 25 – 30 neu zu ordnende Stellplätze im öffentlichen Raum geplant. In Abstimmung mit dem Tief- und Hafenausbauamt wird für den Ausbau der Bleicherstraße ein separater Park- und Grünstreifen vorgesehen. An der Planstraße B und in der südlichen Bahnhofstraße sind ebenfalls Parkstreifen mit öffentlichen Besucherstellplätzen vorgesehen. Damit kann der Stellplatzbedarf im öffentlichen Raum abgedeckt werden, zusätzlich stehen Stellplätze im o.g. SO zur Verfügung. Der Stellplatzbedarf ergibt sich aus dem Schlüssel von 0,2 – 0,25 öffentlichen Stellplätzen je Wohnung, demnach sind bei ca. 200 - 250 Wohnungen etwa 40 - 50 öffentliche Stellplätze nötig.

Zu beachten ist, dass der ruhende Verkehr als auch Bäume die Rettungswege der Feuerwehr nicht beeinträchtigen dürfen.

In den privaten Baufeldern ist ein adäquates Stellplatzangebot entsprechend der quantitativen Vorgaben der sich ansiedelnden Nutzungen zu schaffen. Im SO und im MI 1 sind Stellplätze in Tiefgaragen, Garagengeschoßen oder einem Parkhaus unterzubringen. Der Stellplatzbedarf in den WA 1 und WA 2 ist durch Tiefgaragen zu decken. Damit soll dieser verdichtete städtebauliche Raum von großen Stellplatzarealen freigehalten und grüne Ost-West-Achsen sollen zwischen den Gebäuden realisiert werden. Tiefgaragen sind darüber hinaus auch in allen anderen Baugebieten zulässig und städtebaulich wünschenswert, um eine höhere Freiraumqualität zu erzielen. Sie sind auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig und bei der Ermittlung der zulässigen Zahl der Vollgeschosse und der Geschossfläche nicht anzurechnen. Die Tiefgaragenlösung führt dazu, dass eine städtebauliche und landschaftsplanerische Aufwertung des Gebietes erreicht wird, da weniger Flächen für oberirdische Stellplätze versiegelt werden. Außerdem können die Immissionen auf benachbarte Nutzungen deutlich gemindert werden.

ÖPNV:

Aus der Analyse der verkehrlichen und städtebaulichen Situation (vgl. Kap. 2.2.3) ergeben sich derzeit keine nennenswerten Änderungen oder Ergänzungen im ÖPNV-Netz im Umfeld des Untersuchungsgebietes. Es besteht eine gute Erschließungsqualität für den ÖPNV. Kein Ort im Plangebiet befindet sich mehr als 400 m Luftlinie von einer Haltestelle entfernt, für große Teile der Baugebiete ergeben sich

mehrere Alternativen zur ÖPNV-Nutzung im Nahbereich. Auf eine attraktive Zugangssituation zu den ÖPNV-Haltestellen Steintor, Bagehl, Blücherstraße und Mühlendamm ist zu achten. Für das Plangebiet ist eine Treppenanlage von der Ecke Bahnhofstraße/Ernst-Barlach-Straße hinunter zum künftigen Stadtplatz angedacht. Dadurch würde sich eine attraktive Verknüpfung des Stadtplatzes und der Grubenstraße in Richtung Steintor und ÖPNV-Einrichtungen ergeben.

Fuß- und Radwege:

Die Entwicklung und gestalterische Ausformung wesentlicher Ost-West-Beziehungen von der Steintor-Vorstadt zum Landschaftsraum der Oberwarnow, z.B. zwischen Lindenstraße und Bleichergraben und weiter bis zum Mühlendamm, der Straße am Güterbahnhof über den ehemaligen Hauptzugang zum Gaswerksgelände bis zur Oberwarnow und weiter über die Warnowinsel zum Mühlendamm oder von der Ferdinandstraße zum Lokschuppen und weiter zur Oberwarnow sind eine städtebauliche Zielstellung. Außerdem sind die öffentlichen Nord-Süd-(Grün-)Achsen durch das Plangebiet von der Viergelindenbrücke bis zum Südende des ehemaligen Bahnhofsbereichs zu entwickeln.

Dazu wurden die entsprechenden Fuß- und Radwegeverbindungen im Plangebiet festgesetzt. So entsteht eine Nord-Süd-Achse, die sich als Grünzug und Geh- bzw. Radweg von der Unterführung der Ernst-Barlach-Straße über den grünen Stadtplatz, eine breite öffentliche Grünfläche und durch die südlichen Wohngebiete hindurch nach Süden fortsetzt. Die Wege führen an den Baudenkmalen vorbei und schließen an die Ost-West-Achsen der Planstraßen an.

Die Straße am Pflegeheim Blücherstraße mündet am östlichen Ende in einen Fußweg, der als Treppenanlage die Böschung hinunter in das Plangebiet und weiter in die anschließenden Grünbereiche und die Warnow-Niederung führen soll.

3.6 Technische Infrastruktur

Die Ver- und Entsorgungsanlagen innerhalb des Plangebietes sind neu zu errichten. Die Ernst-Barlach-Straße, die Bahnhofstraße und die Bleicherstraße sind stadttetchnisch mit allen Medien wie Fernwärme, Gas, Wasser, Abwasser, Telekommunikationseinrichtungen usw. erschlossen. Für die leitungsgebundenen Anlagen existieren Anbindungspunkte an vorhandene Leitungssysteme der jeweiligen Ver- und Entsorgungsträger. Möglicherweise noch vorhandene Altleitungen werden zurückgebaut.

Zu beachten und als planerische Restriktionen zu behandeln sind die z.T. sehr großen Hauptversorgungs- und Hauptabwasserleitungen, die das Plangebiet queren. Südlich der Ernst-Barlach-Straße und westlich des Pflegeheims sind Gas-, Wasser- und Abwasserleitungen mit ihren einzuhaltenden Abstandsflächen zu beachten. Dies betrifft auch eine Abwasserleitung im Südosten des Plangebietes und eine Gasleitung, die von der Bahnhofstraße in Richtung Gaswerk führt. Daneben sind Fernmeldekabel, Hausanschlussleitungen usw. zu beachten. Im Nordosten des Plangebietes soll der das Sondergebiet kreuzende Abschnitt der Gasleitung in die Bleicherstraße verlegt werden.

Die Mindestabstände zu Leitungen sind bei Bau- und Anpflanzungsmaßnahmen zu beachten.

Die Leitungen sind für die Nutzung durch die Träger der Ver- und Entsorgung mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht versehen worden.

Im Zuge der Erschließungsarbeiten sind in Abstimmung mit den Ver- und Entsorgungsträgern im Verkehrsraum bzw. auf sonstigen Flächen ausreichende Leitungstrassen vorzusehen. Die Beteiligten sollen frühzeitig in die Planung einbezogen werden, um die gleichzeitige Einbringung der Ver- und Entsorgungsleitungen zu gewährleisten.

Im Folgenden werden die wichtigsten Parameter der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur erläutert.

3.6.1 Wasserversorgung

Die Versorgung mit Trinkwasser wird durch die Anbindung an die Frischwasserleitungen im Norden des Plangebietes, in der Bahnhofstraße bzw. in der Bleicherstraße sichergestellt. Im Plangebiet ist eine Ringerschließung zwischen den beiden Leitungen zu realisieren. Versorgungsträger ist die Eurawasser Nord GmbH. Neuanschlüsse zur Wasserversorgung sind mit dem Versorgungsträger abzustimmen. Hinsichtlich des sparsamen Umganges mit Trinkwasser sollte der Einsatz von wassersparenden Technologien bevorzugt werden.

Die vorhandenen Trinkwasserleitungen im Norden des Plangebietes (DN 300 AZ und DN 200 GG Bleicherstraße) sind zu beachten, vgl. Kap. 3.6.

3.6.2 Löschwasser/Brandschutz

Die Löschwasserversorgung soll aus dem öffentlichen Netz erfolgen, das entsprechend zu dimensionieren ist. Die Löschwasserbereitstellung über Unterflurhydranten ist mit dem Versorgungsunternehmen und dem Brandschutzamt abzustimmen. Bei der Sicherstellung der Löschwasserversorgung ist gemäß Arbeitsblatt W 405 der technischen Regeln des DVGW davon auszugehen, dass eine Löschwassermenge von 96 m³/h über 2 Stunden bereitzustellen ist. Die Abstände der Unterflurhydranten sollten einen Abstand von ca. 100 m zueinander nicht unterschreiten.

Die Zugänglichkeit für die Feuerwehr, insbesondere Zu- und Durchfahrten sowie Aufstell- und Bewegungsflächen für die Einsatzfahrzeuge, müssen entsprechend der Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr von Aug. 2006 gewährleistet sein. Zu beachten ist, dass der ruhende Verkehr als auch Bäume die Rettungswege der Feuerwehr nicht beeinträchtigen dürfen.

Der öffentliche Geh- und Radweg in der Mitte des Plangebiets soll in seiner Breite von 3,50 m + Bankette auch für die Feuerwehr im Notfall nutzbar sein und für die Neuverlegung einer löschwasserführenden Leitung mit Hydranten genutzt werden. Damit kann eine bisher bestehende Wegebauast von der ehemaligen Güterabfertigung zum Hydranten an der Neuen Bleicherstraße entfallen. Die Anforderungen für die löschwasserseitige Erschließung und die Feuerwehrbewegungsflächen sind bei der Erschließung und Bebauung zu beachten.

3.6.3 Abwasserableitung

Die Ableitung des Regenwassers aus dem Plangebiet erfolgt zentral. Eine Versickerung sämtlicher anfallender Regenwassermengen ist nur bedingt möglich. Dies ist in der im Vergleich zu den früheren Gleisanlagen wesentlich höheren Versiegelung so-

wie auch in der Nähe zur Warnow und dem entsprechend hohen Grundwasserstand sowie in den anstehenden Geschiebemergeln und -lehmen begründet.

Das Regenwasser der Dach- und Verkehrsflächen soll gesammelt und in den Regenwassersammler DN 500 in der Bleicherstraße bzw. vom südlichen Teil in den Regenwassersammler DN 300 eingeleitet werden. Dabei sind zwecks Retention Staukanäle im öffentlichen Raum vorzusehen. Die entsprechenden Abstimmungen sind im Rahmen der Erschließungsplanung mit der Eurawasser Nord GmbH bzw. dem Warnow Wasser- und Abwasserverband (WWAV) zu führen.

Trotz einer zentralen Regenentwässerung wird aus Gründen des Ressourcenschutzes empfohlen, Regenwasser der privaten Haushalte für die Bewässerung der Grünflächen aufzufangen.

Das Abwasser ist zentral in die Abwasserleitungen in den umgebenden Straßen einzuleiten. In der Bahnhof- und Bleicherstraße sind Mischwassersammler vorhanden. Die Schmutzwasserleitungen werden ebenfalls von der Eurawasser betrieben.

Die genannten Abwasserleitungen im Norden (Mischwasserkanal Ei 850/1300) und Süden (Mischwasserkanal DN 300) des Plangebietes sind zu beachten.

3.6.4 Elektroenergieversorgung

Stromleitungen mit Anschlusspunkten befinden sich in der Ernst-Barlach-Straße, der Bahnhofstraße und der Bleicherstraße. Für die innere Erschließung des Plangebietes ist ein neues Versorgungsnetz aufzubauen. Südlich der Planstraße A ist die Errichtung einer neuen Trafostation vorgesehen. Im Bereich der Gasleitungstrasse südl. des WA 3 wurde ein 20 kV-Kabel verlegt. Weitere Abstimmungen zur Erschließung müssen im Rahmen der Erschließungsplanung mit der Stadtwerke Rostock AG erfolgen.

Aufgrund des Klima- und Ressourcenschutzes ist der Einsatz von Solarenergie zu empfehlen. Dies sollte bei der Exposition der Gebäude und der Dachflächen beachtet werden.

3.6.5 Straßenbeleuchtung

Entlang der Planstraßen und am Stadtplatz ist die Errichtung von Straßenlaternen vorgesehen, die von der Gestaltung her den Funktionen entsprechen und die die Straßen- und Platzbereiche ausreichend ausleuchten. Auch entlang des Fußweges nach Süden ist eine Wegebeleuchtung vorgesehen. Dabei ist die Einflugschneise in den Fledermauskeller unter dem Pflegeheim Blücherstraße von direkter Beleuchtung freizuhalten. Die Ausführungsplanung der Stadtwerke sieht vor, einen Bereich von beidseitig ca. 15-20 m vor der Einflugöffnung von Lampen freizuhalten. Die Leuchten sind nach oben geschlossen und strahlen zielgerichtet nach unten auf den Geh- und Radweg ab. Grundsätzlich sollen insektenschonende, quecksilberfreie Natrium-Hochdruckdampflampen oder solche mit LED-Technik eingesetzt werden, um eine übermäßige Lockwirkung auf Nachtfalter und andere nachtaktive Tierarten auszuschließen.

3.6.6 Wärmeversorgung

Das Plangebiet liegt überwiegend im Geltungsbereich der Fernwärmesatzung der Hansestadt Rostock vom 13.11.07. Ausnahmen sind nur für die Nutzung regenerativer Energien (z.B. Geothermie, Solarthermie) zulässig. Die vorhandenen Fernwärmeleitungen können zum Anschluss genutzt werden. Für die Baufelder WA 1 und WA 2 wurde parallel zum öffentlichen Fuß- und Radweg ein Leitungsrecht in einer Breite von 2,0 m für eine Fernwärmeleitung festgesetzt. Die Versorgung wird durch die Stadtwerke Rostock AG sichergestellt. Die Versorgungsbedingungen sind mit dem Versorgungsträger abzustimmen.

Die genannten Gasleitungen im Norden (500/600 St) und Süden (600 St) des Plangebietes sind zu beachten. Im Bereich des SO soll die nördliche Gasleitung in die Bleicherstraße umverlegt werden. Die südlich im WA 3 und WA 4 verlaufende Gasleitung wurde hinsichtlich ihrer genauen Lage eingemessen und im Entwurf daher in korrigierter Weise mit den dazugehörigen Leitungsrechten festgesetzt.

Aufgrund des Klima- und Ressourcenschutzes ist der Einsatz von Solarenergie zu empfehlen. Dies sollte bei der Exposition der Gebäude und der Dachflächen beachtet werden. Außerdem gewährleisten Anlagen der Geothermie eine klima- und ressourcenschonende Energieversorgung.

3.6.7 Anlagen der Telekommunikation

Die Versorgung mit Anlagen der Telekommunikation wird durch die Deutsche Telekom AG und die Kabel Deutschland GmbH sichergestellt. Das Leitungsnetz ist dazu auszubauen. Für den rechtzeitigen Ausbau sind Abstimmungsgespräche mit den Versorgungsträgern zu führen.

3.6.8 Müllentsorgung/Abfallwirtschaft

Die Abfallentsorgung erfolgt auf Grundlage der Abfallsatzung der Hansestadt durch die Stadtentsorgung Rostock. Für das Plangebiet ist die ordnungsgemäße Abfallentsorgung über die Erschließungsstraßen mit Fahrbahnbreiten von mind. 5,0 m, die im Falle von Stichstraßen mit ausreichend dimensionierten Wendeanlagen (22,5 m Durchmesser) ausgebildet werden, gesichert.

Standorte für Wertstoffbehälter befinden sich südlich der Ernst-Barlach- und östlich der Ferdinandstraße. Der letztgenannte Standort an der geplanten Kita soll geringfügig verlegt, mit einem Zaun umgeben und eingegrünt werden, um Konflikte mit der Kita zu vermeiden. Bei einem Vor-Ort-Termin mit den betroffenen Behörden wurde auch über eine Verlagerung des Standortes beraten, allerdings wurde festgestellt, dass der Standort an dieser Stelle abgestimmt und notwendig ist. Alternativen stehen in der näheren Umgebung nicht zur Verfügung.

Für die private Zuwegung im WA 4 wurde ein Stellplatz für Mülltonnen der Anlieger für den Tag der Abfuhr ausgewiesen.

Die privaten Stellplätze für Müllbehälter sind entsprechend den örtlichen Bauvorschriften zu begrünen und so zu gestalten, dass eine leichte Reinigung möglich ist und Ungezieferentwicklung nicht begünstigt wird.

3.7 Grünordnung

In die grünordnerische Gestaltung des Plangebietes fließen die Erhebungen aus der Eingriffs-Ausgleichs-Problematik mit der städtebaulichen Gestaltung des Plangebietes mit Hilfe von Maßnahmen der Grünordnung zusammen. Die grünordnerischen und Umweltbelange sind detailliert im Grünordnungsplan und im Umweltbericht zum Bebauungsplan dargestellt. Im Kapitel Grünordnung werden die Ergebnisse kurz zusammengefasst.

3.7.1 Eingriffe in Natur und Landschaft

Im Zuge des Planverfahrens ist zu prüfen, inwieweit sich aus der Planung Eingriffe in Natur und Landschaft ergeben. Insbesondere ist die Zulässigkeit von Eingriffen zu untersuchen, sind Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Eingriffen festzulegen, und unvermeidbare, zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft zu ermitteln. Des Weiteren sind geeignete Ausgleichsmaßnahmen für ermittelte Eingriffe vorzuschlagen und festzusetzen.

Die Eingriffsermittlung und abgeleitete Kompensationsmaßnahmen werden im Grünordnungsplan ausführlich und im Umweltbericht zusammengefasst dargelegt. Für das Kapitel Grünordnung werden Grundlagen und Ergebnisse im Folgenden zusammengefasst dargestellt.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes werden Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereitet. Auf einer beplanten Fläche von insgesamt ca. 8,5 ha wird die Herrichtung von Sondergebiets-, Mischgebiets- und Wohngebietsflächen und Flächen für Gemeinbedarf, Erschließungsflächen, Grünflächen und Flächen für Ver- und Entsorgungsanlagen vorgesehen.

Vorhandene Gebäude wurden schon vor Planaufstellung umgenutzt, vorhandene Erschließungsstraßen werden weiter genutzt und umgebaut.

Der Bebauungsplan sieht auf einer Gesamtfläche von ca. 2,2 ha die Erstellung von Bauflächen für die Baugebiete WA 1 - WA 6, für das Mischgebiet MI 1, für das Sondergebiet und für Flächen für Gemeinbedarf vor. Die Wohngebiete WA 7 bis WA 8 (ehemalige Güterabfertigung) und das Mischgebiet MI 2 (ehemaliges Bahnhofgebäude) verursachen, wegen der Umnutzung vorhandener Gebäude, keine Eingriffe.

Der Bebauungsplan bereitet Eingriffe für Erschließungsflächen in einer Größe von ca. 1,29 ha vor. Bei den vorhandenen, weiter nutzbaren Erschließungsflächen der Bahnhofstraße und der Bleicherstraße kommt es zu geringfügigen Eingriffen.

Folgende Maßnahmen werden vorbereitet:

- Umnutzung vorhandener baulicher Anlagen
- Neuanlage von baulichen Anlagen
- Umnutzung von Erschließungsflächen
- Neuanlage von Erschließungsflächen
- Neuanlage von Grünflächen und Herstellung einer öffentlichen Parkanlage als zentrale Grünachse
- Neuanlage von privaten Grünflächen

Der nördliche Teil des Plangebietes (ca. 1/3 der Planfläche) befindet sich im Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“. Diese Flächen werden durch den Sanierungs-

träger erschlossen. Der südliche Teil des Plangebietes (ca. 2/3 der Planfläche) wird durch einen Erschließungsträger zur Erschließung vorbereitet.

Methodik

Die Untersuchung der Eingriffsproblematik folgt den „Hinweisen zur Eingriffsregelung“ des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern (LUNG 1999). Detaillierte Darstellungen zur Bilanzierung sind im Grünordnungsplan zum Bebauungsplan zu finden. Eingriffe und Ausgleichsmaßnahmen werden jeweils für den nördlichen und südlichen Teil des Plangebietes getrennt ermittelt und dem Sanierungsträger bzw. dem Erschließungsträger zugeordnet.

Auf Grundlage der Vermessungspläne, Erhebungen vor Ort und umfassenden Recherchen zu allen Schutzgütern, ist der Zustand von Natur und Landschaft anhand von Landschaftsfaktoren und Landschaftselementen ermittelt worden.

Im Umweltbericht wird auf die Natur- und Landschaftsbelange für alle Schutzgüter in Bezug auf vorhabenbedingte und potentielle Wirkungen im Einzelnen eingegangen. Hinsichtlich der wirkungsbedingten potentiellen Beeinträchtigungen ist zwischen Flächenverlusten (aus Bodenversiegelungen), Funktionsverlusten (aus Biotopbeseitigungen oder Artenverlusten) und Funktionsminderungen (wegen Beeinträchtigungen von Biotopen und Arten) zu differenzieren.

Neben absehbaren Beeinträchtigungen werden auch positive Auswirkungen der Planung im Sinne von Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen herausgestellt.

Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Eingriffe

Die Bebauungsplanung sieht die Bebauung und Umnutzung städtischer Brachen ehemaliger Verkehrsanlagen und bebauter Flächen vor. Damit wird dem Bodenschutz in besonderer Weise Rechnung getragen.

Mit Entwicklung der Bauflächen sind bedeutende Anlageteile für die gärtnerische Gestaltung, insbesondere auf dem und in der Umgebung des Stadtplatzes und innerhalb der Wohngebiete WA 1 - WA 6, ebenso wie innerhalb der Fläche für Gemeinbedarf, vorgesehen. Darüber hinaus wird auf privaten Grünflächen Zäsurgrün als Abstandsgrün zum öffentlichen Fuß- und Radweg geplant. Die genannten gärtnerisch gestalteten Flächen werden als Minderungsmaßnahmen gewertet.

Vorhandene Gehölzbestände sind, soweit sie nicht für Bebauung oder Erschließungsflächen in Anspruch genommen werden müssen, zum Erhalt festgesetzt worden.

Eingriffsermittlung

Im Grünordnungsplan werden die Eingriffe in Natur und Landschaft entsprechend dem beschriebenen Modell ermittelt.

Die Eingriffe werden für den nördlichen und südlichen Teil des Plangebietes gesondert ermittelt. Für den südlichen Teil des Plangebietes macht sich zusätzlich eine Trennung in Eingriff für Bebauung und Erschließungsflächen erforderlich.

Für die Eingriffsflächen ergibt sich im nördlichen Teil des Plangebietes (SO, MI 1 und Verkehrsflächen), Sanierungsträger, ein Kompensationserfordernis von 7.820 m² Flächenäquivalent.

Im südlichen Teil des Plangebietes, Erschließungsträger, ergibt sich ein Kompensationserfordernis von 43.377 m² Flächenäquivalent.

Ausgleich der Eingriffe

Für Ausgleichsmaßnahmen werden Maßnahmen innerhalb und außerhalb des Plangebietes vorgesehen.

- Neuanlage einer Grünachse als öffentliche Parkanlage mit Anlage von Baumgruppen vorwiegend heimischer Arten und extensiv zu pflegenden Landschaftsrasenflächen (5.348 m² Parkanlage – Flächenäquivalent von 8.022 m²)
- Umfangreiche Baumpflanzungen in Straßenräumen und innerhalb von Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung als Teil der geplanten Grünverbindung (128 Stück Bäume entsprechend Festsetzungen)
- Pflegemanagement innerhalb der Dierkower Moorwiese zur Wiedergewinnung von Feuchtwiesenlebensräumen mit Orchideenstandorten (2,09 ha Pflegemanagement über einen Zeitraum von 5 Jahren – Flächenäquivalent von 31.350 m²)

Verlust von Einzelbäumen

Entsprechend Baumschutzkompensationserlass M-V vom 15.10.2007 sind verlorene Bäume im Zusammenhang mit naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen zu kompensieren.

Baumverluste und notwendiger Ausgleich wurden für das Plangebiet gesondert ermittelt. Insgesamt wird vom Verlust von 108 Bäumen verschiedener Arten ausgegangen. Es wurde ein Kompensationsbedarf von 123 Bäumen ermittelt. Der Kompensationsbedarf kann mit der Anpflanzung von mindestens 128 Bäumen in den Erschließungsstraßen (Bleicherstraße, Planstraße A, Planstraße B) und auf Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung und den zugeordneten Grünflächen auf dem Stadtplatz zur Anlage der geplanten Grünverbindung innerhalb des Plangebietes vollständig ausgeglichen werden. 5 Bäume gehen in die Ausgleichsbilanz ein.

Ergebnis der Bilanzierung

Aus der im Grünordnungsplan und dem Umweltbericht dargestellten Bilanzierung der Eingriffe und Ausgleichsmaßnahmen ergibt sich, dass die durch das Planvorhaben entstehenden Eingriffe in Natur und Landschaft kompensiert werden können.

Der ermittelte Kompensationsbedarf wird durch Maßnahmen innerhalb und außerhalb des Plangebietes ausgeglichen. Im Plangebiet dienen öffentliche und private Grünflächen dem Ausgleich. Außerhalb des Plangebietes wird ein Teilgebiet der Dierkower Moorwiese mit Pflegemanagement dem Ausgleich angerechnet. Der Kompensationsbedarf an Einzelbäumen lässt sich im Plangebiet ausgleichen.

Zuordnung der Ausgleichsmaßnahmen

Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des Baugesetzbuches stellen die Neuanlage der öffentlichen Parkanlage als parkartige Grünfläche und das Zäsurgrün auf privaten Flächen dar.

Darüber hinaus werden externe Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Plangebietes erforderlich. Die Hansestadt Rostock hat hierfür das Pflegemanagement auf einem Teil der Dierkower Moorwiese zur Wiederherstellung des Feuchtlebensraums mit Orchideenstandorten vorgeschlagen.

Den Eingriffen für Bebauung und Erschließungsmaßnahmen des nördlichen Teils des Plangebietes, Sanierungsträger, werden 42 Baumpflanzungen im nördlichen Teil des Plangebietes zugeordnet. Darüber hinaus wird dem Sanierungsträger die Ausgleichsmaßnahme Teil 1, Dierkower Moorwiese, zugeordnet.

Für Eingriffsflächen, die mit den Baugebieten des südlichen Teil des Plangebietes, Erschließungsträger, (WA 1 - 6 und Gemeinbedarfsflächen) verbunden sind, wird die Ausgleichsmaßnahme Teil 2, Dierkower Moorwiese, zugeordnet.

Den Eingriffen für Erschließungsmaßnahmen des südlichen Teil des Plangebietes, Erschließungsträger, werden einerseits die Ausgleichsmaßnahme Anlage der öffentlichen Parkanlage innerhalb des Plangebietes und darüber hinaus die Ausgleichsmaßnahme Teil 3, Dierkower Moorwiese, zugeordnet.

3.7.2 Grünordnerische Inhalte des Bebauungsplanes

Die Grünordnungsplanung bereitet die Gestaltung von Grünflächen und Verwendung von Großgrün zur ansprechenden Gestaltung des Plangebietes vor und berücksichtigt gleichzeitig die Ziele des Artenschutzes.

Kernstück der Planung ist die Schaffung einer sowohl im Flächennutzungsplan als auch im Landschaftsplan der Hansestadt Rostock verankerten Grünachse in Nord-Süd-Richtung zur Verknüpfung der Grünverbindungen aus der östlichen Altstadt mit dem Landschaftsraum an der Warnow in Ost-West-Richtung.

Diese Grünachse verbindet öffentliche Grünräume unterschiedlicher Gestalt- und Aufenthaltsqualität miteinander. Den Auftakt der Nord-Süd-Verbindung bildet ein begrünter Stadtplatz zwischen der Unterführung unter der Ernst-Barlach-Straße bis zur Planstraße A. Dieser Platz soll das Umfeld Handels- und Dienstleistungseinrichtungen abrunden und aufwerten. Zur Gestaltung werden Bäume in begehbaren Flächen (Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung) und innerhalb von herzustellenden Grünflächen eingeordnet. Die herzustellenden Grünflächen setzen sich aus drei Teilflächen auf Böschungen an der Ernst-Barlach-Straße und an der Bahnhofstraße und einer Fläche nördlich der Pflegeresidenz zusammen.

In südliche Richtung schließt sich eine 19,50 m breite öffentliche Parkanlage mit einem Fuß- und Radweg am östlichen Rand an. Diese Grünfläche soll als grüne Insel im Zentrum des Baugebietes vorwiegend mittels Rasenflächen und Baumgruppen gestaltet werden. Sie schließt einen Spielplatz für Kinder der Altersgruppe 7 - 12 Jahre ein und endet an der Freifläche der Kindereinrichtung, der Fläche für Gemeinbedarf.

Der südliche Abschnitt der Fußgänger- und Radfahrer Verbindung führt an privaten Grünflächen, die als extensive Gartenflächen genutzt werden sollen, und damit das „grüne Band“ verlängern, vorbei.

Neben der geplanten Verbindung in Nord-Süd-Richtung werden die neuen Planstraßen A und B den gewünschten Ost-West-Verbindungen im Gebiet gerecht. Auch im Bereich der Gaswerkszufahrt wird im Entwurf eine Grünachse in Ost-West-Richtung vorgehalten, der u.a. die Spielplatzfläche umfasst. Im Vorfeld der Errichtung des Spielplatzes sollte das Mindestuntersuchungsprogramm für Spielplätze der Hansestadt Rostock zur Anwendung kommen, um Gefährdungen für spielende Kinder vollständig auszuschließen.

Da das Gebiet kaum erhaltenswerten Altbaumbestand aufweist, werden für die Neugestaltung der Straßenräume geordnete Neupflanzungen vorgesehen.

Erhaltenswert sind drei Bäume an der Ferdinandstraße und ein Gehölz aus heimischen Baumarten auf der Böschung der nördlichen Bahnhofstraße.

Mit der Großgrüngestaltung des Gebietes wird gleichzeitig die notwendige Baumkompensation im Plangebiet abgeleistet.

Für Ziele des Artenschutzes werden im Zuge der Sanierung Nisthilfen für Fledermäuse und Brutvögel am ehemaligen Lokschuppen und Stellwärterhäuschen und am Neubau der Kindereinrichtung angebracht.

3.8 Aufschüttungen und Abgrabungen

Im Plangebiet ist ein Bodenaustausch zum größten Teil bereits erfolgt. Dabei wurde der Bahnschotter entsorgt und Mutterboden aufgetragen. Die kontaminierten Bodenbereiche im Bereich des Lokschuppens und südlich davon sollen mit mind. 30 cm Mutterboden überdeckt werden (vgl. Kap. 3.10 und Teil B-Text Pkt. 8.1).

3.9 Übernahme von Rechtsvorschriften

3.9.1 Örtliche Bauvorschriften/Gestaltung

Die Satzung über die örtlichen Bauvorschriften dient der Anpassung der Baulichkeiten an die örtlichen Verhältnisse und der Wahrung eines, die Außenanlagen betreffend, einheitlichen Gebietscharakters, ohne jedoch die Möglichkeiten des individuellen Bauens zu sehr einzuschränken.

Die Fassaden in den Allgemeinen Wohngebieten sind mind. je 15 m Fassadenlänge durch vor- oder zurücktretende Gebäudeteile zu gliedern oder farblich oder in der Materialwahl unterschiedlich zu gestalten. Ungegliederte oder fensterlose Fassadenflächen, die eine Länge von 10 m überschreiten, sind mit Rank- oder Klettergehölzen zu begrünen. Die aus Schallschutzgründen unter Pkt. 7.3 festgesetzten Doppelfassaden im SO sind überwiegend als transparente Glaskonstruktion auszuführen.

Bei Ziegel-Dacheindeckungen gilt: es sind nur unglasierte rote, braune, anthrazitfarbene oder schwarze Tonziegel oder Betonpfannen zulässig.

Für die WA 4 und WA 6 gilt zwecks Umgebungsschutz für die Baudenkmale Ehemaliges Stellwerk und Lokschuppen mit Drehscheibe: die Dachneigung darf max. 25° betragen. Fachwerkfassaden und Fassaden mit einem sichtbaren Klinkeranteil über 50 % sind unzulässig.

Die nicht bebauten, privaten Grundstücksflächen sind gärtnerisch anzulegen. Vorgärten dürfen nicht als Lager- oder Arbeitsfläche genutzt werden. Standplätze für Müllbehälter und Einfriedungen sollen ortsbildgerecht gestaltet werden und der Attraktivität der Baugebiete nicht entgegenstehen. Dauerstellplätze von Müllbehältern sind mit einer blickdichten, dauerhaften Bepflanzung, begrünten Umkleidung oder Rankgittern zu versehen. Sie sind im Vorgartenbereich unzulässig. Der Vorgarten ist die Fläche zwischen der Straßenbegrenzungslinie und der straßenzugewandten Gebäudefront bzw. deren Verlängerung.

Als Einfriedungen sind nur berankte Zäune sowie geschnittene Hecken aus heimischen, standortgerechten Laubgehölzen in 2xv Baumschulqualität zulässig. Entlang der Planstraßen dürfen Hecken und Zäune 1,20 m Höhe nicht überschreiten. Entlang des öffentlichen Geh- und Radweges dürfen Hecken und Zäune 1,50 m Höhe nicht überschreiten.

Die Aufstellung oberirdischer Gas- oder Ölbehälter ist nicht zulässig. Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie sind auf den Dachflächen zulässig.

Innerhalb des Wohngebietes ist die Größe von Werbeanlagen beschränkt, um eine gewerbliche Prägung und ein Ausufern dieser Einrichtungen zu verhindern. Werbeanlagen sind in den Allgemeinen Wohngebieten nur an der Stätte der Leistung bis zu einer Größe von 1,0 m² zulässig. Im gesamten Geltungsbereich gilt: Werbeanlagen mit wechselndem oder sich bewegendem Licht sind unzulässig.

Nach § 84 der LBauO M-V handelt ordnungswidrig, wer vorsätzlich oder fahrlässig private Grundstücksflächen nicht gärtnerisch anlegt oder Koniferen anpflanzt, Stellplätze für Müllbehälter im Vorgartenbereich anlegt oder nicht begrünt einfriedet, Einfriedungen nicht als berankte Zäune oder Hecken ausführt, ungegliederte oder fensterlose Fassadenflächen über 15 m Länge nicht baulich gliedert oder über 10 m Länge begrünt, Doppelfassaden im SO nicht überwiegend als transparente Glaskonstruktion ausführt, glasierte Dachziegel oder andere als die genannten Ziegelfarben verwendet, im Bereich mit Umgebungsschutz für die Baudenkmale (WA 4 und WA 6) Dächer über 25 ° Dachneigung oder Fachwerkfassaden und Fassaden mit einem sichtbaren Klinkeranteil über 50 % errichtet, oberirdisch Gas- oder Ölbehälter aufstellt, Werbeanlagen außerhalb der Stätte der Leistung größer als 1,0 m² oder mit Leuchtfarben, wechselndem oder sich bewegendem Licht errichtet. Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße von bis zu 500.000 € geahndet werden.

3.9.2 Naturschutzrechtliche Festsetzungen

Natur- oder Landschaftsschutzgebiete oder geschützte Landschaftsbestandteile sind von der Planung nicht betroffen. Naturschutzrechtliche Festsetzungen dienen dem Artenschutz sowie dem Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft (vgl. Umweltbericht).

Die zum Erhalt festgesetzten, z.T. gesetzlich geschützten Bäume sind dauerhaft vor Beeinträchtigungen, die den Fortbestand gefährden, und während der Baumaßnahmen gem. DIN 18920 zu schützen. Beschädigte oder abgegangene Gehölze sind gleichwertig zu ersetzen.

3.10 Kennzeichnungen/nachrichtliche Übernahmen

Nach der Denkmalliste der Hansestadt Rostock sind die ehemalige Güterabfertigung, der Loksuppen mit Drehscheibe und das ehemalige Stellwerk denkmalgeschützt. Die Umnutzung hat in enger Abstimmung mit der Denkmalbehörde zu erfolgen. Dies ist bezüglich der Güterabfertigung bereits erfolgt, wodurch eine zeitgemäße Nachnutzung für dieses Gebäude gefunden werden konnte.

Die Grenze der Trinkwasserschutzzonen II und III der Oberflächenwasserfassung der Warnow verlaufen von Nord nach Süd durch den Geltungsbereich. Die Grenzen sind in der Planzeichnung entsprechend der konkretisierten Angaben der Wasserbehörde nachrichtlich übernommen worden. Außerdem liegt der Geltungsbereich innerhalb der Trinkwasserschutzzone IIIb (GW IIIb) der Grundwassererfassung. Die damit verbundenen Verbote und Nutzungsbeschränkungen zum Trinkwasserschutz gemäß der Schutzzonenverordnung des Trinkwasserschutzgebietes „Warnow“ (Bezirkstag Rostock: Beschluss-Nr. 54-15/80 vom 27. März 1980) sind zu beachten.

Gemäß „Gefährdungsabschätzung“ für den ehemaligen Friedrich-Franz-Bahnhof (Baugrund Stralsund, Sept. 2008) sind lokal begrenzte, kontaminierte Bodenbereiche im Gebiet des Lokschuppens und südlich davon (WA 5 und 6) und an der Planstraße B am Abzweig von der Bahnhofstraße bekannt. Seit Beginn der 1990er Jahre wurden Verdachtsflächen im Plangebiet erfasst und untersucht. Die Verdachtsflächen wurden in der Gefährdungsabschätzung aufgrund der vorhandenen Untersuchungen bewertet. Im Ergebnis wird festgestellt, dass die meisten kontaminierten Bereiche durch Bodenaustausch bereits beräumt wurden bzw. sich ehemalige Belastungen abgebaut haben. Eine Gefährdung für Schutzgüter geht von den Verdachtsflächen daher nicht aus. In den gekennzeichneten Bereichen des WA 5 und WA 6 ist durch die Überdeckung mit Boden der Kategorie Z 0 ein mindestens 30 cm mächtiger, unbelasteter Oberboden herzustellen. Erdarbeiten sind unter Fachbauleitung und in Abstimmung mit dem Amt für Umweltschutz der Hansestadt Rostock durchzuführen. Belasteter Bodenaushub ist entsprechend seiner Beschaffenheit nach den Bestimmungen des Kreislaufwirtschafts- und Bundesbodenschutzgesetzes zu entsorgen. Der Verbleib des Bodenaushubs ist zu dokumentieren. Aus diesem Grund ist mit Mehrkosten zu rechnen.

Vom stillgelegten Gaswerk gehen keine Gefährdungen für den Wohnbaustandort aus. Die Gutachter empfehlen zur Kontrolle die Installation eines Messregimes im Gaswerksgelände zur Sicherung der Anwohner und Passanten.

Im Geltungsbereich (Planstraße B, WA 5 und WA 6) befinden sich Grundwassermessstellen, die zu erhalten sind. Im Falle einer Überbauung durch Gebäude oder Erschließungsanlagen sind die Grundwassermessstellen in Abstimmung mit dem Umweltamt der Hansestadt Rostock zu versetzen.

Gemäß Sanierungsplan des StALU MM vom 4.12.09 werden eine Spundwand und ein Horizontalfilterbrunnen westlich des Gaswerksgeländes an der südwestlichen Grenze des Plangebietes errichtet. Daher sind teilweise 3 m Abstandsflächen innerhalb des Plangebietes auf den im äußersten Südosten gelegenen Grundstücken von der Bebauung freizuhalten und für den Fall der Pflege bzw. Sanierung der Einrichtungen mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zu sichern.

Aufgrund der Bombardierungen Rostocks im II. Weltkrieg wird der Geltungsbereich nach Angaben des Katastrophenschutzes als kampfmittelbelastet eingestuft. Hinsichtlich von Kampfmittelsondier- und Bergungsarbeiten sind Abstimmungen mit dem Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz M-V erforderlich (vgl. Teil B Text Pkt. 8.3). Tiefbauarbeiten sind mit entsprechender Vorsicht durchzuführen. Sollten bei diesen Arbeiten kampfmittelverdächtige Gegenstände oder Munition aufgefunden werden, ist aus Sicherheitsgründen die Arbeit an der Fundstelle und der unmittelbaren Umgebung sofort einzustellen und der Munitionsbergungsdienst zu benachrichtigen. Nötigenfalls ist die Polizei und ggf. die örtliche Ordnungsbehörde hinzuzuziehen.

4. WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

4.1 Umweltbericht

4.1.1 Einleitung des Umweltberichtes

Die Hansestadt Rostock verfolgt mit dem Bebauungsplan Nr.11.W.159 das Ziel, die innerstädtische Brachfläche des ehemaligen Friedrich-Franz-Bahnhofes einer zeitgemäßen, der Umgebung entsprechenden Nutzung zuzuführen. Mit der Bebauungsplanung soll die Umnutzung eines Teils der ehemaligen Bahnflächen in einer Größe von ca. 8,5 ha vorbereitet werden.

Das Plangebiet grenzt zwischen Steintorvorstadt und Warnowniederung südöstlich an die Altstadt. Das Gebiet wird im Norden durch die Ernst-Barlach-Straße, im Westen durch die Geländekanten westlich der Bahnhofstraße und nördlich der Ferdinand- und Blücherstraße begrenzt. Östlich begrenzen die Bebauungen der Bleicherstraße und des Gaswerks das Plangebiet. Im Süden bildet das südliche Ende des Lokschuppengeländes die Plangebietsgrenze.

Mit der Bebauungsplanung soll die Entwicklung des durch jahrzehntelange verkehrliche, gewerbliche und industrielle Nutzung geprägten Geländes in hoher städtebaulicher Qualität zu Gewerbe- und Wohnflächen vorbereitet werden.

Mit der Bebauung ist eine städtebauliche Verbindung zwischen der Steintorvorstadt und dem Gebiet Bleicherstraße/Neue Bleicherstraße herzustellen.

Der nördliche, zentrumsnahe Bereich des Plangebietes ist zum südlichen Auftakt der Altstadt mit einer attraktiven Nutzungsmischung aus Büros, Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen zu entwickeln. Der größere, südliche Teil des Plangebietes soll der Wohnnutzung vorbehalten sein.

Die Verkehrs- und Parkplatzsituation der südlichen Altstadt ist durch Entlastungspotenziale zu verbessern. Durch die Beseitigung der ehemals trennenden Gleisanlagen kann nunmehr das Potenzial für Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen der Innenstadt mit dem Landschaftsraum an der Warnow für Fußgänger und Radfahrer entwickelt werden.

Im Umweltbericht werden die Umweltauswirkungen dargelegt, die mit den geplanten Entwicklungen des Bebauungsplans verbunden sind. Dabei werden Schutzgüter und Umweltbelange entsprechend den gesetzlichen Vorgaben untersucht und der Bezug zum Plangebiet bzw. umgebenden Nutzungen hergestellt.

Beschreibung der Festsetzungen des Bebauungsplanes

Mit dem Bebauungsplan werden Sonder- und Mischgebiete, Flächen als Allgemeine Wohngebiete und eine Fläche für Gemeinbedarf festgesetzt. Die vorhandenen Erschließungsstraßen werden durch neue Planstraßen in Ost-West-Ausrichtung ergänzt. Ein verkehrsberuhigter Bereich im Sonder- und Mischgebiet im Norden soll einen attraktiven Übergang in Form eines begrünten Stadtplatzes bzw. Fußgängerbereiches mit Grünflächen zur Altstadt und zur Grubenstraße schaffen. Das Wohngebiet im Süden wird durch einen verkehrsberuhigten Bereich erschlossen.

Die Grünverbindung im mittleren Teil des Plangebietes soll als 19,50 m breite öffentliche Parkanlage aus extensiv zu pflegenden Rasenflächen und Baumgruppen gestaltet werden. Im südlichen Plangebiet wird der durchgängige Fußgänger- und Radfahrerverbindungsweg einseitig von privaten Grünflächen im Übergang zu privaten Wohngärten begleitet.

Ergänzend dazu sollen ein Parkhaus und Tiefgaragen in den Wohngebieten den Stellplatzbedarf im Gebiet decken und die Möglichkeit für die Begrünung des unmittelbaren Umfeldes geschaffen werden.

telbaren Wohnbereichs bieten. Ausgleichsflächen und Baumersatzmaßnahmen werden zur Durchgrünung des Gebietes beitragen.

Umfang des Bedarfs an Grund und Boden

Das Plangebiet umfasst eine innerstädtische Brachfläche mit einer Gesamtgröße von ca. 8,5 ha.

Für das Sondergebiet (SO) wurde eine Grundflächenzahl von 0,9 festgesetzt. Innerhalb der Mischgebietsflächen wurde für das MI 1 eine Grundflächenzahl von 0,8, für das MI 2 mit der vorhandenen Bebauung des ehemaligen Bahnhofsgebäudes des Friedrich-Franz-Bahnhofs eine Grundflächenzahl von 0,6 ausgewiesen. Für die Wohngebietsflächen mit vorhandener Bebauung sind für die Gebiete WA 7 und WA 8 eine Grundflächenzahl von 0,9 bzw. 0,4 festgesetzt worden. Die neu zu erschließenden Wohnbauflächen sind innerhalb der Wohngebietsflächen WA 1 bis WA 3 mit einer Grundflächenzahl von 0,4, in der Wohngebietsfläche WA 5 mit einer Grundflächenzahl von 0,35 und in den Wohngebietsflächen WA 4 und WA 6 mit einer Grundflächenzahl von 0,3 ausgewiesen. Für verkehrsberuhigte Bereiche, die Planstraßen A und B und Fußgänger- und Radwegverbindungen werden ebenfalls Flächen versiegelt. Die genaue Flächenbilanz kann dem Abschnitt 6 entnommen werden.

Darstellung der Ziele des Natur- und Umweltschutzes

Das Regionale Raumentwicklungsprogramm der Region Mittleres Mecklenburg/Rostock (RREP MM/R) weisen für das Plangebiet einen Vorsorgeraum für die Trinkwassersicherung aus. Der südöstliche Teil des Plangebietes gehört in das Vorranggebiet für die Trinkwasserversorgung.

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Hansestadt Rostock sind für das Plangebiet bis südlich des Lokschuppengeländes Gemischte Bauflächen, südlich davon Grünflächen dargestellt.

In den Erläuterungen wird darauf verwiesen, dass bei Überplanungen des Bahngelbietes eine Grünachse im Gebiet vorzusehen ist, die die Fußgänger- und Radwegverbindung an der Unterführung Ernst-Barlach-Straße/Grubenstraße perspektivisch mit den Grünflächen südlich des Plangebietes verbinden.

Im Landschaftsplan der Hansestadt Rostock (Beschluss der Bürgerschaft von 1998) wird das Niederungsgebiet der Oberwarnow im Übergang zu den Stadtkanten als Gebiet beschrieben, das einerseits geprägt ist durch jahrzehntelange verkehrliche und industriell-gewerbliche Nutzung und andererseits durch Weidenbruchwälder, die durch natürliche Sukzession entstanden sind. Mit der Anlage des Friedrich-Franz-Bahnhofes begann im 19. Jh. die Inanspruchnahme der Niedermoorböden des Niederungsgebietes durch Industrieansiedlungen, wie Maschinenfabrik und Gaswerk, die inzwischen still gelegt worden sind.

Im Landschaftsplan wird das Ziel formuliert, zwischen dem Landschaftsraum der Warnow und der östlichen Altstadt, über das Güterbahnhofsgelände hinweg, einen grünen Korridor zu entwickeln. Wegen der beabsichtigten Bauungen wurde dieses Ziel des Landschaftsplanes im Entwurf des Bebauungsplanes als Grünverbindung konkretisiert, die ausschließlich eine attraktive und gefahrlose Wegeverbindung für Fuß- und Radfahrer darstellt. Laut Landschaftsplan sollte so eine Wegeverbindung beidseitig begrünt sein, im Bebauungsplan wurde sich für eine einseitige Begrünung zu Gunsten günstigerer Pflegebedingungen entschieden.

Abgrenzung von Untersuchungsraum und -umfang

Für die betroffenen Schutzgüter nach § 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i.V.m. § 1 Abs. 6 Nr. 7 des BauGB wird der Geltungsbereich des Bebauungsplans als Untersuchungsraum herangezogen. Die Untersuchungszeit richtet sich nach den erforderlichen Fachgutachten. Untersuchungsgegenstand und -umfang resultieren aus dem abgestimmten Untersuchungsrahmen, in den die Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange eingeflossen sind. Wesentliche Untersuchungsschwerpunkte werden nachfolgend dargestellt:

Schutzgut Mensch (menschliche Gesundheit und Bevölkerung)

- Erholungsfunktion im Stadtgebiet
- Ermittlung von Lärmauswirkungen unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Erschließung innerhalb und außerhalb des Plangebietes und Empfehlungen für Festsetzungen zum Schallschutz

Schutzgut Boden

- Flächenbilanzierung im Hinblick auf den Verlust von natürlichen Bodenfunktionen und Grad der Versiegelung

Schutzgut Wasser

- Umgang mit anfallendem Niederschlagswasser unter Berücksichtigung der Trinkwasserschutzzonen II und III
- Aussagen zu Grundwasserdargebot und -beeinträchtigungen

Schutzgut Klima

- Beurteilung geplanter Festsetzungen auf die kleinklimatische Situation

Schutzgut Luft

- Abschätzung der Auswirkungen durch verkehrsbedingte Schadstoffe

Schutzgut Pflanzen und Tiere, biologische Vielfalt

- Biotoptypen- und Nutzungskartierung
- Kartierung der Biotoptypen entsprechend Modell M-V
- Baumerfassung und Kompensationsbedarf entsprechend Baumschutzkompensationserlass M-V
- Bedeutung des Untersuchungsraumes für gebäudebewohnende Arten, Brutvögel und Reptilien
- Ermittlung der Eingriffe aufgrund der Festsetzungen des Bebauungsplanes und Zuordnung von Kompensationsmaßnahmen

Schutzgut Landschaftsbild

- Einfluss der Planung auf das Ortsbild unter Berücksichtigung gestalterischer Aspekte (Stadtkante gegenüber angrenzender Warnowniederung, Sichtachsen, Freiflächen)

Schutzgut Kultur- und Sachgüter

- Vorkommen archäologischer Funde auf den Plangebietsflächen
- Einfluss der Planung auf denkmalgeschützte Gebäude, Bodendenkmale etc.

4.1.2 Schutzgutbezogene Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen und Ableitung von Maßnahmen

Schutzgut Mensch (menschliche Gesundheit/Bevölkerung)

Bestandsaufnahme/Vorbelastung

Erholungsnutzung

Das ehemalige Bahngelände hat über große Zeiträume hinweg trennende Wirkungen und stadthygienische Belastungen auf die Bewohner der angrenzenden Gebiete ausgeübt. Mit Aufgabe der Bahnnutzungen wurde das Gebiet sowohl in Ost-West-Richtung als auch in Nord-Süd-Richtung durchlässiger. Trampelpfade im Gebiet geben Auskunft darüber, dass das Gebiet zum Aufenthalt im Freien und zum Durchqueren genutzt wird.

Lärm

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt gibt es innerhalb des Plangebietes schutzbedürftige Nutzungen insofern, dass mit Sanierung und Umnutzung der vorhandenen Gebäude wie dem ehemaligen Friedrich-Franz-Bahnhof zum Pflegeheim und den ehemaligen Güterabfertigungshallen zu Wohnungen, Misch- und Wohnbauflächen entstanden sind. In der Umgebung des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes befinden sich folgende, als sensibel gegenüber Lärmeinwirkung einzustufende Gebiete: mehrgeschossige Wohnbebauung, teils offen (Bleicherstraße), teils geschlossen (Ferdinandstraße, Am Güterbahnhof, Bleicherstraße).

Als weniger sensibel gegenüber Verkehrslärm wird der Bürokomplex des Sozialversicherungszentrums mit Garagengeschossen eingestuft.

Zum Plangebiet ist eine Schallimmissionsprognose der TÜV Nord Umweltschutz GmbH und Co KG vom 07.12.2009 erstellt worden. Nunmehr liegt seit dem 22.03.2010 die 1. Ergänzung zur Schalltechnischen Untersuchung vor.

Als Bewertungsgrundlage für Lärmimmissionen werden die Orientierungswerte der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ herangezogen. Der Bewertungsansatz berücksichtigt neben der unterschiedlichen Schutzbedürftigkeit der Nutzungen die besondere Bedeutung nächtlicher Verkehrsbelastung. Gemäß der DIN 18005 erfolgt eine Trennung der Geräuschimmissionen für die Geräuschtypen „Verkehrslärm“ und „Gewerbelärm“. Der „Verkehrslärm“ berücksichtigt die Verkehrsgeräusche des öffentlichen Straßenverkehrs und des Schienenverkehrs. Der Gewerbelärm umfasst Emissionen, die z.B. vom geplanten Einkaufsmarkt ausgehen.

Beeinträchtigungen durch Lärm im Bestand gehen vordergründig von der Ernst-Barlach-Straße und der Bahnhofstraße aus.

Prognose der Umweltauswirkungen

Mit der städtebaulichen Planung eröffnet sich nach fast einem Jahrhundert die historische Möglichkeit, die im Landschaftsplan der Hansestadt vorgesehene Grünverbindung in Nord-Süd-Richtung durch das Plangebiet zu realisieren. Vor allem mit der Herstellung öffentlicher Grünstrukturen vom begrünten Stadtplatz über eine öffentliche, parkartige Grünfläche, begrünte Straßenräume und Fußgänger- und Radfahrverbindungen lassen sich einerseits großräumige Grünverbindungen und andererseits Aufenthaltsbereiche im Freien für Bewohner des Plangebietes und die der angrenzenden Wohngebiete schaffen.

Lärmimmissionen:

Die Realisierung der Planstraße A und der Baugebiete führen allerdings auch zu veränderten und z.T. erhöhten Geräuschimmissionen. Daher waren, wie bereits in den vorangegangenen Kapiteln zur baulichen Nutzung und zum Verkehr erläutert, die Auswirkungen auf die vorhandenen und die geplanten Nutzungen zu untersuchen und entsprechende Schallschutzmaßnahmen festzusetzen.

In der Verkehrsuntersuchung und in den Abstimmungen zum Bebauungsplangebiet wurde im Vorentwurf die dortige Planstraße A favorisiert, die rechtwinklig zur Bahnhofstraße hin abknickte und über einen Anstieg zur Ernst-Barlach-Straße führte. Für

die vorhandene Pflegeresidenz im alten Bahnhofsgebäude ließen sich dadurch bessere Schallimmissionswerte erzielen. Aufgrund der hohen zu überwindenden Böschung hätte allerdings eine steile Rampe mit breiten Böschungsbereichen ab der Unterführung Ernst-Barlach-Straße ausgebildet werden müssen, die einen großen Teil des Stadtplatzes eingenommen und das Bahnhofsgebäude visuell beeinträchtigt hätte. Die o.g. städtebaulichen Ziele wären stark beeinträchtigt worden. Daher wird nun städtebaulich eine andere Lösung favorisiert, die die Beibehaltung der bisherigen Verkehrsführung bei Ausbau des Knotenpunktes bzw. die Ausbildung eines Kreisverkehrsplatzes zur Anbindung der neuen Querspange (Planstraße A) als Vorzugsvariante vorsieht.

Eine Unterbrechung des Durchgangsverkehrs in der Bahnhofstraße wurde als Variante diskutiert, diese würde zu einer Verkehrsberuhigung des Areals führen. Es überwiegen jedoch die Vorteile der gewählten Verkehrsführung unter Beachtung der Verkehrsverteilung in der gesamten Umgebung des Plangebietes. Als Grundlage der gewählten Variante 2 dient die Verkehrsuntersuchung der Inros-Lackner AG vom 27.5.2009. In dieser wurden verschiedene Varianten der Verkehrsführung diskutiert und die entsprechenden prognostizierten Verkehrsbelastungen umgelegt. Die Stadt bezieht sich in Ihrer Planung auf die gutachterlichen Aussagen und die Zuarbeiten und Abstimmungen in den Fachbehörden und mit den Fachplanern. Die Vorzugsvariante 2 wurde formell von der Ämterrunde zur Verkehrsuntersuchung Güterbahnhof am 05.06.2009 als weiter zu verfolgende Variante bestätigt.

Die prognostizierten Verkehrsbelastungszahlen der favorisierten Verkehrsführung stellen eine solide Grundlage der vorliegenden Planung dar. Demnach wird das Verkehrsaufkommen im nördlichen Teil des Plangebietes, v.a. in der Bleicherstraße zunehmen, während es in der Bahnhofstraße, der Ferdinandstraße und Am Güterbahnhof abnehmen wird. Die Entscheidung für die Vorzugsvariante wurde auch auf Grundlage einer Betrachtung des gesamten Untersuchungsgebietes einschließlich der östlichen Altstadt und des Petriviertels mit der Neuen Warnowstraße gefällt. Mit der Variante 2 konnten sensible Straßen in der östlichen Altstadt stärker entlastet werden als in den anderen Varianten. Gleichzeitig konnten auch für die Bahnhofstraße trotz der durch das Plangebiet induzierten Neuverkehre eine Entlastung sowie eine stärkere Verlagerung des Verkehrs auf das Straßennetz entsprechend der nachfolgenden Tabelle prognostiziert werden (vgl. Kap. 3.5).

Insgesamt lässt sich feststellen, dass die Planstruktur auf die bestehende Immissionssituation angemessen reagiert. Die höchsten Lärmpegel sind an der Ernst-Barlach-Straße zu erwarten. Im SO sind daher Pflegeheimen bzw. Pflegeanstalten und Krankenhäuser aufgrund der zu hohen Lärmimmissionen für diese schutzbedürftigen Nutzungen unzulässig. Im dritten bis fünften Vollgeschoss sind Wohnungen nur unter Beachtung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zulässig. Dabei sind in Übernachtungsräumen innerhalb der Lärmpegelbereiche III bis IV schallgedämmte Lüftungseinrichtungen vorzusehen, wenn keine Lüftungsmöglichkeit zur lärmabgewandten Gebäudeseite besteht. Im SO sind die Nordfassaden von Wohnungen in Richtung Ernst-Barlach-Straße und die Ostfassaden von Wohnungen in Richtung Bleicherstraße aus Lärmschutzgründen als Doppelfassaden auszuführen. Außenwohnbereiche innerhalb der Lärmpegelbereiche IV und V sind auf der lärmabgewandten Gebäudeseite anzuordnen. Diese Festsetzungen dienen dem Schutz der Bewohner im Falle der Realisierung von Wohnungen.

Zur Umsetzung der städtebaulichen Ziele wird hinsichtlich des Schallschutzes im MI 1 auf passive Schutzmaßnahmen an Außenbauteilen der Gebäude abgestellt.

Aktive Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände schließen sich in dieser zentralen Lage aus. Die östliche Baugrenze des MI 1 müsste um ca. 3 m bzw. um ca. 14 m in Richtung Westen verschoben werden, um die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung bzw. die Orientierungswerte für MI-Gebiete von der nördlichen Bleicherstraße aus einzuhalten. Dadurch wäre allerdings keine sinnvolle Bebauung mehr möglich. Wird das zzt. vorhandene Kopfsteinpflaster (zwischen den Gebäuden Bleicherstraße 2 und Bleicherstraße 9) durch Asphalt ersetzt, sinkt der Anteil der Lärmbelastung der Bleicherstraße um 3 dB(A). Damit wird der Auslösewert der Lärmaktionsplanung unterschritten. Der Orientierungswert für MI-Gebiete wird noch um 2 – 3 dB(A) überschritten.

Im MI 1 sind Pflegeheime (-anstalten) und Krankenhäuser aus Schallschutzgründen ebenfalls unzulässig. Der Ausschluss von Schlafräumen und Kinderzimmern in Richtung der Planstraße A und der Bleicherstraße aus Lärmschutzgründen ist für die geplante Bebauung nicht zielführend. Eine sinnvolle Nutzung der geplanten, drei- bis viergeschossigen Gebäude würde unmöglich gemacht, damit wiederum das städtebauliche Konzept nicht umsetzbar. In Abwägung dieser Tatsachen wird daher für die Fassaden auf passive Maßnahmen zum Schallschutz abgestellt. Dabei sind die festgesetzten Schalldämm-Maße der Außenbauteile einzuhalten und schallgedämmte Lüftungen vorzusehen. Außerdem führt die Ausweisung einer Tempo 30 - Zone zu einer Minderung der Lärmpegel.

Aufgrund der zu erwartenden Immissionen auf der Planstraße A wurde im Lärmgutachten auch eine Verschiebung der Baugrenze des nördlichen Baufeldes im WA 1 in Richtung Süden geprüft, wodurch Pegelminderungen erzielt werden könnten. Die Baugrenze müsste allerdings um ca. 27 m nach Süden verschoben werden um die Orientierungswerte der DIN 18005 für WA-Gebiete einzuhalten. Dadurch würde das Baufeld faktisch komplett entfallen und die beabsichtigte städtebauliche Ausprägung des Gebietes zunichte gemacht. Der Ausschluss von Schlafräumen und Kinderzimmern in Richtung der Planstraße A und der Bleicherstraße aus Lärmschutzgründen ist für die geplante Zeilenbauweise auch des nördlichen Gebäudes im WA 1 in Ost-West-Richtung nicht zielführend. Eine sinnvolle Nutzung des geplanten, drei- bis viergeschossigen Gebäudes würde unmöglich gemacht, damit wiederum das städtebauliche Konzept nicht umsetzbar. In Abwägung dieser Tatsachen wird daher für die nördliche und östliche Fassade des nördlichen Baufeldes im WA 1 auf passive Maßnahmen zum Schallschutz abgestellt. Dabei sind die festgesetzten Schalldämm-Maße der Außenbauteile einzuhalten und schallgedämmte Lüftungen vorzusehen. Für das nördlichste Baufeld im WA 4 (südlich der öffentl. Grünfläche/Kinderspielplatz) sind Übernachtungsräume auf der Nordseite des Gebäudes unzulässig. Dies dient dem vorbeugenden Schutz vor Lärm, der von einem Kinderspielplatz ausgehen kann.

Mit der schalltechnischen Untersuchung wurden verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung der Geräuschpegel auf die Bestandsgebäude untersucht. Je nach den gewählten Schallschutzmaßnahmen müssen verbleibende Überschreitungen durch passiven Schallschutz ausgeglichen werden.

Mit der 1. Ergänzung zur Schalltechnischen Untersuchung vom 22.03.2010 wurden weitere Lärminderungsmöglichkeiten und ihre Wirkungen auf die Planung untersucht und dargestellt. Das Verkehrsaufkommen in der nördlichen Bleicherstraße wird sich durch die neue Querspange (Planstraße A) im Vergleich zur heutigen Situation deutlich erhöhen. Dies hat die prognostizierte Verkehrsumlegung gezeigt. Dementsprechend sind höhere Lärmbelastungen für die Bestandsgebäude zu erwarten. Da-

her wurde im Rahmen der Immissionsbegutachtung die Variante der Verlegung der Bleicherstraße in westliche Richtung betrachtet, um die Wohngebäude an der Bleicherstraße zu entlasten. Dies würde zwar zu einer Verringerung der Lärmimmissionen führen, allerdings die geplanten Baufelder, die auf dem ehemaligen Bahnhofsgebäude vorgesehen sind und die städtebauliche Lücke schließen sollen, unverhältnismäßig einengen. Eine weitere Verkleinerung der für eine Bebauung zur Verfügung stehenden Flächen nach Norden, von der Planstraße A ausgehend, und nach Westen, von der Bleicherstraße ausgehend, führt dazu, dass eine sinnvolle Nutzung nicht mehr gegeben ist. Dies hieße, den städtebaulichen Missstand beizubehalten. Es ist zudem zu bedenken, dass der bereits vorhandene Parkplatz (mit seinen Lärmemissionen) künftig entfallen wird und dass über ca. 100 Jahre ein Kopfbahnhof mit erheblichen Lärmemissionen an dieser Stelle bestanden hat. Unter Berücksichtigung der lärmrelevanten Aspekte und der städtebaulichen Notwendigkeiten sollen die Bleicherstraße und die Planstraße A daher nicht verlegt werden, um die Bebauung des Quartiers zu ermöglichen.

Stattdessen sollen andere lärmindernde Möglichkeiten genutzt werden. Insbesondere werden die Errichtung einer Tempo 30-Zone und die Verwendung lärmindernder Fahrbahnbeläge vorgesehen (Sicherung durch Erschließungsvertrag bzw. verkehrsrechtliche Anordnung).

Die Aktualisierung der Schalltechnischen Untersuchung hatte auch die Untersuchung aktiver Lärmschutzmaßnahmen durch Abschirmungen an der Planstraße A zum Inhalt. Aktive Lärmschutzmaßnahmen, wie die Einordnung von Schallschutzwänden, werden für die markante, zentrale Lage jedoch aus städtebaulichen und ortsgestalterischen Gründen ausgeschlossen.

Im Zuge der Ausführungsplanung der Verkehrsanlagen sind, konkret auf die Ausführung bezogen, die notwendigen Maßnahmen an Bestandsgebäuden detailliert festzulegen, die im folgenden erläutert werden:

Auszug aus der „1. Ergänzung zur Schalltechnischen Untersuchung“ zum B-Plan Nr. 11.W.159 der Hansestadt Rostock „Ehemaliger Friedrich-Franz-Bahnhof vom 7.12.2009, Rostock, 22.3.2010, TÜV Nord Umweltschutz GmbH & Co.KG (Auszug überarbeitet 03.02.2011):

Durch den Neubau der Planstraße A und der damit verbundenen Funktionsänderung des nördlichen Teils der Bleicherstraße werden im Bereich des Pflegeheimes (MI 2) (IO 2, IO 2A, IO 3, IO 3A, IO 3B) Beurteilungspegel von maximal 59 dB(A) tags und 50 dB(A) hervorgerufen. Der Immissionsgrenzwert (57 / 47 dB(A)) wird damit an der Nord-, Ost- und Westfassade und innerhalb des Außenwohnbereiches eingehalten. An der Südfassade des Pflegeheimes wird der IGW um 2 dB(A) tags und um 4 dB(A) nachts überschritten. Somit besteht Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach an der Südfassade des Pflegeheimes.

Bei einer Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h verringern sich die Beurteilungspegel der Planstraße A um 2,3 dB(A). der Immissionsgrenzwert für Pflegeheime wird dann im Tagzeitraum eingehalten und im Nachtzeitraum noch um 0,1 – 0,4 dB(A) überschritten. D.h., der Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach entsprechend der 16. Bundes-Immissionsschutz-Verordnung (BImSchV) bleibt bestehen.

An dem Wohn-/Geschäftshaus im WA 7 (Loftwohnungen – IO 4, IO 5A, IO 5B) werden Beurteilungspegel von maximal dB(A) 54 dB(A) tags und 46 dB(A) nachts hervorgerufen. Der Immissionsgrenzwert für Allgemeine Wohngebiete (59 / 49 dB(A)) wird damit an allen Fassaden und innerhalb von Außenwohnbereichen eingehalten bzw. unterschritten. Hier besteht kein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach.

An dem Geschäftshaus in der Bleicherstraße 1 – 2 (IO 23, IO 24) werden Beurteilungspegel von maximal dB(A) 64 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts hervorgerufen. Der Immissionsgrenzwert für Mischgebiete (64 / 54 dB(A)) wird damit im Tagzeitraum eingehalten und im Nachtzeitraum um 1 dB(A) überschritten. Betroffen ist die Westfassade. Somit besteht hier an der Westfassade Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach.

An den Wohnhäusern in der Bleicherstraße 3 - 9 (IO 25, IO 26, IO 26A, IO 27, IO 27A, IO 28 – IO 30) werden Beurteilungspegel von maximal 67 dB(A) tags und 58 dB(A) nachts hervorgerufen. Der Immissionsgrenzwert für Wohnen (59 / 49 dB(A)) wird damit im Tagzeitraum um bis zu 8 dB(A) und im Nachtzeitraum um bis zu 9 dB(A) überschritten. Betroffen hiervon sind die Westfassaden der Hausnummern 3 – 5 und 7, die Südfassade von Nr. 5 sowie die Nord- und Ostfassade von Nr. 7. Damit besteht an diesen Fassaden Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach.

In nachfolgender Tabelle und in der Anlage (rot markierte Fassaden) sind die Gebäude zusammengefasst, bei denen der Neubau der Planstraße A Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach auslöst.

Gebäude mit Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach, der durch den Neubau der Planstraße A ausgelöst wird (Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV):

Immissionsort	Adresse	Gemarkung	Flur	Flurstück
IO 3	Pflegeheim Bahnhofsstraße	Rostock	3	2077 / 61
IO 23	Bleicherstraße 1 - 2			2031
IO 25	Bleicherstraße 3			2033
IO 25	Bleicherstraße 4			2034
IO 25, IO 26	Bleicherstraße 5			2035
IO 27, IO 27A, IO 28	Bleicherstraße 7			2038

Zu den Auswirkungen der neuen Verkehrsführung im nördlichen Abschnitt der Bahnhofstraße im Zweirichtungsverkehr von der Planstraße A bis zur Ernst-Barlach-Straße wurde eine separate Lärmuntersuchung durchgeführt. Im Ergebnis stellt das Amt für Umweltschutz (20.9.2010) fest, dass keine Verschlechterung der Lärmsituation in den bestehenden Wohngebieten sowie den WA- und MI-Bauflächen des B-Planes gegenüber der Lärmsituation auftritt, die in der schalltechnischen Untersuchung vom 7.12.2009 durch den TÜV Nord erstellt wurde.

Gewerbelärm:

Die mit dem geplanten Einkaufsstandort verbundenen Lärmbelastungen sind in der Schalltechnischen Untersuchung vom 7.12.2009 in ausreichender Form berücksichtigt worden. Der Nachweis der Verträglichkeit für einzelne Anlagen ist im Baugenehmigungsverfahren zu führen.

Aufgrund der geringen Ausdehnung des SO Gebietes ist - nach Prüfung des Amtes für Umweltschutz - davon auszugehen, dass mit der Nutzung als Versorgungszentrum keine Lärmkonflikte in der Nachbarschaft (Pflegeheim, MI und WA) hervorgerufen werden. Die Lärmimmission der einzelnen Nutzungen können, wenn erforderlich, im nachfolgenden Genehmigungsverfahren ermittelt und Schallschutzmaßnahmen festgelegt werden (Auflagen). Hier ist auch möglich, eine Vorbelastung durch schon realisierte Vorhaben zu berücksichtigen (TA Lärm).

Problematisch sind die Lärmquellen wie Anlieferverkehr, Stellplätze, Zufahrten. Diese liegen erst mit der konkreten Planung vor. Der B- Plan trifft teilweise Vorkehrungen, wie in Festsetzung 4.1 durch die Vorgabe der Bauweise der Stellplätze und Garagen.

Schutzgut Boden

Bestandsaufnahme/Vorbelastung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst eine Fläche von ca. 8,5 ha. Ein großer Teil des Plangebietes war in der Vergangenheit mit baulichen Anlagen und Gleisbetten versiegelt, die nach Nutzungsaufgabe weitgehend beräumt wurden.

Die prägenden Gebäude im Plangebiet wurden erhalten und teilweise zur Umnutzung saniert. Das ehemalige Bahnhofsgebäude beherbergt heute ein Pflegeheim (MI 2). Die denkmalgeschützten ehemaligen Güterabfertigungshallen sind saniert und zu anspruchsvollen Wohnanlagen umgebaut worden (WA 7 und WA 8).

Denkmalgeschütztes Stellwerkshäuschen und Lokschuppen mit Drehscheibe warten noch auf die Sanierung. Im Bereich der Kleingartenanlage (WA 4) und innerhalb des Lokschuppengeländes (WA 5 und WA 6) werden weitere Gebäude und befestigte Flächen zur Entsiegelung vorgesehen. Die vorhandenen Straßen des Plangebietes werden im Wesentlichen erhalten und durch zwei neue Planstraßen ergänzt.

Die ehemals vorhandenen Gleisbetten des Güterbahnhofs sind im Plangebiet größtenteils demontiert und auf den Flächen Kulturboden eingebaut worden, der derzeit Brachen darstellt. Der überwiegende Teil der Flächen des Plangebietes wird von diesen Brachen eingenommen.

Im nördlichen Teil des Plangebietes (SO und MI 1) wurden Schotterflächen zur Herstellung eines provisorischen Parkplatzes hergerichtet. Im südöstlichen Teil des Plangebietes werden Böden durch Kleingärten genutzt. Im Bereich des Lokschuppengeländes hat sich eine Industriebrache entwickelt.

Auf Grund der ehemaligen Nutzung durch Tankanlage, Wagen- und Lokabstellgleise, Öl-, Fett- und Materiallager, Reparaturbereiche etc. bestand Altlastverdacht für Teile des südlichen Plangebietes.

Die vorliegenden Untersuchungsergebnisse vom Anfang der 90er Jahre entsprechen nicht mehr dem gegenwärtigen Zustand. In der Regel kann von einer Schadstoffminimierung durch biologischen Abbau, insbesondere für Belastungen mit Mineralölkohlenwasserstoffen, ausgegangen werden.

Diese Annahmen konnten durch die Gefährdungsabschätzung vom Büro Baugrund Stralsund, 2008 weitgehend bestätigt werden. Demnach sind lokal begrenzte kontaminierte Bodenbereiche im Zuge der Tiefbauarbeiten zu sanieren. Punktuelle Bodenkontaminationen können bei Erdarbeiten jederzeit auftreten.

Bei den Flächen WA 5 und WA 6 wird in Teilflächen von kontaminierten Flächen ausgegangen. Deshalb wird auf gekennzeichneten Flächen, aus Gründen des Bodenschutzes, bis zu 30 cm Kulturboden flächig aufgetragen.

Vom stillgelegten Gaswerk gehen keine Gefährdungen für das Plangebiet aus.

Eine Gefährdung durch Kampfmittel ist wahrscheinlich, da das Gebiet im II. Weltkrieg 1944 bombardiert worden war. Dementsprechend sind vor dem Erschließungs- und Baubeginn entsprechende Vorkehrungen zu treffen (vgl. Hinweise und Teil B-Text Pkt. 8.3).

Als vorherrschende Bodentypen stehen Parabraunerde-Gley mit mittlerer Funktionseignung (Stufe 2) und Pararendzina aus umgelagertem Material mit geringer Funktionseignung (Stufe 1) an. Im Hinblick auf die natürlichen Bodenfunktionen wird hier insgesamt eine geringe Funktionseignung (Stufe 1) zugrunde gelegt.

Prognose der Umweltauswirkungen

Beeinträchtigungen für den Boden ergeben sich vor allem aus Art und Intensität der Nutzung. Als Indikator für die Beurteilung wird hier die Flächeninanspruchnahme herangezogen, die aus der sogenannten Grundflächenzahl abgeleitet werden kann.

Mit der Bebauungsplanung wird ein Maß der baulichen Nutzung festgesetzt (GRZ 0,3 – 0,9), das umweltfachlich einer erhöhten Flächeninanspruchnahme/Versiegelung (Stufe 2) zuzuordnen ist.

Differenzierend muss eingeschätzt werden, dass sowohl das Mischgebiet MI 2 - Pflegeheim/ehemaliges Bahnhofsgebäude (GRZ 0,6) - als auch die Wohngebiete WA 7 und WA 8 - sanierte Gebäude/ehemalige Güterabfertigungshallen (GRZ 0,9 und 0,4) - bereits vorhandene überbaute Flächen darstellen.

Gemäß Bebauungsplan sind, einschließlich vorhandener bebauter und versiegelter Flächen rund 64.133 m² für Sonder-, Misch-, Wohnbauflächen, Flächen für Gemeinbedarf und Verkehrsflächen überbaubar. Das entspricht einem durchschnittlichen Versiegelungsgrad von ca. 76 %.

Flächenrecycling stellt einen wesentlichen Schwerpunkt im aktuellen Bodenschutzkonzept der Hansestadt Rostock dar und gilt auch für die Brachflächen des Friedrich-Franz-Bahnhofs im Innenstadtbereich. Eine städtebauliche Überplanung der Flächen entspricht damit den Leitlinien des Bodenschutzkonzepts.

Generell positiv wird damit gewertet, dass eine innerstädtische Brachfläche durch die Planung eine Nutzungsaufwertung erfahren soll bzw. teilweise schon aufgewertet wurde.

Wegen der ehemals verkehrlichen Nutzung ist zudem die Vorbelastung des Bodens zu berücksichtigen.

Ingesamt ist von einer geringen bis mittleren Beeinträchtigung für das Schutzgut Boden auszugehen (Stufe 1 - 2).

Die ermittelten Auswirkungen werden als nicht erheblich im Sinne der Überwachungsvorschrift § 4c BauGB eingeschätzt.

Festsetzungsmöglichkeiten und Maßnahmen

mögliche Auswirkungen auf das Schutzgut Boden	Festsetzungsmöglichkeiten im Bebauungsplan
Beeinträchtigung von Bodenfunktionen durch Versiegelung ca. 76 % der Fläche	<ul style="list-style-type: none"> - Verminderte Flächeninanspruchnahme durch Festsetzung einer GRZ von 0,3 bis 0,4 im Bereich Allgemeiner Wohngebiete (außerhalb vorhandener Bebauung) gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 in Verbindung mit der lt. BauNVO zulässigen Flächenversiegelung für Nebenanlagen sowie Wege und Terrassen (max. 50 % der GRZ) - Wegen Altlastenverdacht Auftrag von bis zu 30 cm Kulturboden auf ausgewiesenen Flächen der Wohngebiete WA 5 und WA 6

Schutzgut Wasser

Nachfolgend werden das Vorhandensein, die Funktion und die Qualität von Oberflächengewässern, der Schutz des Grundwassers gegenüber flächenhaftem Stoffeintrag sowie die Gefährdung des Bebauungsplanes gegenüber Sturmflutereignissen bewertet.

Oberflächenwasser

Bestandsaufnahme/Vorbelastung

Im unmittelbaren Plangebiet befinden sich keine Oberflächengewässer.

Das Plangebiet gehört in den Niederungsbereich der Warnow. Die Oberwarnow verläuft östlich der Plangebietsgrenze im Norden in 300 m Entfernung und im Süden in 400 m Entfernung. Die Hangkanten der Warnowniederung bilden die westliche Plangebietsgrenze.

Das Plangebiet befindet sich zum großen Teil innerhalb des Trinkwasserschutzgebietes der Warnow.

Im südlichen Plangebiet gehört die östliche Fläche vom Ende der Bleicherstraße über das Lokschuppengelände in die Trinkwasserschutzzone II, die engere Schutzzone. Vom übrigen Plangebiet befinden sich die Flächen östlich der Linie entlang der ehemaligen Bahnhofs- und Güterabfertigungsgebäude in der Trinkwasserschutzzone III der Warnow. Die Trinkwasserschutzzone I, die Fassungszone, beginnt in einer Entfernung von ca. 100 m von der südlichen Plangebietsgrenze.

Das Plangebiet befindet sich nicht im hochwassergefährdeten Bereich der Warnow.

Prognose der Umweltauswirkungen

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes (Sonder- und Mischgebiete, Allgemeine Wohngebiete, Erschließungsstraßen, Fuß- und Radwege) bedeuten keine Gefährdung für die Trinkwasserschutzzone III. Die Schutzonenordnung für das Trinkwasserschutzgebiet Warnow verbietet in der engeren Schutzzone (Schutzzone II) „...eine weitere Bebauung des Warnowufers und den Neubau von Bungalows, Bootshäusern, Wochenendsiedlungen und alle Maßnahmen, die den Zustrom von Besuchern fördern. Gleiches gilt für die Einrichtung von Autowasch- und Parkplätzen und den Umgang mit Mineralölen, deren Nebenprodukten und anderen Wasserschadstoffen“.

Die im Plan festgesetzten Fußgängerbereiche, Fuß- und Radwege und verkehrsberuhigten Bereiche dienen der Wohnumfeldgestaltung und Naherholung der Anwohner. Darüber hinaus können die ehemals trennenden Verkehrsbarrieren in Ost-West-Richtung aufgehoben werden. Die Einrichtung einer Fuß- und Radwegverbindung innerhalb einer Grünachse in Nord-Süd-Richtung ist erklärtes Ziel der genannten städtischen Planungskonzepte. Die aufgenommenen Trampelpfade im Plangebiet zeigen das Vorhandensein der Fußgängerströme an bzw. bestätigen den Bedarf. Mit einem massenhaften Zustrom von Besuchern und damit einer deutlich erhöhten Gefährdung für das Trinkwasser ist nicht zu rechnen.

Allerdings ergibt sich mit Herstellung einer durchgängigen Fuß- und Radwegverbindung ein Regelungsbedarf südlich der Gebietsgrenze.

Die ermittelten Auswirkungen werden als nicht erheblich im Sinne der Überwachungsvorschrift § 4c BauGB eingeschätzt.

Festsetzungsmöglichkeiten und Maßnahmen

mögliche Auswirkungen auf das Schutzgut Oberflächenwasser	Festsetzungsmöglichkeiten im Bebauungsplan
	keine Festsetzungsvorschläge

Grundwasser

Bestandsaufnahme/Vorbelastung

Das Plangebiet befindet sich im östlichen Randbereich des Grundmoränenzuges des Pommerschen Stadiums der Weichseleiszeit. Den geologischen Aufbau bestimmen Geschiebemergel und Geschiebelehm, die im Pleistozän als mächtige Grundmoräne abgelagert wurden. Vorwiegend sind bindige Böden vorhanden, die bis in Teufen von 15 m nachweisbar sind. Im Spätpleistozän und Holozän wurde die Grundmoräne durch das Warnowtal überformt.

Die oberflächlichen, anthropogenen Aufschüttungen, die in der Randlage der Warnowniederung für die Herrichtung des Bahnhofsgeländes in unterschiedlichen Mächtigkeiten eingebracht wurden, bilden künstlich veränderte Böden, bestehend aus humosen Sanden und humosen Schluffen sowie Ziegel- und Bauschuttresten.

Oberhalb der organischen Böden im Flankenbereich des Warnowtals hat sich ein Wasserleiter ausgebildet, der sich aus Stau- und Grundwasser zusammensetzt und nicht vollflächig ausgebildet ist. Er wird als Grundwasserleiter 1 bezeichnet. Teilweise fehlt die als Grundwasserstauer fungierende Schicht aus organischen Böden, so dass teilweise Verbindungen zum Grundwasserleiter 2 bestehen. Der Grundwasserleiter 2 besteht aus mächtigen spätpleistozänen und holozänen Schmelzwassersanden, mit lokal begrenzten bindigen Zwischenschichten, den Grundwasserleitern 2.1 und 2.2, die sich im Plangebiet nicht trennen lassen. Den ersten echten Grundwasserstauer stellt damit die Grundmoräne der Weichselvereisung dar.

Die Hauptfließrichtung des Grundwassers ist Nordost bis Ostnordost. Das Grundwasser fließt somit aus dem Untersuchungsgebiet in die Trinkwasserschutzzone der Warnow, die allerdings das Oberflächenwasser der Warnow betreffen. Der Geltungsbereich liegt innerhalb der Trinkwasserschutzzone IIIb (GW IIIb) der Grundwassererfassung. Zwischen den Grundwasserleitern besteht kein hydraulischer Verbund.

Gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffen ist das Grundwasser wegen der mächtigen Geschiebemergelschichten relativ gut geschützt. Durchgeführte Gefährdungsabschätzung des Standortes vom Ingenieurbüro Baugrund, 2008 ergaben keine Schutzgutgefährdung im Gebiet.

Die Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Schadstoffeintrag im Plangebiet ist zwar gering, jedoch besteht im Havariefall (z.B. Freisetzung von gefährlichen Stoffen aus der früheren verkehrlichen und gewerblichen Nutzung bei Tiefbauarbeiten oder ggf. erforderlichen Sanierungsarbeiten im Erdreich) eine erhöhte Gefährdung hinsichtlich des Schadstoffaustrages aus dem Oberflächensickerwasser entsprechend dem hydraulischen Gefälle in die Trinkwasserschutzzone II der Warnow (Stufe 2).

Prognose der Umweltauswirkungen

Beeinträchtigungen für das Grundwasser können sich ergeben, wenn durch Versiegelungsmaßnahmen weniger Niederschlagswasser versickern könnte und dadurch

der Grundwasserstand absinken oder wenn Schadstoffe in das Grundwasser gelangen würden.

Eine Nutzung des Grundwassers ist durch die Bebauungsplanung nicht vorgesehen. Somit ergeben sich keine Auswirkungen auf das Grundwasserdargebot.

Anfallendes Niederschlagswasser wird in das zentrale Entwässerungssystem abgeführt und steht dem Grundwasserhaushalt des Gebietes damit nicht mehr zur Verfügung.

Die vorgesehenen Nutzungsarten (Sondergebiet, Mischgebiete, Dienstleistungen, Pflegeheim, Wohnen) zeichnen sich durch eine mittlere Eintragsgefährdung im Zusammenhang mit dem Grundwasser aus (Stufe 2). Schadstoffeinträge in das oberflächennahe Sickerwasser können zwar aus Tropfverlusten von Fahrzeugen auf den Stellplätzen resultieren, sind aber aufgrund des zu erwartenden, ausgesprochen geringen Umfangs dieser Einträge kaum relevant.

Zu berücksichtigen sind vielmehr notwendige Erdarbeiten und damit ggf. verbundene Austragungsmöglichkeiten in der Bauphase, sofern punktuell belastete Bodenbereiche angetroffen werden. Aufgrund der Lage innerhalb der Trinkwasserschutzzonen der Warnow ist deshalb während der Baudurchführung besondere Sorgfalt auf den Gewässerschutz zu legen. Eventuell belastete Gewässer sind ordnungsgemäß zu entsorgen.

Im Plangebiet befinden sich Grundwassermessstellen des ehemaligen Gaswerks. Die Messstellen werden im Plan gekennzeichnet und sind zu erhalten. Sollten Messstellen überbaut werden, müssen diese ersetzt werden.

Insgesamt besteht für das Schutzgut Grundwasser ein mittleres Beeinträchtigungsrisiko, Stufe 2.

Die ermittelten Auswirkungen werden als nicht erheblich im Sinne der Überwachungsvorschrift § 4c BauGB eingeschätzt.

Festsetzungsmöglichkeiten und Maßnahmen

mögliche Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser	Festsetzungsmöglichkeiten im Bebauungsplan
Grundwassermessstellen	- Vorhandene Grundwassermessstellen sind zu kennzeichnen und zu erhalten. Falls sich Messstellen nicht erhalten lassen, ist Ersatz zu schaffen.

Schutzgut Klima

Bestandsaufnahme/Vorbelastung

Der Großraum Rostock weist westliches Küstenklima auf und liegt im nordmecklenburgischen Küstenbezirk. Bedeutend ist der jahreszeitliche Einfluss der Ostsee, der zu lebhafter Luftbewegung, relativ gleichmäßigem Temperaturgang mit niedriger Jahresmitteltemperatur und kleinen Jahresschwankungen, kaltem Frühjahr, spätem Sommer und mildem Herbst führt. Das Gebiet ist mit hohem Feuchtigkeitsgehalt der Luft relativ niederschlagsarm. Der mittlere Jahresniederschlag liegt bei 603 mm.

Die Jahresmitteltemperatur beträgt 7,8 °C, das Monatsmittel liegt im Januar bei – 0,4 °C, im Juli bei 16,8 °C.

Das Plangebiet liegt klimatisch zwischen der Steintorvorstadt, das dem Stadtklimatop mit geringer Funktionseignung, Stufe 1, zuzuordnen ist und den außerhalb des Geltungsbereiches liegenden Warnowwiesen (Feuchtflächenklimatop) mit hoher Frischluftproduktion.

Charakterisiert wird der Stadtklimatop durch überwiegend geschlossene Bebauung und vergleichsweise geringe Grünflächenanteile. Starke Aufheizung und Abwärme sowie nur mäßige nächtliche Abkühlung bestimmen den Tagesgang der Temperatur. Wegen des geringen Luftaustausches kann es zeitweilig zur Anreicherung von Schadstoffen aus Hausbrand und Autoverkehr kommen.

Neben den Hausgärten im rückwärtigen Bereich der Bebauung begünstigen die derzeitigen Brachen die lokalklimatische Situation im Plangebiet. Eine Frischluftbahn ist hier nicht vorhanden.

Prognose der Umweltauswirkungen

Die Umsetzung der Bebauungsplanung führt durch eine erhöhte Flächenversiegelung (Stufe 2) gegenüber dem Bestand (Brachflächen) zu einer Verringerung klimatisch wirksamer Flächen im Plangebiet. Die festgesetzte mittig durch das Gebiet verlaufende Grünverbindung wird sich durch ihren Beitrag zur Verdunstung positiv auf das Kleinklima auswirken. Günstige Voraussetzungen für die Durchlüftung des Plangebietes bietet diese geplante Nord-Süd-Achse, die den Luftfluss befördert. Diese Nord-Süd-Achse steht mit den anschließenden privaten Grünflächen der geplanten Wohngebiete WA 1 bis WA 8 in Verbindung. Für das Schutzgut Klima ergibt sich insgesamt eine geringe Beeinträchtigung, Stufe 1.

Die ermittelten Auswirkungen werden als nicht erheblich im Sinne der Überwachungsvorschrift § 4c BauGB eingeschätzt.

Festsetzungsmöglichkeiten und Maßnahmen

mögliche Auswirkungen auf das Schutzgut Klima	Festsetzungsmöglichkeiten im Bebauungsplan
Einfluss auf die lokalklimatischen Verhältnisse im Bebauungsplangebiet durch Versiegelung	Festsetzungen zum Schutzgut Klima stehen in engem Zusammenhang zu grünplanerischen Maßnahmen im Bebauungsplangebiet, z.B. <ul style="list-style-type: none"> - Den öffentlichen und private Grünflächen den Fuß- und Radweg begleitend - Gestaltung der unbebauten Flächen der Wohngebiete WA 1 bis WA 8 als private Gartenflächen; - Abdeckung des Stellplatzbedarfs in Tiefgaragen vorgesehen - Anpflanzen von Bäumen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB als grünordnerische Maßnahme des Gebietes und Baumersatzmaßnahmen

Schutzgut Luft

Bestandsaufnahme/Vorbelastung

Die Beurteilung der Luftsituation im Plangebiet setzt die Kenntnis lokaler Luftbelastung voraus. Genaue Angaben für das Bebauungsplangebiet liegen nicht vor. Jedoch können aus dem Luftgütebericht des Landes MV die Daten der Messstationen Hol-

beinplatz, Stuthof, Warnemünde und am Strande herangezogen werden, um die Grundbelastung für die Hansestadt Rostock abzuschätzen.

Danach kann von folgender Lüftgütesituation (Jahresmittel) ausgegangen werden:

Messort	Jahr	Stickstoffoxide ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Stickstoffdioxid ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Feinstaub PM ₁₀ ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Holbeinplatz	2006	-	25	25
Stuthof	2006	21	17	22
Warnemünde	2006	-	17	23
Am Strande	2006	-	50	36
UQZK	2010	30	40	40
UQZK	2015	15	20	20

Als Zielwerte der Luftqualität werden im Rostocker Umweltqualitätszielkonzept die Grenzwerte der EU-Richtlinien 1999/30/EG und 2000/69/EG herangezogen, die auch der novellierten TA Luft zugrunde liegen. Sie gelten nutzungsunabhängig für das gesamte Stadtgebiet.

Für die Messorte Holbeinplatz, Stuthof und Warnemünde liegen die ermittelten Luftschadstoffwerte unterhalb der für 2010 im Umweltqualitätszielkonzept ausgewiesenen Zielwerte. Auch die Feinstaubbelastung (PM₁₀-Fraktion) bewegt sich im Jahresmittel im „normalen“ Bereich.

Messungen an der verkehrsbezogenen Station „Am Strande“ weisen dagegen Überschreitungen für NO₂ und im Tagesmittel auch Feinstäube (PM₁₀) auf. Die Messwerte sind aber vor allem auf das sehr hohe Verkehrsaufkommen in diesem Bereich zurückzuführen.

Die Zielwerte für 2015 werden an den Standorten Stuthof und Warnemünde für Stickstoffdioxid eingehalten, ansonsten werden sie nicht eingehalten.

Insgesamt ist von einer geringen bis mittleren Vorbelastung (Stufe 1 - 2) im Hinblick auf Luftschadstoffe auszugehen.

Prognose der Umweltauswirkungen

Grundsätzlich werden die Planungsabsichten eine Veränderung innerhalb und außerhalb des Bebauungsplangebietes bewirken. Angesichts der Vorbelastung durch die Ernst-Barlach-Straße und die Bahnhofstraße sind Auswirkungen auf die Luftqualität in so geringem Umfang zu erwarten, dass sie diese nicht wesentlich beeinflussen werden.

Das Bebauungsplangebiet liegt innerhalb eines Fernwärmegebietes. Die Nutzung von Fernwärme bewirkt einen positiven Einfluss auf die lufthygienische Situation im Plangebiet aus, da die erforderliche Wärmeenergie außerhalb des Plangebietes erzeugt wird.

Die ermittelten Auswirkungen werden als nicht erheblich im Sinne der Überwachungsvorschrift § 4c BauGB eingeschätzt.

Festsetzungsmöglichkeiten und Maßnahmen

mögliche Auswirkungen auf das Schutzgut Luft	Festsetzungsmöglichkeiten im Bebauungsplan
	keine Festsetzungsvorschläge

Schutzgut Landschafts- und Ortsbild

Bestandsaufnahme/Vorbelastung

Das Plangebiet erstreckt sich zwischen historischer Altstadt im Norden und dem Übergang in die offene Landschaft im Süden. Im Osten sind mit den vorhandenen Hangkanten, die an der Ernst-Barlach-Straße beginnen und nach Süden auslaufen, die Kanten der Warnowniederung erkennbar. Der Übergang des Plangebietes nach Süden und Osten in Richtung Warnow erfolgt ohne weitere erlebbare Höhenunterschiede. Aus dem Plangebiet heraus ergeben sich wichtige Sichtachsen in Richtung der markanten Stadtsilhouette der Östlichen Altstadt mit den Kirchen als Blickpunkte, aber auch in die entgegengesetzte Richtung nach Süden in die offene Landschaft.

Laut Landschaftsraumkonzept des Landschaftsplanes schließt sich an das Plangebiet östlich ein Vorrangraum für die Entwicklung von Natur und Landschaft mit einer hohen Bedeutung für das Landschaftsbild an. Aber auch dem Plangebiet selbst muss auf Grund seiner besonderen funktionellen Bedeutung am Ostrand der Stadt eine erhöhte Bedeutung und Empfindlichkeit (Stufe 2) beigemessen werden.

Prognose der Umweltauswirkungen

Zur Beurteilung der Beeinträchtigung des Schutzgutes Landschaftsbild wird das Kriterium Verfremdung durch Bebauung innerhalb der Umgebung und Zerschneidung/Substanzverlust betrachtet.

Die geplante Bebauung passt sich den vorhandenen städtebaulichen Strukturen an. So wird durch die Bebauung an der Ernst-Barlach-Straße die Lücke zwischen den kompakten Baukörpern der Ostseezeitung im Westen und dem edis-Gebäude im Osten geschlossen und eine adäquate Raumkante hergestellt. Nach Süden nimmt, entsprechend den benachbarten Bebauungen, die Intensität der Wohnbebauung ab. Private Haus- und Ziergärten sichern langfristig unversiegelte Flächen im Bereich des Wohnstandortes. Als wesentlicher Bestandteil der Begrünung sind Baumpflanzungen vorgesehen. Mit der Grünachse entlang des Fuß- und Radweges entstehen Sichtachsen zwischen Altstadtkante und offener Landschaft mit Bedeutung für das Plangebiet.

Die beabsichtigte Nutzung (Wohnen, Sonder- und Mischfläche, Fläche für Gemeinbedarf) zeichnet sich durch eine mittlere Wirkungsintensität/Verfremdung in Bezug auf das Landschafts- und Ortsbild aus, Stufe 2. Insgesamt führt die Umsetzung des Bebauungsplanes zu einer Verbesserung der städtebaulichen Situation und des Ortsbildes im Plangebiet. Die geplanten grünordnerischen Maßnahmen tragen zu einer gestalterischen Aufwertung bei.

Für das Schutzgut Landschafts- und Ortsbild liegt ein mittleres Beeinträchtigungsrisiko, Stufe 2 vor.

Die ermittelten Auswirkungen werden als nicht erheblich im Sinne der Überwachungsvorschrift § 4c BauGB eingeschätzt.

Festsetzungsmöglichkeiten und Maßnahmen

mögliche Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild/Ortsbild	Festsetzungsmöglichkeiten im Bebauungsplan
Verbesserung des Ortsbildes durch Schaffung einer der Wohnbebauung und des Standortes angemessenen Durchgrünung	Festsetzungen zum Schutzgut Landschafts- und Ortsbild stehen in engem Zusammenhang zu grünplanerischen Maßnahmen im Bebauungsplangebiet, z.B. <ul style="list-style-type: none"> - Grünflächen mit der Zweckbestimmung öffentliche Parkanlage und private Grünflächen, Anpflanzen und Erhalten von einheimischen standortgerechten Bäumen und Sträuchern - Begrünungsmaßnahmen entlang der Planstraßen und der Stellplätze und vor allem entlang der Fuß- und Radwegverbindung nach Süden als Grünachse und Baumersatz gem. § 9 Abs.1 Nr. 15 und § 25 a u. b BauGB

Schutzgüter Pflanzen/Tiere/Biologische Vielfalt

Bestandsaufnahme/Vorbelastung

Biotope

Die Biotop- und Nutzungsstrukturen wurden im April 2009 gemäß den „Hinweisen zur Eingriffsregelung M-V“ erfasst und dokumentiert.

Das Gebiet besteht zu 38 % aus Sukzessionsflächen mit Ruderalen Trittfuren und Staudensäumen. Auf diesen Flächen sind die vorhandenen Schotterbetten ausgebaut, entsorgt und Kulturboden aufgetragen worden. Ca. 4 % des Plangebietes werden von Kleingärten eingenommen. Im Gebiet um den ehemaligen Lokschuppen haben sich Brachflächen der Verkehrsflächen auf ca. 12 % der Fläche entwickelt. Ca. 6 % des Plangebietes werden von vorhandener Bebauung, ca. 14 % von Verkehrsflächen eingenommen. Weitere ca. 14 % der Fläche an der Ernst-Barlach-Straße dienen als Parkplatz mit wassergebundenen Decken und Staudensäumen. Auf rund 8 % der Fläche sind Gehölze mit Bäumen und Sträuchern anzutreffen. An den inzwischen hergestellten Wohnbauflächen der sanierten Güterabfertigungsgebäude sind auf 4 % der Fläche private Gärten entstanden.

Im Plangebiet sind folgende Biotoptypen vertreten:

1. Mesophiler Staudensaum frischer bis trockener Mineralstandorte
2. Ruderale Trittflur
3. Siedlungsgehölz heimischer Baumarten
4. Siedlungsgehölz nichtheimischer Baumarten
5. Siedlungsgebüsch heimischer Gehölzarten
6. Siedlungsgebüsch nichtheimischer Gehölzarten
7. Siedlungshecke nichtheimischer Gehölze
8. Ältere/aufgelassene Kleingartenanlagen
9. Ziergarten
10. Pfad, Rad- und Fußweg
11. Wirtschaftsweg, nicht oder teilversiegelt
12. Straße

- 13. Parkplatz, versiegelte Fläche
- 14. Bahn Gleisanlage
- 15. Brachfläche der Verkehrs- und Industrieflächen

Der Biotopwert der aufgefundenen Biotoptypen ist überwiegend gering einzuschätzen. Im Plangebiet befinden sich keine nach § 20 Landesnaturschutzgesetz M-V (LNatG) geschützten Biotope.

Eine gezielte Nachsuche hinsichtlich gefährdeter oder besonders geschützter Pflanzenarten wurde durch das Gutachterbüro Martin Bauer, Grevesmühlen, mit dem Ergebnis durchgeführt, dass keine gefährdeten oder besonders geschützte Arten angetroffen wurden. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass keine Betroffenheit gemäß §§ 42 und 43 BNatSchG vorliegt.

Baumbestand

Der Baumbestand des Plangebietes wurde gesondert entsprechend Baumschutzkompensationserlass M-V erfasst und dokumentiert. Folgende geschützte Gehölze wurden aufgenommen.

Baumarten	Kompensation im Verhältnis 1:1 Stammumfang 0,5 - 1,50 m	Kompensation im Verhältnis 1:2 Stammumfang >1,50 - 2,5 m	Kompensation im Verhältnis 1:3 Stammumfang > 2,5 m	Kompensations- bedarf
Apfel	4			4
Birke	22			22
Birne	7			7
Esche	2			2
Feldahorn	4			4
Kastanie	2	1 x 2	1 x 3	7
Kirsche	8			8
Linde	4			4
Ölweide	1			1
Pyramidenpappel	1			1
Robinie	6			6
Rotdorn	3			3
Spitzahorn	22			22
Stieleiche	1			1
Ulme seltene Art ab 0,5 1:3			4 x 3	12
Weide	7			7
Weißdorn	5			5
Wildbirne seltene Art ab 0,5 1:3			2 x 3	6
Zierkirsche	1			1
Kompensationsbedarf				123 Stück

Prognose der Umweltauswirkungen

Da es sich bei dem Untersuchungsraum und Plangebiet um brach gefallene Bahnflächen handelt, lässt sich keine nennenswerte grünordnerische Gestaltung des Gebietes erkennen. Baumbestand hat sich an den tangierenden Straßen erhalten. Die verbliebenen Bäume an der Bleicherstraße weisen verschiedene Arten, Alter und Erhaltungszustände auf und lassen, falls sie denn vorhanden gewesen sein sollten, keine geordneten Strukturen mehr erkennen. Die vorhandenen Bäume sollten deshalb zugunsten neu anzulegender, geordneter Baumpflanzungen im Zuge der Neugestaltung der Bleicherstraße gefällt werden.

Auf einer Böschung innerhalb der Bahnhofstraße steht flächiger Baumbestand, der pflegebedürftig, aber erhaltenswert ist. Der südliche Teil der baumbestandenen Böschung muss den neuen Verkehrslösungen an der Bahnhofstraße weichen. Die vorhandenen Bäume, die einer neuen Verkehrslösung des Gebietes weichen müssen, gehen deshalb in die Kompensationsberechnung ein. Der größere, nördliche Teil der mit Bäumen bestandenen Böschung wird in den Festsetzungen des Bebauungsplanes zum flächigen Erhalt festgeschrieben.

Innerhalb einer Verkehrsinsel an der Ferdinandstraße stehen drei Rotdorne, die erhalten werden sollen und deshalb festgesetzt werden.

Grünflächen existieren im Plangebiet in Form von zwei kleinen Kleingartenanlagen. Die Anlage nördlich des Lokschuppengeländes ist stärker mit Obstgehölzen durchsetzt. Der Baumbestand der Kleingärten ist gesondert aufgenommen worden.

Die im Plangebiet vorhandenen ca. 15 Holunder, die den Status von geschützten Gehölzen erreicht haben, sind den jeweiligen Biotoptypen (Brachfläche der Verkehrs- und Industriegebiete, Siedlungsgehölze) zugeordnet worden.

Arten

Die im Plangebiet anzutreffende Ruderalvegetation sowie Altbaumbestände und Gehölze in Verbindung mit noch erhaltenen, nicht mehr in Nutzung befindlichen Gebäuden machen es zu einem wertvollen Lebensraum für Fledermäuse.

Neben Fledermäusen sind von den Gutachtern im Artenschutzbericht vom 2.1.2010 Brutvögel und Reptilien im erweiterten Untersuchungsraum erfasst worden.

Natura 2000 Gebiete (FFH- Gebiet „Warnowtal mit kleinen Zuflüssen“ und SPA-Vorschlagsgebiet „Untere Warnow“) liegen in etwa 300 m, ein geschützter Landschaftsbestandteil (GLB „Weidenbruchwald am Wasserwerk“) in ca. 200 m Entfernung von der südlichen Bebauungsplangrenze in südöstlicher Richtung.

Die erfassten Biotope zeichnen sich überwiegend durch das Vorkommen von wenig schützenswerten Pflanzenarten (Stufe 1) aus.

Die Gehölze an den Geländekanten entlang der Bahnhofstraße bestehen in einem Teil aus heimischen Bäumen und Gebüsch. Die südlich angrenzende Fläche ist mit nichtheimischen Arten mit dem Potenzial zur Einwanderung heimischer Arten bestanden. Die Flächen sollen als Lebensraum für Vögel und Kleinsäuger erhalten bleiben (außerhalb des Plangebietes).

Aus den überplanten Kleingartenanlagen sind die alten Großbäume erhaltenswert.

Eine Besonderheit des Bebauungsplanes ist das Vorkommen an Fledermäusen, die zu den streng geschützten Arten zählen, weil fast alle Fledermausarten seit Mitte des letzten Jahrhunderts in ihrem Bestand stark zurückgegangen sind. Für die Abstimmung der Artenschutzmaßnahmen wurden die untere Naturschutzbehörde der Hansestadt Rostock und das LUNG in die Planung einbezogen.

Die Arten betreffend werden nachfolgende Abkürzungen verwendet:

RL M-V	Rote Liste Mecklenburg-Vorpommern; 3-gefährdet; 4-potentiell gefährdet
RL BRD	Rote Liste BRD; 3-gefährdet; V-Arten der Vorwarnliste; G- Gefährdung anzunehmen
FFH	Bundesnaturschutzgesetz § 20a, Abs. 1 Nr. 8 in Verbindung mit Anhang 4 der EG Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen „Flora, Fauna, Habitat“ (FFH-Richtlinie)
Bg	Besonders geschützte Arten nach Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV)
Sg	Streng geschützte Arten nach Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV)

Art	RL M-V	RL D	FFH	BArtSchV
Breitflügelfledermaus <i>Eptesicus serotinus</i>	3	V	Anhang IV	Bg
Großer Abendsegler <i>Nyctalus noctula</i>	3	3	Anhang IV	Bg
Rauhautfledermaus <i>Pipistrellus nathusii</i>	4	G	Anhang IV	Bg
Zwergfledermaus <i>Pipistrellus pipistrellus</i>	4		Anhang IV	Bg

Das Untersuchungsgebiet stellt ein Jagdhabitat für die vier kartierten Fledermausarten dar. Die Fledermausarten sind nach der Roten Liste M-V als gefährdet bzw. potenziell gefährdet eingestuft. Ihnen wird damit ein erhöhter Schutzgrad bzw. eine mittlere Empfindlichkeit zugewiesen. Im Gebiet gibt es keine Wochenstuben oder Winterquartiere, es hat aber Bedeutung als Zwischenquartier in Anbetracht der Nähe zu potenziellen Winterquartieren.

Das festgestellte Arteninventar an Brutvögeln weist nur wenige Wertarten auf. Es handelt sich um wenig störungsempfindliche Arten des Siedlungsbereiches. Im Untersuchungsgebiet kommen keine Zielarten des SPA „Warnowtal, Sternberger Seen und Mildenitz“ vor.

Im Untersuchungsgebiet wurden zwei Reptilienarten nachgewiesen.

Art	RL M-V	RL D	FFH	BArtSchV
Ringelnatter <i>Natrix natrix</i>	3	3		Bg
Waldeidechse <i>Lacerta vivipara</i>	3			Bg

Die Nachweisorte befinden sich außerhalb der Grenzen des Bebauungsplangebietes. Insgesamt liegt entsprechend dem Gutachten keine artenschutzrechtliche Betroffenheit vor. Es liegt eine Zustimmung zu den geplanten Artenschutzmaßnahmen des Landesamtes für Umwelt, Naturschutz und Geologie vor, ohne dass weitere Auflagen erteilt wurden. Der Einflugbereich des Fledermausquartiers im ehemaligen MAU-Keller wird freigehalten, da im Baufeld 6 nur eine zweigeschossige Bebauung mit flach geneigtem Dach zulässig ist. Die Einflugschneise wird außerdem von direkter Beleuchtung freizuhalten. Die Ausführungsplanung der Stadtwerke sieht vor, einen Bereich von beidseitig ca. 15-20 m vor der Einflugöffnung von Lampen freizuhalten. Die Leuchten sind nach oben geschlossen und strahlen zielgerichtet nach unten auf den Geh- und Radweg ab. Grundsätzlich sollen insektenschonende, quecksilberfreie Natrim-Hochdruckdampflampen oder solche mit LED-Technik eingesetzt werden, um eine übermäßige Lockwirkung auf Nachtfalter und andere nachtaktive Tierarten auszuschließen.

Biotopverbund/Biologische Vielfalt

Mit dem Kriterium Biotopverbund wird die ökologische Funktionsfähigkeit einer Fläche für notwendige großräumige Kontaktbeziehungen von Tierarten sowie einiger Pflanzenarten berücksichtigt und als Indikator für die Beurteilung des Schutzgutes biologischen Vielfalt genutzt.

Die Biotope im Plangebiet sind nicht Bestandteil eines Teillandschaftsraumes und übernehmen keine Biotopverbundfunktionen.

Südöstlich des Plangebietes, des ehemaligen Güterbahnhofs, befindet sich der Teillandschaftsraum „Warnow-Hellbach-Gebiet“ mit Bedeutung für das Biotopverbundsystem der Hansestadt Rostock.

Die Vorbelastungen für das Schutzgut Pflanzen/Tiere/Biologische Vielfalt ergeben sich vor allem durch die ehemalige verkehrliche Nutzung und den damit verbundenen anthropogenen Veränderungen und Barrierewirkungen der Fläche.

Prognose der Umweltauswirkungen

Mit der geplanten Bebauung wird das Gebiet, das gegenwärtig eine Brache der Verkehrsflächen darstellt, wieder einer Nutzung für Wohnen und Mischnutzungen zugeführt. Beräumte Flächen mit Sukzessionsvegetation werden neu versiegelt, zwischenzeitlich entstandene Lebensräume verändert. Auf ca. 36 % der Flächen werden Begrünungsmaßnahmen umgesetzt. Die Gehölzbestände an den Böschungshängen außerhalb des Plangebietes werden nicht in Anspruch genommen und können als Lebensraum für Vögel und Kleinsäuger erhalten bleiben. Im Vergleich zur ehemaligen trennenden Nutzung als Güterbahnhof wird ein geringerer Versiegelungsgrad erreicht.

Wohngebiete weisen grundsätzlich eine mittlere Nutzungsintensität (Stufe 2) auf. So werden hier mit Ausnahme der Sonder- und Mischgebiete im Übergang zum Altstadtrand SO GRZ 0,9, MI 1 GRZ 0,8 und MI 2, GRZ 0,6 für das Pflegeheim, Grundflächenzahlen von 0,3, 0,35 und 0,4 festgesetzt. Die bereits bebauten Wohngebiete der ehemaligen Güterabfertigungshallen weisen Grundflächenzahlen von 0,9 und 0,4 auf. Das führt - bezogen auf das Schutzgut Pflanzen – zu überwiegend mittleren Beeinträchtigungen (Stufe 2).

Auswirkungen für das Schutzgut Tiere stehen in engem Zusammenhang mit einer Beeinträchtigung bzw. dem Verlust von Lebensräumen. Eine artenschutzrechtliche Betroffenheit in Bezug auf die kartierten Fledermausarten liegt nicht vor. Im Rahmen von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollten jedoch für diese gefährdeten Artengruppen Habitate geschaffen werden.

Durch das Vorhaben werden Flächen in Anspruch genommen, die eine untergeordnete Bedeutung für Brutvogelarten besitzen. In den Gehölzen der Kleingärten kommen einige Arten vor. Der Funktionsverlust wird jedoch, nach Einschätzung der Gutachter, mit der Durchgrünung des Baugebietes mehr als ausgeglichen.

Für die potenzielle Beeinträchtigung von Teillebensräumen war vorgesehen worden, das Transformatorenhaus zum Quartier für Gebäude bewohnende Vogelarten und als Sommerquartier/Wochenstube für Fledermäuse umzugestalten. Diese Maßnahme wurde wegen der Belastung im Innern des Trafogebäudes verworfen. Die vorgesehenen Maßnahmen sollen nunmehr am zu sanierenden Lokschuppengebäude, am Stellwerk und an der Kindertagesstätte umgesetzt werden. Als geeignete Nistmöglichkeiten sind 10 Mauerseglerniststeine, 5 Fledermaussteine, 5 Niststeine für Halbhöhlenbrüter und 5 Mehlschwalben-Doppelnester anzubringen.

Von einer Betroffenheit der Schutz- und Erhaltungsziele des SPA-Gebietes und des FFH-Gebietes ist nicht auszugehen. Im Rahmen der Realisierung der Vorhaben des Bebauungsplanes kommt es nicht zum Lebensraumverlust der beiden festgestellten Reptilienarten. Es ist nicht von einer artenschutzrechtlichen Betroffenheit der Arten auszugehen.

Die Planung hat keinen Einfluss auf das für den Teillandschaftsraum „Warnow-Hellbach-Gebiet“ zu entwickelnde Biotopverbundsystem.

Wechselwirkungen

Brachen ehemals genutzter Flächen -> Pflanzen/Tiere

Die Aufgabe der ehemaligen verkehrlichen Nutzungen führte zum Brachfallen von zuvor intensiv genutzten Flächen. So findet auf Freiflächen natürliche Sukzession statt und das Gebiet dient Fledermäusen als Nahrungshabitat. Die Nutzung dieser Flächen für Mischgebietsflächen und Wohnungsbau trägt den Anforderungen des Bodenschutzes in hohem Maße Rechnung. Zugleich wird ebenfalls berücksichtigt, dass dies nicht zu Lasten des Artenschutzes erfolgt.

Die ermittelten Auswirkungen im Bezug auf die Fledermausarten werden als erheblich im Sinne der Überwachungsvorschrift § 4c BauGB eingeschätzt

Festsetzungsmöglichkeiten und Maßnahmen

mögliche Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen/Tiere/ Biologische Vielfalt	Festsetzungsmöglichkeiten im Bebauungsplan
<p>Beseitigung von Biotopen durch Flächenversiegelung für Verkehrsanlagen und Bebauung</p> <p>Beseitigung von geschütztem Baumbestand für Verkehrsanlagen und Bebauung</p> <p>Vorübergehende Beeinträchtigung der Lebensräume für Brutvögel und Fledermäuse während der Baudurchführung</p>	<p>Die Festsetzungen zu den Schutzgütern Pflanzen, Tiere, Biologische Vielfalt resultieren aus den Untersuchungen zur Biotop- und Nutzungskartierung, Baumerfassung und Faunistischen Bestandserfassung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Festsetzung von Maßnahmen für den Artenschutz, insbesondere für Fledermäuse und Brutvögel - Festsetzungen zur Verwendung von Natriumdampflampen zum Schutz von Nachtfaltern und nachtaktiven Tierarten im öffentlichen Raum - Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen - Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen <p>gem. § 9 Abs.1, Nr. 15, 20, 25 a u. b BauGB sowie § 9 Abs. 4 BauGB in Vag. mit § 86 LBauO M-V</p>

Kultur- und Sachgüter

Bestandsaufnahme

Durch die Bauvorhaben werden Bau- und Kunstdenkmale berührt. Im Plangebiet befinden sich nach der Denkmalliste der Hansestadt Rostock geschützte Einzeldenkmale. Es sind dies das Gebäudeensemble der ehemaligen Güterabfertigung, das ehemalige Stellwerksgebäude und der ehemalige Lokschuppen mit Drehscheibe.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich nach derzeitigem Kenntnisstand keine Bodendenkmale.

Prognose der Umweltauswirkungen

Die im Bebauungsplangebiet vorhandenen Kulturdenkmale sollen perspektivisch dauerhaft erhalten, saniert und umgenutzt werden. Für das Schutzgut Kultur- und Sachgüter ergeben sich damit im Plangebiet keine Beeinträchtigungen.

Alle Maßnahmen, die den Schutzgegenstand der Baudenkmale betreffen, bedürfen der denkmalschutzrechtlichen Genehmigung der unteren Denkmalschutzbehörde.

Bei Erdarbeiten können jederzeit archäologische Funde und Fundstellen entdeckt werden. Die entsprechenden Hinweise der Unteren Denkmalschutzbehörde sind daher zu beachten.

Im Fall von Funden bzw. der Entdeckung auffälliger Bodenverfärbungen ist während der Bauarbeiten die Untere Denkmalschutzbehörde zu benachrichtigen und der Fund bzw. die Fundstelle bis zur Abklärung des Verdachts in unverändertem Zustand zu erhalten.

Die ermittelten Auswirkungen werden als nicht erheblich im Sinne der Überwachungsvorschrift § 4c BauGB eingeschätzt.

Festsetzungsmöglichkeiten und Maßnahmen

mögliche Auswirkungen auf das Schutzgut Kultur- und Sachgüter	Festsetzungsmöglichkeiten im Bebauungsplan
	Die im Plangebiet erhaltenen Denkmale werden zum Erhalt festgesetzt

4.1.3 Eingriffe in Natur und Landschaft sowie deren Ausgleich

Grundlage der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung bilden die im Bebauungsplan festgesetzten Eingriffe in Natur und Landschaft. Sie werden den im Bebauungsplan festzusetzenden Ausgleichsmaßnahmen im Geltungsbereich flächen- und biotopwertbezogen gegenübergestellt. Die Beurteilung geht von den in Brachflächen noch nicht versiegelten Flächen aus und bilanziert diese gegen den Umfang versiegelter Flächen, die durch den Bebauungsplan vorbereitet werden.

Als Grundlage zur Bilanzierung dient die vorliegende Bestandskartierung. Das Maß der Beeinträchtigungen wird anhand der Festsetzungen des Bebauungsplanes, unter Annahme der maximal nach Baurecht möglichen Ausnutzung des Grundstückes, ermittelt. Das heißt, es werden auch die nach § 19 Abs. 4 BauNVO zulässigen Überschreitungen der GRZ in die Bilanz einbezogen.

Ermittlung des Eingriffes und des Kompensationsbedarfes

Die Eingriffe für das Gesamtgebiet entsprechen einem Flächenäquivalent von 51.197 m². Für Minderungsmaßnahmen in Form von privaten Grünflächen und Gärten ergibt sich für das Gesamtgebiet ein Flächenäquivalent von insgesamt 9.171 m².

Innerhalb des gesamten Plangebietes können durch Maßnahmen zur Flächenentsiegelung und Anlage öffentlicher Grünflächen und Baumpflanzungen insgesamt ein

Flächenäquivalent von 11.101 m² als Ausgleichsflächen im Plangebiet erreicht werden.

Innerhalb des Plangebietes wird die Herstellung der extensiv zu pflegenden Grünfläche mit einer Größe von ca. 5.348 m² dem Ausgleich des Erschließungseingriffs durch den Erschließungsträger zugeordnet.

Die Eingriffe können im Plangebiet nicht vollständig kompensiert werden.

Als externe Ausgleichsflächen außerhalb des Plangebietes wird die Pflege eines Teils der südlichen Dierkower Moorwiesen vorgesehen.

Die Dierkower Moorwiesen (Flurstück 705/37, Flur 1 im Flurbezirk VI Rostock) mit einer Gesamtfläche von ca. 12,7 ha stellen einen ehemals wertvollen Feuchtwiesekomplex dar. Mit Aufgabe der extensiven Weidenutzung zur Gewinnung von Heu und Einstreu setzte naturgemäß eine allmähliche Verbuchung mit Weidengebüschen ein. Ohne Reduzierung der Weidengebüsche würde sich die Entwicklung zum Erlen-Eschenwald fortsetzen. Das erklärte Entwicklungsziel für die Dierkower Moorwiese stellt der Erhalt der artenreichen Feuchtwiese dar. Die in der jüngsten Vergangenheit vorgenommene Entnahme von Einzelgehölzen brachte bisher keine qualitative Aufwertung. Die Mahd der Flächen gestaltet sich schwierig, sodass derzeit große Teile der Wiese verschilft sind und der Orchideenbestand abnimmt.

Als externe Ausgleichsmaßnahme für Eingriffe innerhalb des Plangebietes werden deshalb Pflegemaßnahmen im südlichen Teil der Dierkower Moorwiese auf einer Fläche von ca. 2,09 ha vorgesehen.

Notwendig werden dabei im Einzelnen die Rodung und Entsorgung der vorhandenen Weidengebüsche und Sommermahd der Flächen mit geeigneter Mähtechnik (Spezialraupe) jeweils Ende Juli eines Jahres. Das Mähgut ist zu beräumen.

Um das angestrebte Entwicklungsziel zu erreichen, werden für die Pflegemaßnahmen fünf Jahre vorgesehen.

Von den zu pflegenden Flächen werden 0,34 ha der zu pflegenden Fläche dem Eingriff durch den Sanierungsträger für das Sanierungsgebiet „Stadtzentrum Rostock“ zugeordnet. Dem Eingriff für Bauland durch den Erschließungsträger werden 1,30 ha zu pflegende Fläche und dem Erschließungseingriff durch den Erschließungsträger 0,45 ha der zu pflegende Fläche zugeordnet.

Maßnahmen zur Baumkompensation

Die im Plangebiet zu fällenden geschützten Bäume sind durch Pflanzung von mindestens 123 Stück Ersatzbäumen auszugleichen. Die notwendige Baumkompensation kann durch Pflanzung von mindestens 128 Bäumen innerhalb der öffentlichen Grünflächen und an Straßen des Plangebietes geleistet werden.

4.1.4 Monitoring

Mensch (menschliche Gesundheit/Bevölkerung)

Die ermittelten Auswirkungen wurden als nicht erheblich im Sinne der Überwachungsvorschrift § 4c BauGB eingeschätzt. Aufgrund von Prognoseunsicherheiten wird der Aspekt Lärm dennoch in das Monitoring-Programm des Bebauungsplanes aufgenommen, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen zu erfassen.

Auswirkung	Beeinträchtigungen durch Lärm
Überwachungsmethode	Begutachten des Geländes
Datenquelle	Verkehrserhebung (manuell oder mit Messgerät)
Ansprechpartner	Amt für Umweltschutz; Abt. Immissionsschutz/ Umweltplanung, Tief- und Hafengebäudeamt für die Verkehrsprognose
Beginn der Überwachung	6 Monate nach Inbetriebnahme der baulichen Anlagen
Überwachungsintervall	2 bis 5 Jahre nach Fertigstellung
Ende der Überwachung	nach 10 Jahren

Boden

Die ermittelten Auswirkungen wurden als nicht erheblich im Sinne der Überwachungsvorschrift § 4c BauGB eingeschätzt.

Wasser

Die ermittelten Auswirkungen wurden als nicht erheblich im Sinne der Überwachungsvorschrift § 4c BauGB eingeschätzt.

Klima

Die ermittelten Auswirkungen werden als nicht erheblich im Sinne der Überwachungsvorschrift § 4c BauGB eingeschätzt.

Luft

Die ermittelten Auswirkungen werden als nicht erheblich im Sinne der Überwachungsvorschrift § 4c BauGB eingeschätzt.

Landschafts- und Ortsbild

Die ermittelten Auswirkungen wurden als nicht erheblich im Sinne der Überwachungsvorschrift § 4c BauGB eingeschätzt.

Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Die ermittelten Auswirkungen wurden als erheblich im Sinne der Überwachungsvorschrift § 4c BauGB eingeschätzt.

erhebliche Auswirkung	Verlust an Lebensräumen für Fledermäuse
Überwachungsmethode	Beobachtung der Wirksamkeit durchgeführter Maßnahmen, wie die Anbringung der Nistmöglichkeiten am Lokschuppengebäude, am Stellwerk und an der Kita für Fledermäuse und Brutvögel
Datenquelle	Begehung
Ansprechpartner	Amt für Stadtgrün, Naturschutz und Landschaftsplanung, Abt. Planung/Naturschutz
Beginn der Überwachung	nach ordnungsgemäßer Fertigstellung der Kompensationsmaßnahmen, einschl. Fertigstellungs- und Entwicklungspflege
Überwachungsintervall	nach 5 Jahren
Ende der Überwachung	nach 10 Jahren

Kultur- und Sachgüter

Die ermittelten Auswirkungen wurden als nicht erheblich im Sinne der Überwachungsvorschrift § 4c BauGB eingeschätzt.

4.1.5 Variantenprüfung

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Gegenwärtig ist die Plangebietsfläche in großen Teilen ungenutzt und vermittelt dadurch teilweise einen naturnahen, in Sukzession befindlichen Eindruck.

Bei Nichtdurchführung der Planung würde der Bereich auch weiterhin eine innerstädtische Brachfläche darstellen, die der natürlichen Sukzession unterliegt.

Varianten der baulichen Nutzung

Alle untersuchten baulichen Varianten hatten zum Ziel, das Gebiet gestalterisch und funktional aufzuwerten und dabei besonders die Stadtkante nach Norden und den Übergang nach Süden in Richtung offene Landschaft zu berücksichtigen.

Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Anderweitige Planungsmöglichkeiten wurden nicht untersucht.

4.1.6 Hinweise, Grundlagen und Methodik

Für das Bebauungsplangebiet wurde ein Grünordnungsplan (GOP), ein Gestaltungsplan sowie eine Schallimmissionsprognose erstellt. Auf dieser Grundlage wurden wichtige naturschutzfachliche Festsetzungen im Bezug zu Eingriffsregelung sowie zum Lärmschutz für das Plangebiet getroffen. Die Angaben und Wirkungsabschätzungen für die weiteren Schutzgüter basieren auf vorhandenem Kenntnisstand der aufgeführten Informations- und Datengrundlagen, ohne auf konkrete Berechnungen oder Modellierungen zurückzugreifen. Dennoch lassen sich auf dieser Grundlage Auswirkungen auf die Luftqualität, das Lokalklima oder die hydrogeologischen Verhältnisse relativ genau treffen, ohne dass konkrete Bezifferungen erforderlich wären. Diese ständen, gemessen am gering erhöhten Aussagewert, in keinem vertretbaren Aufwand.

Informations- und Datengrundlagen

Als generelle Informations- und Planungsgrundlage wurden für alle Schutzgüter die Festsetzungen des Bebauungsplans sowie die Aussagen der Biotopkartierung und des Artenschutzgutachtens, insbesondere zu Tieren, Pflanzen und Biodiversität, zu Landschaftsbild sowie zur Eingriffsbewältigung, herangezogen.

Als weitere wesentliche Planungsgrundlagen sind anzuführen

- das Landesentwicklungsprogramm M-V vom 30.05.2006
- das Regionale Raumentwicklungsprogramm vom 18.10.1994/erste Teilfortschreibung vom 08.03.1999
- Gutachterlicher Landschaftsrahmenplan Mittleres Mecklenburg/Rostock (2007)
- der Flächennutzungsplan der Hansestadt Rostock (2006)
- der Landschaftsplan der HRO (1998).

Zusätzlich wurden differenzierte Aussagen auf der Basis folgender Unterlagen getroffen:

Schutzgut Mensch

- Emissions- und Immissionskataster, (HRO, laufend)

Schutzgut Boden

- Bodenkzeptkarte der (HRO, 2002)

- Altlastenkataster (HRO, aktualisiert 2003)
- Gefährdungsabschätzung (Baugrund Stralsund, 2008)

Schutzgut Wasser

- Gewässerkataster (HRO, 2001)
- Grundwasserkataster (HRO, 2001)
- Gefährdungsabschätzung (Baugrund Stralsund, 2008)

Schutzgut Klima

- Klimafunktionskarte (HRO, 2002)
- Gefährdungsabschätzung (Baugrund Stralsund, 2008)

Schutzgut Luft

- Daten der Luftmessstellen in Rostock

Schutzgut Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt

- Biotop- und Nutzungskartierung (Adolphi-Rose, Landschaftsarchitekten)
- Baumbestandserfassung (Adolphi-Rose, Landschaftsarchitekten)
- Faunistische Bestandserfassung (Gutachterbüro Martin Bauer)
- Gefährdungsabschätzung (Baugrund Stralsund, 2008)

Schutzgut Landschafts- und Ortsbild

- GOP (Adolphi-Rose, Landschaftsarchitekten)

Schutzgut Kultur- und Sachgüter

- Denkmalliste HRO, Stand 2002

Bewertungsmethodik

Einschätzung des Beeinträchtigungsrisikos

Für die Einschätzung der Beeinträchtigung von Schutzgütern durch die Bebauungsplanung bzw. die Einschätzung der Umwelterheblichkeit stehen zwei Informationsebenen zur Verfügung:

- die Funktionseignung (ökologische Empfindlichkeit) des Schutzgutes und
- die Intensität der geplanten Nutzung.

Werden beide Informationen miteinander verschnitten, ergibt sich der Grad der Beeinträchtigung oder das ökologische Risiko gegenüber der geplanten Nutzung.

Um die Funktionalität der Bewertung zu gewährleisten, wird eine Beschränkung auf die Faktoren vorgenommen, die am ehesten geeignet sind, die Wirkungszusammenhänge zu verdeutlichen. Sie sind auch unter dem Begriff Indikatoren bekannt. Darüber hinaus muss die Wahl der Indikatoren an die Datenverfügbarkeit angepasst werden. Gemessen an der wenig höheren Aussagequalität vielstufiger Modelle gegenüber einfacheren Varianten, der besseren Datenverfügbarkeit bei weniger differenziert zu treffenden Aussagen und der für Planer und Bearbeiter erforderlichen Information, wird für das Bewertungskonzept im Bebauungsplanverfahren die dreistufige Variante gewählt. Die Aussagen werden in der Form gering, mittel, hoch bzw. in der Entsprechung Stufe 1, Stufe 2, Stufe 3 getroffen.

Nachfolgende Tabelle veranschaulicht die für alle Bewertungsschritte zutreffende Matrix.

Funktionseignung des Schutzgutes ↓	Intensität der Nutzung →					
	Stufe 1		Stufe 2		Stufe 3	
Stufe 1	Geringe Beeinträchtigung Stufe 1	Geringe Beeinträchtigung Stufe 1	Geringe Beeinträchtigung Stufe 1	Mittlere Beeinträchtigung Stufe 2	Mittlere Beeinträchtigung Stufe 2	Mittlere Beeinträchtigung Stufe 2
Stufe 2	Mittlere Beeinträchtigung Stufe 2	Mittlere Beeinträchtigung Stufe 2	Mittlere Beeinträchtigung Stufe 2	Hohe Beeinträchtigung Stufe 3	Hohe Beeinträchtigung Stufe 3	Hohe Beeinträchtigung Stufe 3
Stufe 3	Mittlere Beeinträchtigung Stufe 2	Hohe Beeinträchtigung Stufe 3	Hohe Beeinträchtigung Stufe 3	Hohe Beeinträchtigung Stufe 3	Hohe Beeinträchtigung Stufe 3	Hohe Beeinträchtigung Stufe 3

Beispiel für die Lesart:

Hohe Funktionseignung des Schutzgutes (Stufe 3) und mittlere Intensität der Nutzung durch die Planung (Stufe 2) führt zu hoher Beeinträchtigung für das Schutzgut (Stufe 3).

Bei dieser Vorgehensweise wird berücksichtigt, dass die Bewertung über logische Verknüpfungen erfolgt und dass der inhaltliche und räumliche Aussagewert maßgeblich von der Aussagekraft und Korrektheit der Indikatoren abhängig ist. Zur Bestätigung der Bewertung werden Abstimmungen mit dem zuständigen Sachgebiet geführt. Die Wahl der Bewertungsstufen ist das Ergebnis eines Erfahrungs- und Abstimmungsprozesses der beteiligten Planer und Fachleute. Für den Fall von Planungen ohne gravierende Nutzungsänderungen erfolgt eine verbal-argumentative Einschätzung.

Als Bewertungsgrundlage für die Schutzgüter werden die Biotopkartierung sowie das Umweltqualitätszielkonzept (UQZK) der HRO aus dem Jahr 2005 herangezogen. Die vorsorgeorientierten Umweltqualitätsziele (UQZ) wurden für diese Umweltmedien entsprechend ihrer lokalen Ausprägung definiert. Sie sind wissenschaftlich fundiert, berücksichtigen jedoch auch politische Vorgaben und wurden breit in der Verwaltung und verschiedenen Ortsbeiräten diskutiert.

Empfindlichkeit/Vorbelastung für das Schutzgut Mensch/Lärm

geringe Lärmvorbelastung Stufe 1	Orientierungswerte der DIN 18005 eingehalten
erhöhte Lärmvorbelastung Stufe 2	Orientierungswerte der DIN 18005 um weniger als 5 dB(A) überschritten
hohe Lärmvorbelastung Stufe 3	Orientierungswerte DIN 18005 um mehr als 5 dB(A) überschritten

Nutzungsintensität für das Schutzgut Mensch/Lärm

kaum wahrnehmbarer Anstieg der Lärmimmission Stufe 1	Anstieg des Lärmpegels bis 1 dB(A); Orientierungswerte der DIN 18005 eingehalten
wahrnehmbarer Anstieg der Lärmimmission Stufe 2	Anstieg des Lärmpegels > 1 < 3 dB(A); Orientierungswerte der DIN 18005 dB(A) überschritten
deutlicher Anstieg der Lärmimmission Stufe 3	Anstieg des Lärmpegels um mehr als 3 dB(A); Orientierungswerte der DIN 18005 überschritten

Empfindlichkeit/Vorbelastung für das Schutzgut Mensch/Luft

geringe Vorbelastung Stufe 1	Zielwerte für das Jahr 2015 unterschritten bzw. erreicht
mittlere Vorbelastung	Zielwerte für das Jahr 2010 unterschritten

Stufe 2	bzw. erreicht
hohe Vorbelastung Stufe 3	Zielwerte für das Jahr 2010 überschritten

Nutzungsintensität für das Schutzgut Mensch/Luft

geringer Einfluss auf die Luftqualität Stufe 1	Grünflächen, Campingplätze; geringes Verkehrsaufkommen
Einfluss auf die Luftqualität Stufe 2	Feriendörfer, Wohngebiete, Mischgebiete; erhöhtes Verkehrsaufkommen
hoher Einfluss auf die Luftqualität Stufe 3	Freizeitparks, Großflächiger Einzelhandel, Industriegebiete, Parkplätze; Starkes Verkehrsaufkommen

Empfindlichkeit von Böden im Zusammenhang mit der Vorbelastung

Aufgeschüttete, anthropogen veränderte Böden Stufe 1	gestörte Bodenverhältnisse vorherrschend oder hoher Versiegelungsgrad (>60%) und/oder Altlast vorhanden (Regosole, Pararendzina beide auch als Gley oder Pseudogley, Gley aus umgela- gertem Material)
Natürlich gewachsene, kulturtechnisch ge- nutzte, häufige Böden Stufe 2	Land- und forstwirtschaftlich oder garten- baulich genutzte Flächen mit für die Region häufigen Böden oder mittlerer Versiege- lungsgrad (> 20% <60%) und/oder punktu- elle Schadstoffbelastungen (Gleye, Braun-, Fahl-, Parabraunerden, Pseudogleye, Podsole, Horti-, Kolluvisole, überprägtes Niedermoor)
Natürlich gewachsene, seltene und/oder hochwertige Böden Stufe 3	Seltene naturnahe Böden (< 1% Flächen- anteil); naturgeschichtliches Dokument; hohe funktionale Wertigkeiten z.B. für die Lebensraumfunktion oder Regulation des Wasserhaushaltes, geringer Versiege- lungsgrad (< 20%), keine stofflichen Belas- tungen (Niedermoorböden, Humusgleye, Strandrogleye und Podsole über Staugleyen)

Nutzungsintensität im Zusammenhang zum Schutzgut Boden

geringe Flächeninanspruchnahme Stufe 1	Grünflächen, Freizeitparks, Campingplätze (Neuversiegelungsgrad ≤ 20 %)
erhöhte Flächeninanspruchnahme Stufe 2	Feriendörfer, Wohngebiete, Mischgebiete (Neuversiegelungsgrad ≤ 60 %)
hohe Flächeninanspruchnahme Stufe 3	Gewerbegebiete, Industriegebiete, Park- plätze (Neuversiegelungsgrad > 60 %)

Empfindlichkeit/Vorbelastung für das Schutzgut Gewässer

Anthropogen vollständig überformte und be- lastete Gewässer Stufe 1	Gewässer ist verrohrt und weist mit Güte- klasse III-IV / IV starke bis übermäßige Verschmutzungen durch organische, sau- erstoffzehrende Stoffe u. damit weitgehend eingeschränkte Lebensbedingungen auf
Gewässer offen, Gewässerbett technisch ausgebaut und mäßig belastet	Gewässer ist nicht verrohrt, weist jedoch eine kulturbetonte naturferne Ausprägung

Stufe 2	auf und kann mit Gewässergüte II-III / III als belastet durch organische sauerstoffzehrende Stoffe mit eingeschränkter Lebensraumfunktion bezeichnet werden
Naturnahes Gewässer Stufe 3	Gewässer ist weitgehend anthropogen unbeeinflusst und weist mit Gewässergüte I / I-II / II lediglich mäßige Verunreinigungen und gute Lebensbedingungen aufgrund ausreichender Sauerstoffversorgung auf

Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers in Abhängigkeit von Flurabstand sowie Mächtigkeit und Substrat der Deckschicht

Verschmutzungsempfindlichkeit gering Stufe 1	Hoher Grundwasserflurabstand bzw. hoher Anteil bindiger Bildungen an der Versickerungszone; Grundwasser geschützt gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffen
Verschmutzungsempfindlichkeit mittel Stufe 2	mittlerer Grundwasserflurabstand bzw. Anteil bindiger Bildungen an der Versickerungszone < 80 % >20 %; Grundwasser teilweise geschützt gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffen
Verschmutzungsempfindlichkeit hoch Stufe 3	geringer Grundwasserflurabstand bzw. Anteil bindiger Bildungen an der Versickerungszone < 20 %; Grundwasser ungeschützt gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffen

Nutzungsintensität im Zusammenhang zum Schutzgut Grundwasser

geringe Eintragsgefährdung Stufe 1	Grünflächen, Freizeitparks, Campingplätze
erhöhte Eintragsgefährdung Stufe 2	Feriendörfer, Wohngebiete, Mischgebiete
hohe Eintragsgefährdung Stufe 3	Gewerbegebiete, Industriegebiete, Parkplätze

Empfindlichkeit gegenüber Hochwasser

Hochwasserschutz unbeachtlich Stufe 1	Plangebiet liegt nicht im überflutungsgefährdeten Bereich bzw. Maßnahmen des Hochwasserschutzes (StALU MM) sind vorgesehen
Hochwasserschutz muss berücksichtigt werden Stufe 2	Plangebiet liegt im überflutungsgefährdeten Bereich
Überflutungsbereich Stufe 3	Plangebiet liegt im Überflutungsbereich; Maßnahmen des Hochwasserschutzes sind aus naturschutzfachlichen Gründen nicht vorgesehen (Retentionsraum)

Nutzungsintensität der Planung gegenüber Gewässern und Überflutungsbereichen

Geringer Einfluss der Nutzung Stufe 1	Grünflächen, Freizeitparks, Campingplätze (Neuversiegelungsgrad ≤ 20 %); geringe Wahrscheinlichkeit von Stoffeintrag
erhöhter Einfluss durch die Nutzung Stufe 2	Feriendörfer, Wohngebiete, Mischgebiete (Neuversiegelungsgrad ≤ 60 %); erhöhte

	Wahrscheinlichkeit von Stoffeintrag
Hoher Einfluss durch die Nutzung Stufe 3	Gewerbegebiete, Industriegebiete, Parkplätze (Neuversiegelungsgrad > 60 %); hohe Wahrscheinlichkeit von Stoffeintrag

Funktionseignung der Klimatoptypen

geringe klimaökologische Bedeutung Stufe 1	Keine Frischluftproduktion (Stadtklimatop, Industrie-, Gewerbeflächenklimatop, Innenstadtklimatop) keine Frischluftbahn
mittlere klimaökologische Bedeutung Stufe 2	Mittlere Kaltluftentstehung (Gartenstadtklimatop, Parkklimatop, Waldklimatop) keine Frischluftbahn
hohe klimaökologische Bedeutung Stufe 3	Hohe Kaltluftproduktion (Freilandklimatop, Feuchtfächenklimatop, Grünanlagenklimatop) Frischluftbahn vorhanden

Nutzungsintensität auf das Schutzgut Klima

geringe Flächenversiegelung / geringe Behinderung einer Frischluftbahn Stufe 1	Grünflächen, Campingplätze
erhöhte Flächenversiegelung / mögliche Behinderung einer Frischluftbahn Stufe 2	Feriendörfer, Freizeitparks, Wohngebiete, Mischgebiete
hohe Flächenversiegelung / Zerschneidung einer Frischluftbahn Stufe 3	Großflächiger Einzelhandel, Industriegebiete, Parkplätze

Empfindlichkeit von Biotopen im Zusammenhang mit der Vorbelastung

geringer Biotopwert Stufe 1	häufige, stark anthropogen beeinflusste Biotoptypen; geringe Arten- und Strukturvielfalt
mittlerer Biotopwert Stufe 2	weitverbreitete, ungefährdete Biotoptypen; hohes Entwicklungspotenzial; mittlere Arten- und Strukturvielfalt
hoher Biotopwert Stufe 3	stark bis mäßig gefährdete Biotoptypen; bedingt bzw. kaum ersetzbar; vielfältig strukturiert, artenreich

Empfindlichkeit von Arten im Zusammenhang mit ihrer Gefährdung

geringer Schutzgrad/geringe Empfindlichkeit Stufe 1	keine Arten der Roten Liste M-V bzw. der BArtSchV im Bebauungsplangebiet
mittlerer Schutzgrad/mittlere Empfindlichkeit Stufe 2	gefährdete Arten, potenziell gefährdete im Bebauungsplangebiet
hoher Schutzgrad/hohe Empfindlichkeit Stufe 3	mindestens eine vom Aussterben bedrohte Art; stark gefährdete Arten im Bebauungsplangebiet

Nutzungsintensität von Bebauungsplantypen auf die Schutzgüter Pflanzen und Tiere

geringe Einwirkung Stufe 1	Grünflächen
-------------------------------	-------------

erhöhte Einwirkung Stufe 2	Feriendörfer, Campingplätze, Wohngebiete, Freizeitparks
hohe Einwirkung Stufe 3	Großflächiger Einzelhandel, Industriegebiete, Parkplätze, Mischgebiete

Empfindlichkeit/Gewährleistung der biologischen Vielfalt

geringer Schutzgrad/geringe Empfindlichkeit Stufe 1	kein Biotopverbund bzw. Barrieren und lebensfeindliche Nutzungen in räumlicher Nähe
mittlerer Schutzgrad/mittlere Empfindlichkeit Stufe 2	Abstand zu gleichartigen Biotopen < 500 m
hoher Schutzgrad/hohe Empfindlichkeit Stufe 3	bestehender Biotopverbund zwischen gleichartigen Biotopen, einschließlich 200 m Abstand

Nutzungsintensität von Bauflächen im Hinblick auf biologische Vielfalt

geringe Einwirkung Stufe 1	kein Einfluss auf Biotopverbund
erhöhte Einwirkung Stufe 2	Einfluss auf den Abstand von 500 m innerhalb des Biotopverbundes
hohe Einwirkung Stufe 3	Zerschneidung des Biotopverbundes, einschließlich des 200 m Abstandes

Empfindlichkeit/Vorbelastung für das Schutzgut Landschaftsbild

geringer visueller Gesamteindruck Stufe 1	keine differenzierbaren Strukturen, deutlich überwiegender Anteil anthropogener Elemente (≤ 25 % naturnah), geringe Ursprünglichkeit
mittlerer visueller Gesamteindruck Stufe 2	differenzierbare und naturnahe Elemente erlebniswirksam, überwiegend störungsarme, anthropogen überprägte Elemente (> 25 % naturnah); überwiegend ursprünglicher Charakter; Vorsorgeaum für die Entwicklung von Natur und Landschaft
hoher visueller Gesamteindruck Stufe 3	deutlich überwiegender Anteil differenzierbarer und naturnaher, erlebniswirksamer Elemente/Strukturen (> 75 % naturnah); in besonderem Maß ursprünglich; Vorrangraum für die Entwicklung von Natur und Landschaft

Nutzungsintensität verschiedener Bebauungsplangebiete auf das Landschaftsbild

geringe Verfremdung Stufe 1	Grünflächen, geringe Störwirkung durch baulichen Anlagen; keine Zerschneidung des Landschaftsraumes
erhöhte Verfremdung Stufe 2	Campingplätze, Wohngebiete, Parkplätze, Feriendörfer, deutlich wahrnehmbare Störwirkung durch bauliche Anlagen; keine Zerschneidung des Landschaftsraumes

hohe Verfremdung Stufe 3	Großflächiger Einzelhandel, Industriegebiete, Mischgebiete, Freizeitparks, deutlich wahrnehmbare Störwirkung durch bauliche Anlagen; sichtbare Zerschneidung des Landschaftsraumes
-----------------------------	--

Funktionseignung von Kultur- und Sachgütern

geringe denkmalpflegerische Relevanz Stufe 1	keine Werte- oder Funktionselemente im Plangebiet oder angrenzend
mittlere denkmalpflegerische Relevanz Stufe 2	Werte - oder Funktionselemente in unmittelbarer Nachbarschaft zum Plangebiet
hohe denkmalpflegerische Relevanz Stufe 3	Werte- oder Funktionselemente im Plangebiet

Nutzungsintensität von Bebauungsplantypen auf Kultur- und Sachgüter

geringer Wertverlust Stufe 1	Grünflächen, Campingplätze (Versiegelungsgrad < 20 %; keine massiven Baukörper)
erhöhter Wertverlust Stufe 2	Wohngebiete, Freizeitparks, Feriendörfer (Versiegelungsgrad < 60 %; massive Baukörper möglich)
hoher Wertverlust Stufe 3	Großflächiger Einzelhandel, Industriegebiete, Parkplätze, Mischgebiete (Versiegelungsgrad > 60 %; massive Baukörper)

Methodik der Eingriffsermittlung

Die ökologische Bilanz erfolgt in zwei Teilschritten. Im ersten Schritt wird das landschaftsplanerische Konzept erstellt und begründet, wie mit vorgesehenen Maßnahmen ein Ausgleich der Eingriffe erreicht werden soll. Mit der anschließenden rechnerischen Bilanzierung soll kontrolliert werden, ob die vorgeschlagenen und festgesetzten Ausgleichs- bzw. Minimierungsmaßnahmen ausreichen, um die unvermeidbaren Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes (Funktionsverlust) - im *juristischen* Sinne – quantitativ zu kompensieren.

Ein Ausgleich im Sinne des Naturschutzrechtes ist erreicht, wenn die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes wieder hergestellt sind sowie das Landschaftsbild landschaftsgerecht wieder hergestellt bzw. neu gestaltet ist.

Zur Kontrolle dieser Eingriffsbewertung wurde die rechnerische Bilanz nach den „Hinweisen zur Eingriffsregelung“ (Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern 1999, Stand der Überarbeitung Januar 2002) erarbeitet. Das Prinzip dieses Verfahrens basiert auf der Gegenüberstellung der naturschutzfachlichen Bewertung der Biotop vor und nach der Umsetzung der Planung. Jeder Biotopwertestufung ist ein Kompensationserforderniswert zu zuordnen.

Der notwendige Ausgleich für zu fällende Bäume wurde entsprechend Baumschutzkompensationserlass (Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Verbraucherschutz, 2007) bilanziert.

4.1.7 Zusammenfassung des Umweltberichtes

Umweltbelange gem. §§ 1 Abs. 6 Nr.7, 1a BauGB	Beschreibung
<p>A) Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des B-Plans, Beschreibung der Festsetzungen mit Angaben über Standorte, Art und Umfang sowie Bedarf an Grund und Boden der geplanten Vorhaben</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ausweisung von Sondergebiets-, Mischgebiets- und Wohnbauflächen, Fläche für Gemeinbedarf, den erforderlichen Erschließungsstraßen, einschließlich Parkhaus, Stellplätzen ebenerdig und in Tiefgaragen - Entwicklung einer Grünachse aus vorwiegend öffentlichen Anlagen wie ein begrünter Stadtplatz mit flankierenden Grünflächen und Baumpflanzungen, Parkanlage entlang einer Fuß- und Radwegverbindung von Norden nach Süden in den Übergang zur offenen Landschaft der Warnowniederung - Entwicklung von Grünverbindungen in Ost-West-Achse
<p>B) Auswirkungen auf: Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt</p> <p>Geschützte Pflanzenarten Natura 2000</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Beräumte Flächen mit Sukzessionsvegetation werden wieder versiegelt, Kleingartennutzung aufgegeben - Erhalt eines Gehölzbestandes am Böschungshang als Lebensraum für Vögel und Kleinsäuger außerhalb des Plangebietes und innerhalb der Bahnhofstraße - Schaffung von Grünverbindungen auf öffentlichen und privaten Grünflächen - Extensiv zu erhaltende, öffentliche Parkanlage und private Grünflächen entlang der Fuß- und Radweg-Verbindung (Nord-Süd-Achse) - Schaffung von begrüntem Stadtplätzen - Schaffung von privaten Grünflächen zur Differenzierung der Wohngebiete - Begrünung der Straßenverkehrsflächen mittels Baumreihen und Alleen - Schaffung Fledermaus- und Brutvogelquartiere - geringes Beeinträchtigungsrisiko für Pflanzen - grundsätzlich hohes Beeinträchtigungsrisiko für Tiere, insbesondere für Fledermäuse als streng geschützte Art - konsequente Umsetzung der Auflagen zum Artenschutz ist erforderlich - Externer Ausgleich mittels Pflegemaßnahmen in der Dierkower Moorwiese - im Plangebiet nicht vorhanden - keine erhebliche Beeinträchtigung für Natura 2000 Gebiete (FFH-Gebiete „Warnowtal mit kleinen Zuflüssen“, SPA-Gebiet „Untere Warnow“)
<p>Boden</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Umfangreiche Versiegelungsmaßnahmen bei zulässigen GRZ von 0,35 bzw. 0,4 für die Wohnbauflächen u. 0,6 und 0,9 für die Mischgebiete, 0,9 für Sondergebiete; - auf Grund der ehemals gewerblichen Nutzung sind punktuelle Bodenkontaminationen bei Erdar-

	<ul style="list-style-type: none"> - beiten möglich - Kampfmittelbelastung ist nicht vollständig auszuschließen - bei Beachtung der o.g. Aspekte (Altlasten, Kampfmittel) geringes Beeinträchtigungsrisiko für den Boden - Nutzungsaufwertung einer innerstädtischen Brachfläche
Wasser Oberflächenwasser	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Auswirkungen auf Oberflächengewässer, da im Plangebiet nicht vorhanden - angrenzend Trinkwasserschutzzonen II und III, Beachtung von Nutzungsbeschränkungen in der TWSZ II
Grundwasser	<ul style="list-style-type: none"> - Mittleres Eintragsrisiko von Schadstoffen über Grundwasser in die Warnow - Nutzung des Grundwassers durch Bebauungsplanung ist nicht vorgesehen, keine Auswirkungen auf das Grundwasserdargebot
Sturmflut	<ul style="list-style-type: none"> - Plangebiet befindet sich nicht im hochwassergefährdeten Bereich
Luft	<ul style="list-style-type: none"> - Aufgrund der gewählten Verkehrserschließung keine Beeinträchtigung der lufthygienischen Situation - Prüfung eventuell notwendige passive Schallschutzmaßnahmen an Bestandsgebäuden im Zuge der Ausführungsplanung der Straßen
Klima	<ul style="list-style-type: none"> - Verringerung klimatisch wirksamer Flächen durch Flächeninanspruchnahme und Neuversiegelung, Beförderung des Luftaustausches über die neue Grünachse - Minderung u.a. durch Festsetzung der Grünflächen innerhalb der Wohngebiete - insgesamt geringes Beeinträchtigungsrisiko für das Schutzgut Klima
Landschaft(sbild)	<ul style="list-style-type: none"> - Anpassung der Bebauung an die Topografie des Geländes und die umgebende Bebauung - Schaffung einer baulichen Kante am nördlichen Stadtrand - Grünachse stellt eine wichtige Sichtachse in die südlich angrenzende Landschaft und zur nördliche Stadtsilhouette dar - Aufwertung des Plangebietes durch grünordnerische Maßnahmen
Menschliche Gesundheit und Bevölkerung	<ul style="list-style-type: none"> - das Plangebiet ist durch Verkehrslärmmissionen vorbelastet - infolge der Planung sind insbesondere Lärmmissionen durch vorhandene und geplante Erschließung zu berücksichtigen - Vorgesehen werden Tempo 30 - Zonen, Asphaltbeläge statt Pflasterungen, Festlegung passiven Lärmschutzes am Bestand im Zuge der Ausführungsplanung, Orientierung von Übernachtungsräumen auf lärmabgewandter Seite, Doppelfassaden, Schalldämmmaße für Gebäudeseiten und Dachflächen, schalldämmte Lüftungseinrichtungen, Anordnung von Außenwohnbereichen auf

<p>Kultur- und Sachgüter</p>	<p>lärmabgewandten Gebäudeseiten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Plangebiet sind denkmalgeschützte Baudenkmäler berührt; teilweise in Sanierung und Umnutzung begriffen - Bodendenkmäler sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht vorhanden
<p>Wechselwirkungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Auf Brachen ehemals verkehrlich genutzter Flächen sind Sukzessionsflächen mit Bedeutung für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen (u.a. Nahungshabitat für Fledermäuse) entstanden; Artenschutzauflagen und Wiedernutzung innerstädtischer Brachflächen (Wohnen) müssen vereinbar gestaltet werden.
<p>C) Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der Europäischen Vogelschutzgebiete im Sinne des BNatSchG</p>	<p>nicht betroffen</p>
<p>C)c) Schutzgebiete</p>	<p>sind nicht unmittelbar betroffen;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trinkwasserschutzzonen II und III in Teilen des Plangebietes - GLB „Weidenbruchwald am Wasserwerk“ tangiert die südöstliche Plangebietsgrenze
<p>D) Vermeidung von Emissionen sowie der sachgerechte Umgang mit Abfällen und Abwässern</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Einbau anfallenden Bodenaushubs möglichst vor Ort, dadurch Vermeidung zusätzlicher Transporte und verkehrsbedingter Emissionen; - Gewährleistung einer Mindestdurchfahrtsbreite von 3,55 m, - Mindestdurchfahrtshöhe von 4,00 m, - Wendemöglichkeiten nach den Empfehlungen der EAE 85/95, Mindestdurchmesser 20 m bei Wendeschleife, beim vorgesehenen Wendehammer muss ein Wenden mit ein- bis höchstens zweimaligem Zurückstoßen möglich sein. - Tragfähigkeit der Straße von 26 t für das zulässige Gesamtgewicht von dreiachsigen Abfallsammelfahrzeugen.
<p>E) Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Plangebiet liegt im Fernwärmegebiet
<p>F) Darstellungen von Landschaftsplänen sowie von sonstigen Plänen, insbesondere des Wasser-, Abfall- und Immissionschutzrechts</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Im Landschaftsplan der Hansestadt Rostock (Beschluss der Bürgerschaft von 1998) sind für das Plangebiet Entwicklungsziele dargestellt; - Entlang der ehemaligen Bahnanlagen soll in Nord-Süd-Richtung eine Grünverbindung entstehen
<p>G) Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von bindenden Beschlüssen der Europäischen Gemeinschaften festgelegten Immissionsgrenzwerte</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Die Variantenuntersuchungen zur Bebauung haben das städtebauliche Konzept im Wesentlichen bestätigt; - Minderungsmaßnahmen werden mit Festlegungen von Tempo 30 - Zonen und Verwendung von Asphaltbelägen vorgeschlagen; - Passive Schallschutzmaßnahmen am Bestand im

<p>te nicht überschritten werden</p>	<p>Zuge der Ausführungsplanung der Verkehrsflächen</p>
<p>H) sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden; Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung, Begrenzung der Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß Nachweis der Notwendigkeit der Nutzung von landwirtschaftlich, als Wald oder für Wohnzwecke genutzten Flächen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung einer im Flächennutzungsplan für Mischnutzung ausgewiesenen Fläche; - Nachverdichtung an der nördlichen Stadtkante - Nutzungsaufwertung einer innerstädtischen Brachfläche - Flächenrecycling - Nutzung vorhandener Infrastrukturpotenziale, wie Zentrumsnähe, ÖPNV-Anschluss; etc. - GRZ: Allgemeine Wohngebiete 0,35 – 0,4; Mischgebiete 0,6 - 0,9; Sondergebiet 0,9
<p>I) Vermeidung und Ausgleich, Eingriffsregelung nach BNatSchG</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bedarf an Kompensationsmaßnahmen aufgrund der Beseitigung von Biotopen durch Flächenversiegelung 51.197 m² Flächenäquivalent - Ausgleich im Plangebiet für ein Flächenäquivalent von 11.101 m² - Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Plangebietes für ein Flächenäquivalent von 40.096 m² - Die detaillierte Darstellung der durch Flächen im Sanierungsgebiet und in Flächen durch den Erschließungsträger vorbereitete Eingriffe und entsprechend zugeordnete Ausgleichsflächen werden im Grünordnungsplan gezeigt
<p>J) Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung und bei Nichtdurchführung der Planung</p>	<ul style="list-style-type: none"> - bei Durchführung der Planung – siehe oben dargestellte Aussagen zu den Schutzgütern, - bei Nichtdurchführung der Planung: ungenutzte innerstädtische Brachflächen mit natürlicher Sukzession
<p>K) wichtigste geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umwelt</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Unterschiedliche städtebauliche und verkehrliche Lösungsvarianten im Vorfeld der Planung untersucht - durch Nutzungsaufgabe der Bahn (Güterbahnhof) bestehen nunmehr günstige Rahmenbedingungen für hochwertiges zentrumsnahes Wohnen und Ausbildung einer Altstadtkante mit Dienstleistungsfunktionen; diese werden im Bebauungsplan umgesetzt
<p>L) Überwachung erheblicher Umweltauswirkungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Überwachung der Lärmsituation auf Grund von Prognoseunsicherheiten (Schutzgut Mensch) und - Überwachung auf Grund eines hohen Beeinträchtigungsrisikos für Tiere (Fledermäuse, Mauersegler); Umsetzung von Maßnahmen zum Artenschutz erforderlich

5. SCHWERPUNKTE DER ABWÄGUNG

Die Schwerpunkte der Auswahl von Planungsvarianten und den Lösungen der vorliegenden Satzung betreffen zusammengefasst:

- die Größe des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes: Flächen, die das direkte B-Plan-Gebiet nicht tangieren bzw. auf die im Moment keine Einflussnahme besteht, wurden herausgelassen;
- die städtebauliche Gestaltung des Gesamtgebietes (vgl. Pkt. 1.3): langwierige und vielfältige Abstimmungen vor und nach dem Vorentwurf und nach dem ersten Entwurf sowie ein Planungswettbewerb haben zur städtebaulichen Gestaltung entsprechend der nun vorliegenden Satzung geführt, dabei wurde insbesondere der südliche Teil des Plangebietes neu gestaltet (Verkehrsführung, überbaubare Grundstücksflächen, Freistellung der Baudenkmale);
- die Gestaltung der Grünflächen, Freiräume und Wegebeziehungen: langwierige und vielfältige Abstimmungen vor und nach dem Vorentwurf und dem ersten Entwurf sowie eine Gestaltungsstudie zum Bereich nördl. und südl. der Ernst-Barlach-Straße haben zur endgültigen städtebaulichen Gestaltung geführt: der Stadtplatz wurde vergrößert und mit Grünflächen festgesetzt, der zentrale Grünzug verbreitert und nach Süden fortgesetzt sowie eine Spielplatzfläche aufgenommen, die Nord-Süd-Wegeverbindung wurde konsequent durch das Gesamtgebiet geführt;
- z.T. die Änderung der Art der baulichen Nutzung: SO Versorgungszentrum statt MI im Norden, WA 7 und 8 anstelle von MI für die ehemalige Güterabfertigung, Aufnahme einer Gemeinbedarfsfläche für eine Kindertagesstätte an der Ecke Ferdinandstraße;
- die Varianten der Verkehrsführung und Verkehrsraumgestaltung, v.a. auch im Zusammenhang mit den damit verbundenen Lärmimmissionen im Plangebiet und seiner Umgebung; das Konzept für die Bahnhofstraße und die Anbindung der Planstraße A sowie die Straßenquerschnitte wurden vom Vorentwurf zum Entwurf verändert bzw. konkretisiert und eine Variante zur Verlegung der Bleicherstraße diskutiert (vgl. Kap. 3.5);
- Ergänzung des Lärmschutzgutachtens und Aufnahme von Lärmschutzfestsetzungen, insbesondere für den nördlichen Teil des Plangebietes und die Bestandsgebäude;
- Ergänzung der Grünordnungsplanung und derer zusammenfassender Darstellung in der Begründung, Aufnahme externer Ausgleichsflächen sowie entsprechender Zuordnungsfestsetzungen;
- die zulässige Größe von Einzelhandelsnutzungen im nördlichen Planteil: eine ergänzende Untersuchung zum Einzelhandelskonzept fand Eingang in den Bebauungsplan (vgl. Kap. 1.3).

6. FLÄCHENBILANZ

Die Gesamtfläche innerhalb des Geltungsbereiches des B-Planes beträgt rund 8,5 ha. Die Fläche unterteilt sich folgendermaßen:

Flächennutzung B-Plan Nr. 11.W.159 Ehem. Fr.-Franz-Bhf.	Flächengröße ca. in m²	Anteil an der Gesamt- fläche in %
Sonstiges Sondergebiet Versorgungszentrum	3407	4,0
Mischgebiete (MI) <i>darunter:</i> MI 1 MI 2	4411 2313 2.098	5,2
Allgemeine Wohngebiete (WA) <i>darunter:</i> WA 1 WA 2 WA 3 WA 4 WA 5 WA 6 WA 7 WA 8	38982 5821 1919 1167 5074 3875 12425 4459 4242	46,2
Flächen für den Gemeinbe- darf - Kindertagesstätte	1950	2,3
Öffentliche Straßen (incl. Bestand)	16417	
Verkehrsberuhigte Bereiche	2697	
Rad- und Fußwege	2059	
Grüner Stadtplatz, Fußwege	3048	
Parkflächen	400	
Σ Verkehrsflächen (incl. Bestand)	24621	29,2
Parkanlage öff.	8098	
Spielplatz öff.	612	
Zäsurgrün privat	509	
Private Gartenflächen	1693	
Σ Grünflächen (incl. Bestand)	10912	12,9
Flächen für Ver- und Entsor- gungsanlagen	166	0,2
Σ gesamt	84.449	100

7. SICHERUNG DER PLANDURCHFÜHRUNG

7.1 Bodenordnende Maßnahmen

Die bebaubaren Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befinden sich in unterschiedlichem Privateigentum. Die vorhandenen öffentlichen Straßen und Grünflächen gehören der Stadt. Die öffentliche Grünfläche mit dem Geh- und Radweg und der Spielplatz im zentralen Bereich werden kostenlos an die Stadt übertragen.

7.2 Verträge

Zur Sicherung der Erschließung und zur Übernahme der Kosten für die Planung, die Erschließung und die Ausgleichsmaßnahmen werden die entsprechenden Verträge zwischen der Stadt und dem Erschließungsträger abgeschlossen. Für die südlich der MI 1 und MI 2 gelegenen Flächen wurde der Erschließungsvertrag bereits am 20.10.2010 abgeschlossen.

Die Herstellung der Erschließungsanlagen wird darüber hinaus mit den Trägern der Ver- und Entsorgung geregelt.

7.3 Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Realisierung der geplanten Bauvorhaben werden ebenso wie die Erschließungs- und Planungskosten sowie Kosten für die Ausgleichsmaßnahmen einschließlich etwaiger Grunderwerbskosten von den Erschließungsträgern getragen. Ausgenommen davon sind die Herstellung der Unterführung unter der Ernst-Barlach-Straße, die Treppenanlagen zur Überwindung der Böschungen sowie die Umgestaltungsmaßnahmen der Bahnhofstraße und der Bleicherstraße.

8. DURCHFÜHRUNGSRELEVANTE HINWEISE

Bodendenkmale

Nach gegenwärtigem Kenntnisstand sind von der geplanten Maßnahme keine Bodendenkmale betroffen. Um die Arbeiten nötigenfalls baubegleitend archäologisch betreuen zu können, ist es erforderlich, dem Denkmalpflegeamt bzw. dem Landesamt für Bodendenkmalpflege den Beginn der Erdarbeiten rechtzeitig, mindestens vier Wochen vorher schriftlich und verbindlich anzuzeigen. Werden unvermutet Bodendenkmale entdeckt, ist dies gem. § 11 Abs. 2 Denkmalschutzgesetz (DSchG M-V) unverzüglich der zuständigen Behörde anzuzeigen. Fund und Fundstelle sind bis zum Eintreffen eines Vertreters der Bodendenkmalpflege in unverändertem Zustand zu erhalten. Verantwortlich hierfür sind der Entdecker, der Leiter der Arbeiten, der Grundeigentümer sowie zufällige Zeugen, die den Wert des Fundes erkennen. Die Verpflichtung erlischt fünf Werktage nach Zugang der Anzeige.

Kampfmittel

Aufgrund der Bombardierungen Rostocks im II. Weltkrieg wird der Geltungsbereich nach Angaben des Katastrophenschutzes als kampfmittelbelastet eingestuft. Hin-

sichtlich von Kampfmittelsondier- und Bergungsarbeiten sind Abstimmungen mit dem Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz M-V erforderlich (vgl. Teil B Text Pkt. 7.2). Tiefbauarbeiten sind mit entsprechender Vorsicht durchzuführen. Sollten bei diesen Arbeiten kampfmittelverdächtige Gegenstände oder Munition aufgefunden werden, ist aus Sicherheitsgründen die Arbeit an der Fundstelle und der unmittelbaren Umgebung sofort einzustellen und der Munitionsbergungsdienst zu benachrichtigen. Nötigenfalls ist die Polizei und ggf. die örtliche Ordnungsbehörde hinzuzuziehen.

9. ANLAGEN

- Anlagen:
- Fotodokumentation 2009
 - Bestandsplan
 - Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Plangebietes innerhalb der Dierkower Moorwiese, Rostock
 - Beiplan: Gebäude mit Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach (rot markierte Fassaden), der durch den Neubau der Planstraße A ausgelöst wird (Lärmvorsorge nach der 16. BImSchV)
 - Rostocker Sortimentsliste

Verfasser:

