

STADTERNEUERUNG

# WOLGAST

---

## Rahmenplan Fischerwiek

**Entwurf** (Arbeitsstand 03.09.2018)

---

Planverfasser:



Dipl.- Ing. Wilfried Millahn, Architekt für Stadtplanung, AKMV 872-92-1-d  
18057 Rostock, Warnowufer 59 • fon (0381)377 06 42 • e-mail [wm@boehm-millahn.de](mailto:wm@boehm-millahn.de)

**Inhalt**

<b>1. Vorbemerkungen .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Geltungsbereich .....</b>	<b>4</b>
<b>3. Bestandsanalyse .....</b>	<b>5</b>
3.1. Eigentumssituation	5
3.2. Nutzungsstruktur	5
3.3. Sozialstruktur	5
3.4. Bauzustand, Leerstand	6
3.5. Verkehrsanlagen	7
3.6. Stadttechnische Erschließung	8
3.7. Umweltbelange	9
3.8. Denkmalschutz	12
3.9. Öffentlicher und privater Freiraum	13
<b>4. Ziele der Stadterneuerung .....</b>	<b>15</b>
4.1. Nutzung	15
4.2. Verkehr	15
4.3. Stadttechnische Erschließung	15
4.4. Umweltbelange	15
4.5. Denkmalschutz	16
4.6. Freiraum	16
<b>5. Nutzungskonzept .....</b>	<b>17</b>
<b>6. Verkehrskonzept .....</b>	<b>19</b>
<b>7. Gestaltungskonzept / Freiraum .....</b>	<b>21</b>
7.1. Straßen	21
7.2. Plätze	22
7.3. Private Bausubstanz	24
<b>8. Maßnahmekonzept .....</b>	<b>25</b>
8.1. Bauliche Maßnahmen, Modernisierungsuntersuchungen	25
8.2. Weiterführende städtebauliche Planung	25
8.3. Ordnungsmaßnahmen, Betriebsverlagerung Bauhof, Grunderwerb	26
8.4. Erschließungsmaßnahmen	26

## 1. Vorbemerkungen

Die Stadt Wolgast hat in ihrem Integrierten Stadtentwicklungskonzept die historische Stadterweiterung „Fischerwiek“ zum Schwerpunktgebiet des Stadumbaues mit vordringlichem Handlungsbedarf erklärt und diesen Bereich als Gebiet zur Erhaltung der Wohnnutzung festgelegt. Der Bereich „Fischerwiek“ soll danach als innerstädtischer Wohnstandort aufgewertet und konsolidiert werden. Das gesamtstädtische Entwicklungskonzept ISEK orientiert dabei insbesondere auf die Erhaltung und Fortentwicklung der Wohnbevölkerung / und -nutzung. Dies erfordert eine Modernisierung bzw. Erneuerung des überwiegend privaten Wohnungsbestandes und eine Anpassung an bedarfsgerechte Wohnungsgrößen. Im öffentlichen Bereich ist gleichzeitig ein erheblicher Nachholbedarf sowohl bei der Gestaltung einer angemessenen Wohnumfeld- und Freiraumsituation als auch bei der Sanierung bzw. z.T. erstmaligen Herstellung öffentlicher Verkehrs- und Erschließungsanlagen zu überwinden.

Als Voraussetzung für eine Aufnahme des Gebietes in das Städtebauförderprogramm wurden im Jahre 2015 für den Bereich „Fischerwiek“ Vorbereitende Untersuchungen gem. § 141 (1) BauGB zur Feststellung der sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse, der anzustrebenden allgemeinen Ziele und der Durchführbarkeit einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme durchgeführt. Der Bericht über die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen wurde am 09.09.2015 von der Stadtvertretung Wolgast gebilligt.

Auf dieser Grundlage hat die Stadtvertretung Wolgast sodann mit Beschluss vom 15.11.2017 den Bereich förmlich als Sanierungsgebiet festgelegt; die Sanierungssatzung „Fischerwiek“ ist seit dem 08.12.2017 rechtskräftig.

Zur einheitlichen Vorbereitung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme im Sinne von § 136 (1) BauGB wird mit dem Rahmenplan „Fischerwiek“ eine städtebauliche Durchführungsplanung mit den Leitlinien für die geplante Entwicklung des Sanierungsgebietes für einen Planungshorizont von 15 Jahren (§ 142 (3) BauGB) vorgelegt.

Der Rahmenplan entfaltet als „informelles“ Planungsinstrument im Unterschied etwa zu städtebaulichen Satzungen (z.B. Bebauungsplan) keine verbindliche Außenwirkung gegenüber den Grundstückseigentümern oder anderen Betroffenen. Er formuliert Zielvorgaben für Einzelmaßnahmen der städtebaulichen Erneuerung und für nachfolgende genauere, formelle Planungen und bindet diesbezüglich die beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange.

Im Sanierungsgebiet hat der Rahmenplan allerdings eine darüber hinausgehende Rechtswirkung im Zusammenhang mit der Genehmigungspflicht nach § 144 BauGB für

- genehmigungspflichtige Bau- und Abbruchvorhaben sowie Nutzungsänderungen,
- wesentliche wertsteigernde Veränderungen an Grundstücken und baulichen Anlagen,
- Miet- und Pachtverträge sowie für Grundstücks- bzw. Wohnungskaufverträge,
- die Belastung von Grundstücken mit Rechten, die in Abt. II oder III des Grundbuchs einzutragen sind (Dienstbarkeiten, Reallasten, Grundpfandrechte) sowie die Begründung oder Änderung von Baulasten und
- Grundstücksteilungen.

Die Erteilung einer sanierungsrechtlichen Genehmigung setzt voraus, daß das beantragte Vorhaben den im Rahmenplan formulierten Sanierungszielen nicht widerspricht.

Daneben bildet der Rahmenplan sowohl für Maßnahmen im öffentlichen Raum (Straßen, Plätze, Freianlagen) und für allgemeine Ordnungsmaßnahmen (Flächenfreilegung, Grundstücksneuordnung), als auch für die Sanierung privater Gebäude die Entscheidungsgrundlage zur Vergabe von Städtebaufördermitteln durch das Land entsprechend der Städtebauförderrichtlinien des Landes M-V.

## 2. Geltungsbereich

Dieser Rahmenplan wird für den Bereich des Sanierungsgebietes „Fischerwiek“ aufgestellt und erfasst die spätmittelalterlichen Vorstädte „Kronwiek“ und „Fischerwiek“, die in der Industrialisierungsphase der Stadt im ausgehenden 19. Jh. nach Südwesten erweitert wurden und heute als zusammenhängendes Stadtviertel wahrzunehmen sind.

Das Sanierungsgebiet schließt eine Fläche von 16,6 ha ein. Diese wird begrenzt durch die Stadtmauer des historischen Stadtkerns im Norden, die Bahnstrecke Züssow – Wolgast – Swinemünde und das angrenzende Areal der Peene-Werft im Osten, den Schiffbauerdamm im Süden und die Bahnhofstraße im Westen.

Das Gebiet weist eine vergleichsweise starke Reliefenergie auf. Das Gelände fällt nach Südosten ab. Besonders der Bereich östlich der Sandbergstraße weist eine erhebliche Hangneigung nach Osten mit Höhendifferenzen bis ca. 7 m (5%) auf. Der höchste Punkt liegt an der Straßengabelung Werftstraße / Fischerstraße; weitere Hochpunkte befinden sich am nördlichen Ende der Sandbergstraße und im Kreuzungsbereich Sandbergstraße / Auguststraße.

Das Sanierungsgebiet ist durch eine sehr dichte und sehr kleinteilige, weitgehend geschlossene Blockrandbebauung und eine fast ausschließliche Wohnnutzung geprägt. Im Sanierungsgebiet Fischerwiek leben ca. 827 Einwohner (ca. 7 % der Kernstadt, ohne Ortsteile). Im Gebiet befinden sich insgesamt ca. 354 Gebäude (nur Hauptnutzung). Der dominierende Gebäudetyp ist das Einfamilienhaus (84 % des Gebäudebestandes, ca. 70% des Wohnungsbestandes). Gewerbliche Nutzungen spielen mit < 7 % der Gebäudenutzungen strukturell eine untergeordnete Rolle, sie sind schwerpunktmäßig entlang der Bahnhofstraße und vereinzelt in kleineren Wohn- und Geschäftshäusern des sonstigen Untersuchungsgebietes untergebracht.

Der Bereich „Fischerwiek“ ist verkehrlich über die Bahnhofstraße und die Kronwiekstraße an das städtische und überörtliche Verkehrsnetz (B 111) angebunden.



Luftbild v. 15.03.2017, © LAiV-MV

### 3. Bestandsanalyse

#### 3.1. Eigentumssituation:

Die Baugrundstücke im Sanierungsgebiet befinden sich überwiegend im privaten Besitz. Die Eigentümer sind dabei mehrheitlich Wolgaster Bürger. Nur 31 Eigentümer kommen von außerhalb.

Die in den Vorbereitenden Untersuchungen noch als Gemeinbedarfseinrichtungen festgehaltenen Liegenschaften Kronwiekstraße 17 (ehemaliges Stadtarchiv), Schützenstraße 8 (ehemalige Grundschule), Unterwallstraße 18a (ehemalige Kreisbildstelle) wurden zwischenzeitlich ebenfalls privatisiert; die Gemeinbedarfsnutzungen wurden hier aufgegeben.

Die Liegenschaft der einzigen Gemeinbedarfeinrichtung im Sanierungsgebiet (Jugendwohngruppe Bahnhofstraße 45 - Einrichtung der freien Jugendhilfe) befindet sich im Eigentum der gemeinnützigen Trägerorganisation.

10 Grundstücke befinden sich darüber hinaus im Eigentum der städtischen Wohnungsgesellschaft und ein Grundstück im Eigentum der Peene-Werft.

Im städtischen Eigentum befindet sich lediglich die Liegenschaft des Baubetriebshofes Wolgast. Darüber hinaus sind alle Verkehrs- und Erschließungsflächen Eigentum der Stadt Wolgast.

Aus den Eigentumsverhältnissen ergeben sich keine Hinweise für die nähere Bestimmung der Sanierungsziele.

#### 3.2. Nutzungsstruktur:

Das Plangebiet ist durch die Wohnnutzung geprägt. Im Sanierungsgebiet leben ca. 827 Einwohner in ca. 440 Wohnungen. Das selbstgenutzte Einfamilienhaus ist dabei die dominierende Wohnform. Von den 354 Gebäuden im Sanierungsgebiet sind 296 Einfamilienhäuser. 19 Gebäude sind Mehrfamilienhäuser mit 2 oder mehr Wohnungen. 19 Gebäude sind als Wohn- und Geschäftshaus gemischt genutzt. Die Mehrfamilienhäuser sind dabei vornehmlich im südlichen Teilbereich des Sanierungsgebietes konzentriert (Herrmannstraße / Luisenstraße / Bahnhofstraße).

Die Wohnnutzung ist insgesamt nur vereinzelt mit gewerblichen Nutzungen und Geschäftsräumen von Freiberuflern durchmischt; diese Nutzungen werden ausschließlich gebäudegebunden ausgeübt und sind ohne Störpotenzial für die umgebende Wohnnutzung. Gewerbliche Nutzungen, die das Wohnen beeinträchtigen, sind innerhalb des Sanierungsgebietes nicht zu verzeichnen. Der städtische Bauhof im Süden des Gebietes übt zzt. keine relevanten Störwirkungen auf die angrenzenden Wohngrundstücke aus, ist jedoch aufgrund des Schutzanspruchs der angrenzenden Wohnnutzungen in seiner Entwicklung eingeschränkt. (Auf außerhalb Sanierungsgebietes gelegene Nutzungen mit Störpotenzial für das Sanierungsgebiet wird unter Pkt. 3.7 eingegangen.)

Im südlichen Teil des Sanierungsgebietes befinden sich zwei Nutzungsbrachen. Im Quartier Bahnhofstraße / Auguststraße / Luisenstraße / Herrmannstraße wurde eine ehemals für Wohn- und Gewerbezwecke genutzte Liegenschaft des städtischen Wohnungsunternehmens mit insgesamt 2550 m<sup>2</sup> zum Zwecke einer baulichen Nachnutzung beräumt. Im Nachbarquartier Bahnhofstraße / Herrmannstraße / Luisenstraße / Schiffbauerdamm ist eine zusammenhängende Fläche von 2.450 m<sup>2</sup> derzeit ungenutzt. Die Fläche gehört 3 unterschiedlichen Eigentümern und schließt das leer stehende Mehrfamilienhaus Luisenstraße 20 ein.

Eine insgesamt 7.200 m<sup>2</sup> große Fläche im Quartier Luisenstraße / Herrmannstraße / (südlich verlängerte) Sandbergstraße / Schiffbauerdamm wird zzt. überwiegend durch den städtischen Bauhof genutzt bzw. stellt im südlichen Teil eine Nutzungsbrache dar. Angesichts der integrierten Standortlage wird die bestehende Nutzung als dysfunktional bewertet, die eine notwendige funktionsgerechte Weiterentwicklung des Wohnens in diesem Bereich erschwert. Für den städtischen Bauhof kommt deshalb eine Verlagerung an einen geeigneten Alternativstandort in Betracht.

Für die vg. 3 südlichen Quartiere ist eine funktionsgerechte Nachnutzung der benannten Flächen bei der Bestimmung der Sanierungsziele zu berücksichtigen. Darüber hinaus ergeben sich aus der Nutzungsstruktur keine Hinweise für die Festlegung von Sanierungszielen.

### **3.3. Sozialstruktur:**

Im Sanierungsgebiet leben ca. 780 Einwohner. Das Durchschnittsalter der Bevölkerung im Gebiet liegt mit 45,7 Jahren unterhalb des gesamtstädtischen Durchschnitts (46,4 Jahre). Die Abweichung ist auf den vergleichsweise hohen Bevölkerungsanteil im Haupterwerbalters zurückzuführen (Fischerwiek: 62,8% / Gesamtstadt: 53,0%). Sowohl die Anteile der Kinder (bis 15 Jahre) und der Jugendlichen (15 – 25 Jahre) als auch der Senioren (ab 65 Jahre) an der Bevölkerung im Sanierungsgebiet liegen jeweils unterhalb der Werte für die Gesamtstadt (Kernstadt ohne Ortsteile). Gleichwohl bildet die Gruppe der Senioren mit einem Anteil von knapp 18,1 % der Einwohnerschaft die zweitstärkste Bevölkerungsgruppe im Untersuchungsgebiet (Kernstadt: 25,1 %). Die Bedürfnisse der Senioren müssen insoweit bei der Formulierung der Sanierungsziele Berücksichtigung finden.

Die durchschnittliche Haushaltsgröße im Untersuchungsgebiet Fischerwiek liegt mit 2,2 Personen je Haushalt über dem Wert der Kernstadt (2,0 Pers./HH). Die größeren Haushalte sind dabei schwerpunktmäßig in unsanierten Mehrfamilienhäusern (2,2 Pers./HH) und sanierten Einfamilienhäusern (2,2 Pers./HH) zu verorten. Die Sanierungsziele werden deshalb besonders an diesen Gebäudetypen ausgerichtet, um eine breite Wirkung der Gesamtmaßnahme zu erreichen.

Bedingt durch den hohen Anteil an privatem Wohn- und Grundeigentum war das Sozialgefüge im Plangebiet bislang nur unbedeutenden Veränderungen unterworfen. Es sind deshalb zunächst keine gebietsbezogenen sozialen Handlungserfordernisse ableitbar.

### **3.4. Bauzustand, Leerstand:**

Im Sanierungsgebiet wurden im Jahre 2014 alle Hauptgebäude nach dem Zustand ihrer äußeren Hülle entsprechend dem Verschleißgrad und Erneuerungsbedarf der Hauptbauteile (Dach, Fassade, Einbauteile) beurteilt. Danach wurden 52% der Gebäude im Untersuchungsgebiet als baulich intakt ohne besonderen Instandsetzungsbedarf bewertet. Bei 32% der Gebäude verbleibt nach bereits durchgeführten Erneuerungsmaßnahmen in einzelnen Gewerken ein Teilsanierungsbedarf – z.B. für sog. kleinteilige Maßnahmen. Ca. 11 % der Gebäude entsprechen in allen (äußeren) Hauptbauteilen nicht den geläufigen bauphysikalischen und Unterhaltungsstandards und bedürfen einer umfassenden Modernisierung. 2% aller Gebäude wurden als ruinös bewertet, weil hier die erforderlichen Sanierungskosten die vergleichbaren Neubaukosten vsl. erheblich übersteigen bzw. nicht ausreichend durch den nach einer Sanierung noch erzielbaren Nutzwert gerechtfertigt werden können.

Der Bedarf an hochbaulichen Instandsetzungs- und Sanierungsmaßnahmen ist vergleichsweise homogen über das Sanierungsgebiet verteilt. Die Schwerpunkte mit einem hohen Sanierungsbedarf konzentrieren sich im südlichen Teil des Untersuchungsgebietes um die Hermannstraße und im nordöstlichen Bereich entlang der Kronwiekstraße und des Westabschnitts der Berliner Straße. Zusammenhängende Abschnitte mit einem guten Sanierungsstand der Bausubstanz finden sich v.a. in der Auguststraße, der Friedrichstraße, der Schützenstraße und der Fischerstraße.

Der Sanierungsbedarf in diesen Bereichen korreliert mit den Schwerpunktbereichen des Gebäude- bzw. Wohnungsleerstandes.

Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme standen 28 Gebäude komplett leer. Insgesamt waren 58 Wohnungen - überwiegend zustandsbedingt - ungenutzt. Das entspricht einer Leerstandsquote von 13,2 %. Der Leerstand konzentriert sich dabei auf die Bahnhofstraße, die Hermannstraße, die Sandbergstraße, die Berliner Straße und die Kronwiekstraße und betrifft überwiegend den unsanierten/ruinösen Gebäudebestand. Der höchste Leerstand ist in den Mehrfamilienhäusern zu verzeichnen. Als Schwerpunktbereiche mit Leerstandssituationen ergeben sich der südliche Teilbereich (Hermannstraße / Luisenstraße) wegen der Dichte leer stehender Mehrfamilienhäu-

ser und die Liegenschaften Kronwiekstraße 17 (ehem. Archiv), Schützenstraße 8 (ehem. Schule) wegen der Größe der ungenutzten Geschoßfläche und der zusammenhängenden Grundstücksfläche.

Die Bauzustands- und Leerstandssituation im Sanierungsgebiet trägt maßgeblich zum Erscheinungsbild und zur Gesamtwahrnehmung des Stadtquartiers „Fischerwiek“ bei. Die Instandsetzung und Modernisierung des Gebäude- und Wohnungsbestandes und die Leerstandsbesichtigung sind deshalb als vordringliche Aufgabe in den Sanierungszielen zu berücksichtigen.

### **3.5. Verkehrsanlagen:**

Die Straßen- und Platzräume im Sanierungsgebiet unterscheiden sich zwischen dem nördlichen und südlichen Teilbereich. Im nördlichen Bereich der ursprünglichen Vorstadtsiedlungen „Kronwiek“ und „Fischerwiek“ folgen die Straßenzüge den topographischen Gegebenheiten und sind historisch gewachsen. Durch ihren kurvigen Verlauf mit z.T. erheblichem Längsgefälle sowie durch vielfach verspringende Häuserfluchten und terrassenartige Gebäudevorflächen entstehen einzelne Teilräume mit sehr unterschiedlichen Straßenraumbreiten. Die Ausbildung des Straßenprofils, insbesondere von Fahrbahnen und Gehwegen folgt diesen teilweise beengten Verhältnissen und wechselt deshalb kleinräumig (Unterwallstraße, Werftstraße, Fischerstraße, Brunnenstraße, Karlstraße, Ostabschnitt Berliner Straße, Kronwiekstraße, Mühlenstraße, Schützenstraße). Im südlichen Teilbereich sind die Straßen planmäßig angelegt und durch einen geradlinigen Verlauf mit konstanten Raumbreiten gekennzeichnet. Die Verkehrsanlagen sind hier dementsprechend in gleichbleibender Breite mit einem durchgängig gleichbleibenden Querschnittsprofil ausgebildet (Westabschnitt Berliner Straße, Friedrichstraße, Auguststraße, Hermannstraße, Luisenstraße, Sandbergstraße).

Die Oberflächenbeläge bestehen aus den unterschiedlichsten Materialien und Materialkombinationen. Die Fahrbahnbereiche sind mit Polygonalpflaster, Großsteinpflaster, Asphalt, Ort beton und Betonplatten sowie Beton-Verbundpflaster befestigt. Die Gwegstreifen sind – soweit vorhanden - i.d.R. mit Betonplatten (30 x 30 cm), teilweise auch mit kleinteiligem Polygonalpflaster befestigt. Als authentische Straßenbefestigung ist sowohl im Fahrbahnbereich als auch im Gehweg- / Traufbereich das Polygonalpflaster aus Granit-Lesestein unterschiedlicher Formate anzusehen. Traufstreifen und Fahrbahn sind dabei jeweils durch eine gepflasterte Gosse unterbrochen. (z.B. Brunnenstraße, Teilabschnitt Fischerstraße, Unterwallstraße).

In den vorhandenen Straßenprofilen sind Gehwegstreifen aufgrund der begrenzt verfügbaren Straßenraumbreite und vielfachen Bauwerksvorsprünge in den Straßenraum hinein allgemein nur ansatzweise ausgebildet oder nicht vorhanden. Die bestehenden Gehwegstreifen entsprechen dabei i.d.R. nicht den gem. RAS 06 empfohlenen Mindestbreiten. Die Fußgängereignung der Verkehrsanlagen ist deshalb im gesamten Sanierungsgebiet mangelhaft. Eine Ausnahme bildet die Bahnhofstraße, die in ihrer Funktion als Hauptsammelstraße in Asphaltbauweise ausgeführt und beidseitig mit pattierten Gehwegen in ausreichender Breite ausgestattet ist.

Fahrbahnoberfläche und Unterbau der Verkehrsanlagen sind nahezu in allen Straßenzügen verschlissen. Ausnahmen bilden nur die westliche Berliner Straße und die Mühlenstraße, die zurückliegend neu gestaltet wurden (1995 bzw. 2000). Oberflächenverwerfungen, starke Auswaschungen des Pflasters, Schlaglöcher bzw. gänzlich unzureichend befestigte Fahrbahndecken (Sandbergstraße, Ostabschnitt Hermannstraße, Mittelabschnitt Luisenstraße) rufen Erschütterungen hervor, die die in der Regel leicht gegründete angrenzende Bausubstanz im Bestand gefährden. Im Einzelnen bedarf der Straßenbelag aller Fahrbahnen einer umfassenden, grundhaften Erneuerung. Vielfach gibt es keine Gehwege; soweit vorhanden sind die Gehwege in der Regel ebenfalls erneuerungsbedürftig. Bei Umgestaltungsmaßnahmen sind zudem ausreichende wohnungsnaher Pkw-Parkstände für die Anwohner zu berücksichtigen. Trotz der angeführten Erneuerungsmaßnahmen sind auch die zurückliegend bereits erneuerten Straßenzüge (Berliner Straße, Mühlenstraße, auch Bahnhofstraße) sowohl wegen funktioneller Anpassungserfordernisse als auch verschleißbedingt in die mittelfristige Erneuerungsplanung des Rahmenplans aufzunehmen.



Der Umfang der Verkehrsanlagen mit Sanierungsbedarf umfasst eine Fläche von insgesamt 40.000m<sup>2</sup>. Der überwiegende Teil dieser Flächen (27.500 m<sup>2</sup>) ist mit vordringlichem Sanierungsbedarf einzustufen. Nur die westliche Berliner Straße und die Mühlenstraße sind von nachrangiger Priorität. Jedoch ist auch hier zum Ende der geplanten Gesamtmaßnahme von einem zunehmenden Verschleiß und entsprechendem Erneuerungsbedarf auszugehen. Letzteres trifft gleichermaßen auf die Bahnhofstraße zu, die nach Kanalarbeiten und einer Deckenerneuerung (2006, 2012) aufgrund ihrer Verkehrsbelegung im langfristigen Erneuerungsbedarf zu berücksichtigen ist.

Bei der Bestimmung der Sanierungsziele ist der erhebliche Verschleißgrad der Verkehrsanlagen insgesamt mit vordringlichem Erneuerungsbedarf zu berücksichtigen. Dabei ist eine funktionale Aufwertung unter Berücksichtigung des Fußgängerverkehrs und des Anwohneraufenthalts erforderlich.

### **3.6. Stadttechnische Erschließung:**

Die Stromversorgung im Sanierungsgebiet „Fischerwiek“ wird durch die E.DIS AG gewährleistet, die hier flächendeckend ein Niederspannungs-Versorgungsnetz betreibt. Die Gebietsversorgung ist über das bestehende Netz hinreichend gewährleistet. Am elektrotechnischen Anlagenbestand sind zzt. keine Erneuerungsmaßnahmen erforderlich. Jedoch ist das Versorgungsunternehmen interessiert, bei geplanten Tiefbaumaßnahmen im Rahmen der Stadterneuerung Um- bzw. Mitverlegungsmöglichkeiten zu nutzen.

Bei Tiefbauarbeiten sind neben dem vgl. Niederspannungs-Versorgungsnetz zusätzlich mehrere Mittelspannungskabel und ein in Nord-Süd-Richtung durch das Gebiet verlaufendes Fernmeldekabel zu beachten.

Das Plangebiet ist durch Telekommunikationslinien der Telekom Deutschland GmbH und der AEP Plückhahn GmbH zzt. für Datenraten bis 50 Mbit/s erschlossen. Bei beiden Netzbetreibern besteht zzt. kein Erneuerungsbedarf. Unter Berücksichtigung der bisherigen Ausbauziele des Bundes zur flächendeckenden Breitbandversorgung mit Datenraten von mindestens 50Mbit/s bis 2018 ist jedoch ein zukünftiger Bedarf nach weiteren Leistungssteigerungen absehbar und entsprechende Planungsvorsorge geboten. Bei der Vorbereitung von öffentlichen Erschließungsmaßnahmen ist deshalb regelmäßig auch über die Verlegung von Leerräumen zu entscheiden, um zu gegebener Zeit einen leistungsfähigeren Netzausbau ohne größere Tiefbauarbeiten zu ermöglichen.

Das Sanierungsgebiet ist stadttechnisch an das Gasversorgungsnetz der Gasversorgung Vorpommern Netz GmbH angeschlossen. Alle Baugrundstücke sind über das örtliche Netz erschlossen. Lediglich in einem Teilabschnitt der südlichen Luisenstraße liegt zzt. keine Versorgungsleitung an. Das Gas-Niederdrucknetz stammt aus den Jahren 1920 bis 1940 und ist mit Ausnahme des bereits sanierten Westabschnitts der Berliner Straße erneuerungsbedürftig.

Die Trinkwasserversorgung und die Schmutzwasserentsorgung des Sanierungsgebietes sowie die Regenwasserableitung werden durch den Zweckverband Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung - Festland Wolgast (ZVWA) gewährleistet. Die Netze der einzelnen Medien werden vom Zweckverband altersbedingt überwiegend als erneuerungsbedürftig eingeschätzt.

Das Trinkwassernetz liegt hier großteils bereits seit den 30er Jahren nahezu unverändert. Die Schmutzwasserkanalisation wurde in den 80er Jahren verlegt und weist neben dem normalen Verschleiß technische und fachliche Mängel auf.

Eine Regenwasserkanalisation wird im Sanierungsgebiet zzt. nur in einzelnen Straßenzügen vorgehalten. In folgenden Straßenzügen fehlt eine zentrale Regenentwässerung: Unterwallstraße, Werftstraße/Ostabschnitt, Fischerstraße/Nordwestabschnitt, Brunnenstraße, Karlstraße, Kronwiekstraße, Schützenstraße/Abschnitt südlich d. Fischerstraße, Sandbergstraße, Auguststraße/Mittelabschnitt, Luisenstraße, Hermannstraße.

Einzelne Teilabschnitte des Schmutz- und des Regenwassernetzes sowie des Trinkwassernetzes wurden in der jüngeren Vergangenheit bereits umfassend saniert (Westabschnitt Berliner



Straße, Mühlenstraße, Bahnhofstraße und RW-Sammler östliche Fischerstraße vom Rückhaltereservoir Schützenstraße bis zur Einleitstelle in den Sammler an den Bahnanlagen).

Die Löschwasserbereitstellung für das Sanierungsgebiet erfolgt über 17 Fc-Unterflurhydranten (400l/h) und 3 Fb-Unterflurhydranten (800l/h, Berliner Straße, Sandbergstraße, Kronwiekstraße) In der Bahnhofstraße stehen 6 weitere Fb-Unterflurhydranten zur Verfügung. Damit wird das Sanierungsgebiet flächenmäßig und nach der nominellen Leistungsfähigkeit der Hydranten unter Berücksichtigung der Baustruktur und Baudichte zwar ausreichend abgedeckt. Die Versorgungssicherheit der Hydranten ist – netzbedingt – jedoch stark druckabhängig, da nicht jederzeit eine ausreichende Wassermenge sichergestellt werden kann. Eine Stabilisierung der Versorgungssicherheit soll durch Errichtung von 2 Löschwasserbrunnen erfolgen, deren Löschbereiche das gesamte Sanierungsgebiet abdecken können. Die Löschwasserversorgung zur Gewährleistung des Grundschutzes (abwehrender Brandschutz) liegt gemäß § 2 des Brandschutz- und Hilfeleistungsgesetz M-V in der Zuständigkeit der Stadt Wolgast. Die Löschwasserbereitstellung aus dem Trinkwassernetz (Wartung und Unterhaltung der Hydranten) ist deshalb zwischen der Stadt und dem ZVWA zu vereinbaren; die Unterhaltungskosten sind in der Haushaltsplanung der Stadt zu berücksichtigen.

Der große Nachholbedarf bei den wasserwirtschaftlichen Erschließungsanlagen, insbesondere die erforderliche (z.T. erstmalige) Herstellung einer geordneten Regenentwässerung im Sanierungsgebiet bildet einen wesentlichen Aspekt für die Formulierung von Sanierungszielen. Ungeachtet der Zuständigkeit des ZVWA ist bei der Sanierungsdurchführung und Prioritätensetzung eine enge Verzahnung mit den städtischen Maßnahmen erforderlich.

Die Einbindung des Erneuerungsbedarfs im Gasversorgungsnetz ist gleichbedeutend wichtig. Sie gestaltet sich hinsichtlich der Bestimmung der Maßnahmenabfolge jedoch unkomplizierter, weil es sich hier um ein Drucksystem handelt.

### **3.7. Umweltbelange:**

Das Sanierungsgebiet Fischerwiek liegt im Einflussbereich von Schienen- und Straßenlärmimmissionen sowie von gewerblichen Lärmquellen.

Relevante Verkehrslärmquellen sind die B 111 (Chausseestraße, Oberwallstraße) außerhalb des Sanierungsgebietes und die Bahnhofstraße am westlichen Rand des Sanierungsgebietes sowie der Zugverkehr auf der Bahnstrecke Züssow-Wolgast-Swinemünde östlich angrenzend an das Sanierungsgebiet.

Die Verkehrslärmimmissionen werden anhand der Orientierungswerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) beurteilt, die als Zielvorstellung für die städtebauliche Planung (nicht als absolute Grenzwerte) zu verstehen sind. Für die Verkehrslärmimmissionen in dem durch Wohnbebauung geprägten Sanierungsgebiet wird im Tagzeitraum (6 – 22 Uhr) die Einhaltung eines schalltechnischen Orientierungswertes von 55 dB(A) und im Nachtzeitraum (22 – 6 Uhr) eines Orientierungswertes von 45 dB(A) angestrebt.

Die Lärmauswirkungen der B 111 auf das Sanierungsgebiet sind dem Lärminderungsplan der Stadt Wolgast (Fortschreibung 01/2018) und den Strategischen Lärmkarten (Stand 30.06.2017) zu entnehmen, die auch als Beitrag zur Stadtentwicklungsplanung und zur Sanierung der Altstadt zu verstehen sind. Für den betroffenen nördlichen Bereich des Sanierungsgebietes werden hier Orientierungswertüberschreitungen von 0 bis 15 dB (A) dargestellt.

Die Verkehrslärmimmissionen der Bahnhofstraße wurden auf der Grundlage der Richtlinie für den Schallschutz an Straßen (RLS 90) für eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge von 4.400 Kfz/d ermittelt. An den straßenseitigen Fassaden der Bahnhofstraße ergibt sich danach ein Beurteilungspegel von 67 / 56 dB(A) für den Tag- / Nachtzeitraum, also eine Orientierungswertüberschreitung bis 12 dB (A).

Überschreitungen der schallechnischen Orientierungswerte durch Straßenverkehrslärm sind insgesamt für folgende Bereiche zu verzeichnen:

Orientierungswert- überschreitung	Betroffene im Tagzeit- raum	Betroffene im Nachtzeitraum	Lärmpegelbereich gem. DIN 4109
10 - 15 dB(A)	Bahnhofstraße 7 – 21, 31- 63	Unterwallstr. 12 - 18, 18a Bahnhofstraße 7 - 21, 31- 63	IV - V
5 - 10 dB(A)	Unterwallstraße 12 - 17, 18a Werftstraße 14 – 18 Fischerstr. 25 Bahnhofstraße 23 – 29 Friedrichstraße 9 Berliner Straße 25	Unterwallstraße 9 - 11, 19 - 20 Werftstraße 13 – 21 Fischerstraße 25 Bahnhofstraße 23 – 29 Friedrichstraße 9 Berliner Straße 25	III - IV
0 - 5 dB(A)	Unterwallstraße 9 – 11, 18 Werftstraße 12, 13 Brunnenstraße 4 Karlstraße 9 Berliner Straße 26	Kronwiekstr. 36 - 38, 41 Unterwallstraße 1 – 8 Werftstraße 10 - 12, 22 – 28 Fischerstraße 23, 24 Brunnenstraße 4 Karlstraße 9 Berliner Straße 26	II - III

Tab. 1 Straßenverkehrslärm, Betroffene

Die Verkehrslärmimmissionen des Schienenverkehrs wurden auf der Grundlage der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03) überschlägig für die von der UBB eingesetzten Züge und eine Zugfolge von 2 Zügen je Stunde entsprechend dem akt. Fahrplan berechnet; der frühere ‚Schienenbonus‘ blieb dabei unberücksichtigt. An der östlichen Sanierungsgebietsgrenze wird der schalltechnische Orientierungswert danach im Nachtzeitraum um 10 dB(A) überschritten und im Tagzeitraum eingehalten. Ab einem Abstand von ca. 30 m zur Gleisachse unterschreitet der Schienenlärm auch im Nachtzeitraum den schalltechnischen Orientierungswert.

Die vom Schienenverkehrslärm durch Orientierungswertüberschreitungen Betroffenen sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.

Orientierungswert- überschreitung	Betroffene im Tagzeitraum	Betroffene im Nachtzeitraum
5 - 10 dB(A)	-	Kronwiekstraße 13 - 15 Berliner Straße 4 Schützenstraße 14, 15, 19 - 21

Tab. 2 Schienenverkehrslärm, Betroffene

Eine Teillösung der Verkehrslärmproblematik der B 111 ist mit dem geplanten Bau einer Wolgaster Ortsumgehungsstraße verbunden. In den ‚Verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen zur B111 - Ortsumfahrung Wolgast / Verkehrsnachfrage Analyse 2001/2015‘ wird damit eine Reduzierung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs um > 20 % auf ca. 12.500 Kfz/d (Saisonzeitraum, Hochrechnung 2025) angegeben. Nach Umwidmung der Ortsdurchfahrt zur Landesstraße und der vg. Verkehrsmengenreduzierung ist eine Minderung des Beurteilungspegels um 1/5 dB(A) (tags/nachts) zu erwarten.

Mit der Fahrbahnerneuerung der Bahnhofstraße im Jahre 2012 leistete die Stadt bereits einen wesentlichen Beitrag zur Lärmsanierung entlang der Bahnhofstraße. Mit der Einrichtung des Bereiches „Fischerwiek“ als 30 km/h – Zone wurden darüber hinaus die Lärmauswirkungen des Anliegerverkehrs minimiert.

Als weitere Maßnahmen kommen passive Maßnahmen an den Außenbauteilen der Gebäude gem. DIN 4109 als objektbezogene Lärmschutzvorkehrungen an den betroffenen Gebäuden

entlang der Bahnhofstraße und in der Unterwallstraße / Werftstraße in Betracht. Die betroffenen Gebäude sind dabei den in Tab. 1 angegebenen Lärmpegelbereichen zuzuordnen. Dabei bewirkt die geschlossene Bauweise auf den lärmabgewandten Seiten (Hofbereiche) eine Reduzierung des Beurteilungspegels um 10 dB(A) bzw. einen jeweils um 2 Klassen herabzusetzenden Lärmpegelbereich. Für die Formulierung von Sanierungszielen ist unter dem Gesichtspunkt des Immissionsschutzes deshalb auch die Erhaltung der geschlossenen Bauweise von Bedeutung, die einen baulichen Schallschutz für die nachgelagerten Baugrundstücke gewährleistet.

Der bereits angesprochene Erneuerungsbedarf des Oberflächenbelags der Anliegerstraßen ist ebenfalls an den Anforderungen des Lärmschutzes sowie auch des Erschütterungsschutzes auszurichten.

Die Lärmauswirkungen des Schienenverkehrs sind insoweit zu relativieren, dass im Nachtzeitraum lediglich 6 Zugbewegungen stattfinden und zwischen 0 und 5 Uhr kein Schienenverkehr stattfindet. Außerdem wird nach empirischen Studien Schienenlärm gegenüber Straßenverkehrslärm allgemein als weniger lästig empfunden, was bis 2015 mit einem Korrekturwert von 5 dB(A), dem sog. ‚Schienenbonus‘, in die Berechnungen einfließt. Als Lärmsanierungsmaßnahme genügt insoweit, von der Entwicklung zusätzlicher sensibler (Wohn-)Nutzungen an der östlichen Sanierungsgebietsgrenze abzusehen.

Als wesentliche gewerbliche Lärmquelle sind die Betriebsgeräusche der Peene-Werft östlich des Sanierungsgebietes zu berücksichtigen. Die in den Vorbereitenden Untersuchungen noch angesprochenen Betriebsstätten der Wolgaster Hafengesellschaft mbH und eines Getreidehandelsunternehmens am Standort Stadthafen wurden inzwischen weitestgehend in den Wolgaster Südhafen verlagert und sind für das Sanierungsgebiet deshalb nicht mehr relevant. Gleichwohl ist der Getreidehändler am Standort Stadthafen noch mit fortbestehenden Nutzungsrechten nach dem BImSchG und mit kleineren Betriebsaktivitäten zu berücksichtigen.

Als Beurteilungsmaßstab für die Gesamtheit aller einwirkenden gewerblichen Lärmquellen sind die Immissionsrichtwerte der Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) anzusetzen (IRW). Für den überwiegenden Teil des Sanierungsgebietes mit einer als WA-Gebiet einzustufenden Nutzungsstruktur beträgt der IRW 55 / 40 dB(A) im Tag- bzw. Nachtzeitraum. Für die gemischt genutzten Bereiche um den Bauhof (südlich der Hermannstraße / östlich der Luisenstraße) gilt ein IRW von 60 / 45 dB(A). Die IRW dürfen für sog. seltene Ereignisse an max. 10 Tagen oder Nächten eines Kalenderjahres überschritten werden und bis zu 70 / 55 dB(A) erreichen. Auch für einzelne, kurze Geräuschspitzen sind Überschreitungen zulässig (um max. 20 / 10 dB(A)). Die Immissionsrichtwerte gelten für Genehmigungsverfahren von Gewerbe- und Industrieanlagen sowie auch zur nachträglichen Anordnung bei bereits bestehenden genehmigungsbedürftigen Anlagen. Dabei ist die bestehende Vorbelastung zu berücksichtigen. Neu geplante gewerbliche Anlagen, deren Lärmbeitrag (Zusatzbelastung) den Immissionsrichtwert um mindestens 6 dBA unterschreitet, sind für die Gesamtbelastung nicht relevant.

In einer schalltechnischen Untersuchung nach TA Lärm im Zusammenhang mit dem Planvorhaben „Erweiterung/Neubau des Marine Sektors“ wurden im Jahre 2006 die Betriebsgeräusche der Peene-Werft untersucht. Darin wurden Beurteilungspegel für Immissionsorte in der Kronwiekstraße 16, 22, Schützenstraße 15 und Mühlenstraße 4a ermittelt und Überschreitungen der Immissionsrichtwerte um 1 .. 2 dB(A) im Tagzeitraum und um 4 .. 5 dB(A) im Nachtzeitraum festgestellt<sup>1</sup>. Das untersuchte Vorhaben „Erweiterung/Neubau des Marine Sektors“ wurde letztlich jedoch nicht verwirklicht, so dass die angegebenen Richtwertüberschreitungen geringer ausfallen. Bei schutzbedürftigen Nutzungen, die gegenüber dem Bestand im Sanierungsgebiet näher an das Betriebsgelände der Peene-Werft heranrücken sollen, ist gleichwohl eine ergänzende Untersuchung erforderlich (Quartier südlich der Hermannstraße / östlich der Luisenstraße).

---

<sup>1</sup> Schalltechnische Untersuchung für den B-Plan Nr. 11, TÜV Nord Umweltschutz GmbH, 04/2013, i.A. der BauBeCon Sanierungsträger GmbH

Die vorliegenden Erkenntnisse über gewerbliche Immissionen im Sanierungsgebiet beinhalten keine Anhaltspunkte für IRW – Überschreitungen, die als Gesundheitsgefährdung<sup>2</sup> oder als Eingriff in die Substanz des Eigentums<sup>3</sup> zu bewerten wären. Jedoch ist davon auszugehen, dass die vom Umweltbundesamt zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie vorgeschlagenen Auslösewerte für Allgemeine Wohngebiete ( $L_{DEN} > 56$  dB(A),  $L_{NIGHT} > 40$  dB(A)) zumindest im Nachtzeitraum überschritten sind, und Lärmschutzmaßnahmen deshalb in Erwägung gezogen bzw. eingeführt werden sollten.

Aufgrund der städtebaulichen Situation (Entfernung zwischen Lärmquelle und Immissionsort, Topographie) sind Minderungsmaßnahmen auf dem Lärm-Ausbreitungsweg kaum wirksam. Es kommen deshalb ausschließlich aktive Minderungsmaßnahmen an der Lärmquelle oder individuelle passive Schutzmaßnahmen an Einzelgebäuden in Betracht. Aufgrund des vergleichsweise geringen Umfangs der Orientierungswert-Überschreitung (weit unterhalb der Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70/65 dB(A)) und aufgrund der gewachsenen Nachbarschaftssituation erscheinen besondere Lärminderungsmaßnahmen nicht angezeigt.

### **3.8. Denkmalschutz:**

Unter dem Gesichtspunkt des städtebaulichen Denkmalschutzes ist der facettenreiche siedlungsgeschichtliche Bezug dieses Stadtquartiers von besonderer Bedeutung.

Die ursprüngliche Besiedlung des Gebietes geht auf slawische Ursprünge zurück.

Bei den Quartieren nördlich der Karlstraße und östlich der Sandbergstraße handelt es sich um den weitgehend authentisch überlieferten Grundriss der spätmittelalterlichen Vorstädte „Kronwiek“ und „Fischerwiek“, die sich außerhalb der Stadtmauer zunächst getrennt nebeneinander entwickelten. Insbesondere für den Bereich Unterwallstraße / Wertstraße / Kronwiekstraße ist deshalb anzunehmen, dass bei Gründungs- und Tiefbaumaßnahmen Zeugnisse der mittelalterlichen Besiedlung zu Tage treten werden. Nach Auskunft des Landesamtes für Denkmalpflege (LKD) im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen sind hier Eingriffe in aufgefundene Bodendenkmale gleichwohl möglich, wenn zuvor eine fachgerechte Bergung und Dokumentation des betroffenen Bodendenkmals sichergestellt wird und die dazu erforderlichen Maßnahmen sowie der Beginn der Arbeiten mit dem LKD abgestimmt werden.

Die Existenz beider Vorstadtsiedlungen ist spätestens seit dem 16. Jh. durch Quellen belegt. Zumindest die „Kronwiek“ ist wahrscheinlich jedoch wesentlich älter. Die Siedlung stand unter Verwaltung und Jurisdiktion der pommerschen Fürsten, woraus sich auch die Namensgebung erklärt (der Krone zugehörig). Hier siedelten Bedienstete des Wolgaster Herzogshauses, die von Steuern und Abgaben befreit waren.

Über die Entstehung und Besiedlung der „Fischerwiek“ ist nur wenig bekannt. In der Heberlein-Chronik (1892) findet sich eine namentliche Erwähnung mit einem Hinweis auf einen Gebäudebestand von 17 Fischerhütten, später (um 1725) – von 46 Fischerkaten und 2 Scheunen, der gleichzeitig auch die Namensgebung der Siedlung erklärt. Die „Fischerwiek“ stand unter städtischer Verwaltung und Steuerhoheit. Die historische Siedlungsfläche schließt sich südlich an die Kronwiek bis zum Bereich Schützenstraße / Mühlenstraße an und war unmittelbar auf den Peenestrom ausgerichtet. Die heute vorgelagerte Industriezone der Peenewerft liegt auf aufgeschüttetem Gelände und verfälscht insoweit die historische Situation.

Mitte des 18. Jahrhunderts (1739) fiel die Kronwiek der Stadt zu (Heberlein, 1892). Beide Wieken waren damit nunmehr unter städtischer Verwaltung vereinigt und wuchsen in der Folge nahtlos zusammen. Der Bereich auf dem Sandberg, auf dem eine Windmühle betrieben wurde (Mühlenstraße) und westlich davon war in dieser Epoche noch nicht bebaut. Die Besiedlung des (abgetragenen) Sandberges setzte erst um die Mitte des 19. Jhs. als Folge einer wirtschaftli-

---

<sup>2</sup> Rat von Sachverständigen für Umweltfragen, Sondergutachten „Umwelt und Gesundheit – Risiken richtig einschätzen“, BT-Drucks. 14/2300, Tz 465: Der Wert für erhebliche Belästigungen von 65 dB(A) (außen, tagsüber) soll aus Gründen des vorbeugenden Gesundheitsschutzes nicht überschritten werden.

<sup>3</sup> BGHZ 129, 24, 127: Die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze liegt bei Wohngebieten i. Allg. bei einem Mittelungspegel von 70 bis 75 dB(A) tagsüber und 60 bis 65 dB(A) nachts

chen Belebung durch zahlreiche Unternehmensgründungen (Eisengießereien, Farbholzmühle, Grobtischlerei, Granitwerke) und auch durch den Anschluss der Stadt an die Vorpommersche Eisenbahn ein. Die infrastrukturelle Lagegunst der Stadt in dieser Zeit und der mit dem industriellen Aufschwung verbundene Arbeitskräftebedarf spiegeln sich in der gründerzeitlichen Siedlungserweiterung im südlichen Bereich des heutigen Stadtquartiers „Fischerwiek“ wider, die mit der Bebauung der Luisenstraße in den 1920er Jahren ihren Abschluss fand.

Die heutige hochbauliche Substanz im Sanierungsgebiet wurde überwiegend auf alten Hausgrundstücken errichtet. Hieraus ergibt sich eine besondere kulturgeschichtliche und stadtarchäologische Bedeutung des Untersuchungsgebietes. Die Kleinteiligkeit der historischen Bebauung, wie sie auf historischen Stadtansichten und -karten gezeigt wird, wie auch die kleinmaßstäbliche heutige Hochbausubstanz lassen jedoch erkennen, dass über den archäologischen Aspekt hinaus im Sanierungsgebiet keine historischen Bezüge von besonderem Denkmalwert zu berücksichtigen sind. Dies zeigt sich in der Denkmalliste des Landkreises Vorpommern – Greifswald, in die für das Sanierungsgebiet 5 Gebäude als Baudenkmale und 3 Haustüren eingetragen sind.

Besonderheiten im Erscheinungsbild der Gebäude und prägende Gestaltmerkmale der Fassaden (Plastizität und Gliederung) sollten im Sinne des städtebaulichen Denkmalschutzes gleichwohl erhalten bzw. wiederhergestellt werden, um die Vielfalt des Ortsbildes in diesem Stadtquartier zu bewahren.

Die langjährige Siedlungsgeschichte des Sanierungsgebietes und das über Jahrhunderte gewachsene Stadtbild dückt sich in der überlieferten Bausubstanz allerdings auch in einer häufig fortgenutzten, sehr leichten Feldsteingründung der Gebäude aus. Die Bauwerksgründung der Gebäude ist deshalb insbesondere bei den anstehenden Tiefbauarbeiten unter dem Gesichtspunkt des Schutzes vor Erschütterungen und Setzungen jeweils besonders zu berücksichtigen.

### **3.9. Öffentlicher und privater Freiraum:**

In den öffentlichen Bereichen des Sanierungsgebietes „Fischerwiek“ sind außer dem Denkmal für die Opfer des Faschismus an der Bahnhofstraße zzt. keine besonderen, erhaltenswerten Freiraumqualitäten zu verzeichnen.

Der öffentliche Raum ist durch das Fehlen jeglicher gestalterischer Akzente geprägt. Er ist fast ausschließlich durch verkehrliche Nutzungen bestimmt. Im Sanierungsgebiet bestehen keine nennenswerten Freiräume mit Aufenthalts- und Verweilqualitäten oder Orte, die mit einer besonderen Gestaltung die Identität des Stadtquartiers prägen könnten. Ausnahmen bilden der Spielplatz an der Berliner Straße / Ecke Schützenstraße, der als Stadtteilprojekt des Bürgerhaushaltes errichtet wurde und ebenfalls vornehmlich an funktionalen Aspekten ausgerichtet ist, und das Ehrenmal für die Verfolgten des Naziregimes in der Bahnhofstraße.

Die öffentlichen Flächen sind darüber hinaus im Ergebnis unterschiedlichster Reparaturen durch den Einsatz einer Vielzahl verschiedener Materialien gekennzeichnet. Dabei ist die Aufenthalts- und Fußgängerfunktion gemessen an der reinen Anliegerbedeutung der Straßen unterrepräsentiert; ausreichend begehbare Straßenteile sind i.d.R. sehr schmal ausgebildet oder fehlen gänzlich. Prägend für die Bestandssituation ist auch das weitgehende Fehlen von Grün im öffentlichen Raum. Lediglich in der Friedrichstraße ist ein lückenhafter Kopfbaumbestand zu verzeichnen; in der Berliner Straße wurden öffentliche Parkstände mit einzelnen Gehölzinseln abgegrenzt.

Als Orte mit einem sehr hohen Freiraumpotenzial sind die Straßen- und Platzfolge am Nordende der Sandbergstraße und der Brunnenplatz zu sehen. Die Raumaufweitungen und -den Sandbergplatz betreffend - auch die Niveauunterschiede zwischen der Platzebene und den Vorgartenbereichen der Wohnhäuser bieten hier vielfältige Ansatzpunkte für eine gestalterische Aufwertung. Die zentrale Lage dieser Platzfolge ist auch geeignet dem Stadtteil eine Mitte als Treffpunkt der Anwohner und Ort für gemeinschaftliche Aktivitäten zu geben.

Unter dem Aspekt der Freiraumgestaltung bedarf auch die Oberflächenbefestigung der Verkehrsanlagen einer umfassenden und grundlegenden Erneuerung, um den hohen Verschleiß-

grad zu überwinden, aber auch um eine funktionsgerechte, anliegerorientierte Nutzung neben der bisherigen reinen Verkehrsfunktion zu ermöglichen.

Abschnittsweise noch erhaltene historische Straßenbefestigungen bestehen i.d.R. aus einem Fahrbahnbereich mit im Dachgefälle verlegten Granit-Polygonalpflaster (Lesestein) und einem Gerinne und Traufstreifen aus kleiner fraktioniertem Lesestein oder aus Flusskiesel – z.T. mit Bord aus behauenen Granit. Als Beispiele können die Brunnenstraße, die Fischerstraße im Anschluss an den Sandbergplatz und Teile der Unterwallstraße dienen. In einzelnen Straßenzügen wurden in der Vergangenheit schmale i.d.R.  $\leq 1$  m breite Gehwegstreifen im Seitenraum nachgerüstet, die mit Betonplatten befestigt und durch Hochbord vom Fahrbahnbereich getrennt sind (Auguststraße, teilw. Luisenstraße, Karlstraße) oder als Gehstreifen mittig im Fahrbahnbereich verlegt sind (Mittelabschnitt Berliner Straße, Westabschnitt Unterwallstraße)

Aus diesen Befunden können Hinweise für die künftige Straßenraumgestaltung und den Materialeinsatz entnommen werden. Aufgrund der insgesamt nach aktuellen Nutzungsansprüchen nicht mehr funktionsgerechten Gestaltung der überwiegenden Mehrheit der öffentlichen Räume im Sanierungsgebiet und der größtenteils beengten Platzverhältnisse bedarf es jedoch eines grundlegenden Neuansatzes der Gestaltungskonzeption. Ein Beispiel vermag die bereits vollzogene Umgestaltung der Mühlenstraße zu geben, in der die Verkehrsarten auf einer undifferenzierten, gut begehbaren Fläche im Mischprinzip organisiert sind. Jedoch fehlen hier noch gestalterische Impulse, die die angestrebte Verkehrsberuhigung und den Aufenthaltscharakter baulich besser manifestieren.

Im nördlichen und östlichen Bereich des Sanierungsgebietes stellen zusammenhängende Hausgartenflächen als Teil der privaten Wohngrundstücke eine für das Stadtquartier wesentliche Freiraumqualität dar. Soweit vorhanden kompensieren sie teilweise die Defizite im öffentlichen Freiraum und prägen das private Wohnumfeld. Diese Hausgartenflächen sind als maßgeblicher Bestandteil der kleinteiligen strukturierten Wohnnutzung zu erhalten.

## 4. Ziele der Stadterneuerung

Aus der vorangegangenen Bestandsanalyse des Sanierungsgebietes und der Missstandsbeurteilung in den Vorbereitenden Untersuchungen sowie unter Berücksichtigung der Vorgaben des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes und des Flächennutzungsplans ergeben sich zusammengefasst die folgenden Sanierungsziele für das Plangebiet:

### 4.1. Nutzung, Gebäudebestand:

1. Erhaltung und Fortentwicklung der Wohnnutzung sowie das Wohnen nicht wesentlich störender kleiner Gewerbe-, Handwerks- oder Dienstleistungsnutzungen;
2. Neuordnung und funktionsgerechte Nachnutzung der 3 südlichen Quartiere;
3. Leerstands-beseitigung, Instandsetzung und Modernisierung des Gebäude- und Wohnungsbestandes;
4. Schwerpunktsetzung bei der Förderung privater Modernisierungsmaßnahmen auf unsanierte Mehrfamilienhäuser sowie auf Anpassungsmaßnahmen zur Verbesserung der Wohnflächenausstattung und für seniorengerechtes Wohnen;
5. Würdigung des Sanierungsgebietes als gewachsenes Wohnquartier mit überdurchschnittlicher Eigentums- bzw. Selbstnutzerquote und mit individuellen Bau- und Gestaltvorstellungen / weitgehender Verzicht auf baugestalterische Interventionen im Bereich der privaten Gebäude (sh. Nr 26., 27);

### 4.2. Verkehr:

6. Freihaltung des Stadtquartiers von gebietsfremden Durchgangsverkehren
7. grundhafte bauliche Erneuerung aller öffentlichen Verkehrsanlagen (Straßen und Plätze) einschließlich der Gewährleistung notwendiger Instandhaltungszyklen der 2012 erneuerten Bahnhofstraße;
8. funktionale Aufwertung aller Verkehrsanlagen unter vorrangiger Berücksichtigung von Verbesserungen für den Fußgängerverkehr und den Anwohneraufenthalt;
9. weitestgehende Aufgabe des Trennprinzips zwischen Fußgänger- und Kfz-Verkehr; verkehrsberuhigende Ansätze in der Querschnittsgestaltung;
10. Berücksichtigung einer Verkehrsführung für den übergeordneten Verkehrs als Bedarfstrasse bei Havariefällen auf der Oberwallstraße (temporär – bis zum Bau der OU);
11. Integration öffentlicher Parkstände im Straßenraum;

### 4.3. Stadttechnische Erschließung:

12. Erneuerung und Mängelbeseitigung aller wasserwirtschaftlichen Erschließungsanlagen im Zusammenwirken mit dem ZVWA;
13. Herstellung einer geordneten Regenentwässerung im Zusammenwirken mit dem ZVWA;
14. Vorrangige Abstimmung der Prioritätensetzung von Erschließungsmaßnahmen mit dem ZVWA als Träger der Wasserver- und Abwasserentsorgung;
15. Sicherung der Löschwasserbereitstellung über Hydranten aus einem für die Versorgungssicherheit ausreichend dimensionierten Trinkwassernetz und Aufbau einer Grundversorgung durch zwei neu zu errichtende Löschwasserbrunnen;
16. Frühzeitige Einbindung des Erneuerungsbedarfs im örtlichen Gasversorgungsnetz bzgl. der Maßnahmefolge und Bildung von Erschließungsabschnitten
17. Zukunftsorientierte Breitbandversorgung / leistungsfähiges Glasfasernetz

### 4.4. Umweltbelange:

18. Reduzierung von gebietsinternen Verkehrslärmbelastungen und Erschütterngen durch entsprechend zielorientierte Erneuerung des Oberflächenbelags der Anliegerstraßen;
19. Erhaltung der geschlossenen Bauweise entlang Bahnhofstraße, der oberen Fischerstraße, der oberen Werftstraße und der Unterwallstraße;



20. Berücksichtigung von Schallschutzanforderungen gem. DIN 4109 an den Außenbauteilen der Gebäude an der Bahnhofstraße, der Unterwallstraße und der Werftstraße bei der Förderung privater Modernisierungsmaßnahmen;
21. Verzicht auf die Entwicklung zusätzlicher sensibler (Wohn-)Nutzungen an der östlichen Sanierungsgebietsgrenze (30 m zur Gleisachse);
22. Berücksichtigung der Betriebsgeräusche der Peene-Werft bei heranrückender Neubebauung im Quartier südlich der Hermannstraße / östlich der Luisenstraße (ergänzender Untersuchungsbedarf);

#### **4.5. Denkmalschutz:**

23. Erhaltung des weitgehend authentisch überlieferten Grundrisses der Straßenzüge
24. Ablesbarkeit der unterschiedlichen historischen Zuordnung des spätmittelalterlichen und des gründerzeitlichen Erschließungsbereichs durch Aufnahme zeitgenössischer Gestaltmerkmale (Straßenzüge nördlich der Karlstraße und östlich der Sandbergstraße: gassenähnlichen Prägung, verspringende Häuserfluchten, terrassenartige Gebäudevorfächer, variierende Straßenraumbreiten; Straßenräume im südwestlichen Bereich: lineare Grundordnung, Begrünung, Materialwahl).
25. Beachtung der kulturgeschichtlichen und stadttarchäologischen Bedeutung des Gebietes bei allen Tiefbaumaßnahmen;
26. Erhaltung und Modernisierung der als Baudenkmale eingetragenen Gebäude und Bauteile, einschließlich Aufwertung des Ehrenmals für die Verfolgten des Naziregimes;
27. städtebaulicher Denkmalschutz durch Förderung der Erhaltung prägender Merkmale besonders gestalteter Einzelgebäude / -fassaden (Plastizität und Gliederung);

#### **4.6. Freiraum:**

28. Neugestaltung der Straßen- und Platzfolge am Nordende der Sandbergstraße und des Brunnenplatzes als Anwohnertreffpunkt und Ort für gemeinschaftliche Aktivitäten des Stadtteils;
29. baulich-gestalterische Aufwertung des Ehrenmals Bahnhofstraße
30. Verbesserung der Aufenthaltsfunktion des öffentlichen Raums;
31. grundlegender Neuansatz der Gestaltungskonzeption aller öffentlicher Flächen / prioritäre Orientierung des Materialeinsatzes an modernen Nutzungsanforderungen (Begehbarkeit, reduzierte Fahrgeräusche, Barrierefreiheit, geringer Instandhaltungsaufwand)
32. Begrünung des öffentlichen Raums vorrangig im südwestlichen Teilbereich;
33. Gestalterische Aufwertung des Spielplatzes an der Berliner Straße / Ecke Schützenstraße;
34. Erhaltung der privaten Hausgartenflächen als maßgebliches Qualitätsmerkmal der kleinteilig strukturierten Wohnnutzung

## 5. Nutzungskonzept:

Das Nutzungsgefüge im Bereich „Fischerwiek“ entspricht im Bestand dem Baugebietstypus eines Allgemeinen Wohngebietes nach § 4 BauNVO (WA). Diese Vorschrift bildet damit gem. § 34 (2) BauNVO die Grundlage für die Prüfung und Genehmigung von Vorhaben.

Nach den Sanierungszielen soll die vorherrschende Wohnnutzung erhalten und fortentwickelt werden. Die bestehende Nutzungsstruktur wird deshalb weitestgehend unverändert als WA-Gebiet in das Nutzungskonzept des städtebaulichen Rahmenplans übernommen. Das schließt eine vereinzelt Durchmischungen mit kleineren Handwerks- oder Dienstleistungsnutzungen sowie mit Freiberuflerbüros bzw. -praxen ein, deren Zulässigkeit ebenfalls durch § 4 BauNVO planungsrechtlich hinreichend gedeckt ist.

Auch das im Plangebiet vorherrschende Nutzungsmaß – geprägt durch überwiegend ein- und zweigeschossige Gebäude und eine in den Hofbereichen sehr stark verdichtete Bebauung (z.T. oberhalb der für Neuplanungen anzusetzenden Grenzen nach § 17 BauNVO) wird ohne strukturelle Eingriffsabsichten in das rahmenplanerische Nutzungskonzept aufgenommen.

Für einen ca. 20 m breiten Grundstücksstreifen entlang der Gleistrasse östlich des Sanierungsgebietes gilt dies lärmschutzbedingt mit Einschränkungen (vgl. Pkt. 3.7, Tab 1). Die hier befindlichen Wohnnutzungen sind im Bestand geschützt. Eine Fortentwicklung oder Erweiterung ist jedoch nicht zweckmäßig, weil ein wirksamer Schutz gegenüber dem Schienenverkehrslärm nur mit einem hohen baulichen Aufwand realisierbar wäre. Dies wird im Vergleich zu der Anzahl Betroffener (10 Baugrundstücke) als unverhältnismäßig bewertet. Flächen in diesem Bereich, die zzt. nicht dem Wohnen dienen, kommen für eine Neubebauung mit Wohnhäusern deshalb nicht in Betracht. Für bestehende Gebäude hat eine Verbesserung der Schalldämmwirkung der Außenbauteile hingegen Priorität bei der Durchführung von Modernisierungsmaßnahmen. Aber auch eine (freiwillige) Aufgabe der Wohnnutzung in diesem Bereich gehört aus Lärmschutzgründen als Bestandteil der Sanierungsziele zu den Vorhaben, die mit Städtebaufördermitteln unterstützt werden können.

Dementgegen übt die vom Straßenverkehrslärm betroffene Bebauung an der nördlichen und an der westlichen Kante des Sanierungsgebietes eine bauliche Schallschutzfunktion für die jwls. hinterliegenden Baugrundstücke aus. Hier ist die geschlossene Bebauung deshalb vordringlich zu erhalten bzw. zu vervollständigen und eine Weiterentwicklung der baulichen Nutzungen vorgesehen. Die Lückenschließungen zwischen Brunnenstraße und Karlstraße sowie auf den Grundstücken Bahnhofstraße 47 und Bahnhofstraße 57 sind dabei von besonderer Bedeutung für die Sicherung gesunder Wohnbedingungen der rückwärtig angrenzenden Bereiche. Wie oben bereits beschrieben ist die Lärmexposition der betroffenen Gebäude durch individuelle Lärmschutzvorkehrungen an den Außenbauteilen gem. DIN 4109 prioritär zu kompensieren. Die dazu unter Pkt. 3.7 vorläufig ermittelten Lärmpegelbereiche sind im Falle des Baus der geplanten Ortsumgehung unter Berücksichtigung der dann eintretenden Entlastungswirkung für die Bahnhofstraße zu überprüfen.

Im südlichen Teil des Sanierungsgebietes sind bestehende Nutzungsbrachen einer Neubebauung zuzuführen. Die unbebauten Teilflächen im Quartier Bahnhofstraße / Auguststraße / Luisenstraße / Hermannstraße (ca. 2550 m<sup>2</sup>) und im benachbarten Quartier Bahnhofstraße / Hermannstraße / Luisenstraße / Schiffbauerdamm (ca. 2.450 m<sup>2</sup>) stellen ein beträchtliches Entwicklungspotenzial dar, das keinen wesentlichen Entwicklungsbeschränkungen unterliegt. Im Nutzungskonzept werden diese Flächen in Umsetzung der Sanierungsziele für eine Wohnbebauung vorgesehen, die sich strukturell in den umgebenden Bestand einfügt. Inwieweit hier eine verdichtete Einfamilienhausbebauung (städtische Reihenhäuser) oder kleine Mehrfamilienhäuser vorgesehen werden, wird zu gegebener Zeit im Benehmen mit den Bebauungsinteressen der Flächeneigentümer entschieden; beide skizzierten Wohnformen sind für die Umsetzung der städtischen Entwicklungsziele geeignet.

Die Bebauung und Nutzung im Quartier Luisenstraße / Hermannstraße / (südlich verlängerte) Sandbergstraße / Schiffbauerdamm, das zzt. überwiegend durch den städtischen Bauhof ge-

nutzt. bzw. im südlichen Teil ungenutzt ist, wurde wegen der schwerpunktmäßig auf das Wohnen konzentrierten Sanierungsziele und wegen der Störwirkungen auf die Wohnnutzungen der Umgebung durch Verkehr und Betriebsgeräusche als dysfunktional bewertet. Die insgesamt 7.200 m<sup>2</sup> große Fläche soll deshalb neu geordnet und als zusätzliches Wohnquartier entwickelt werden. Der städtische Bauhof ist dafür an einen geeigneten Alternativstandort zu verlagern. Für die geplante Umstrukturierung dieses Bereichs ist das erforderliche Planungsrecht durch Aufstellung eines Bebauungsplans herzustellen. Dabei sind die von der Peene-Werft ausgehenden Geräuscheinwirkungen zu berücksichtigen.

Die derzeitigen Nutzungsbrachen, die an den Schiffbuedamm angrenzen, sind für eine reine Wohnbebauung nicht geeignet und kommen für Nutzungen mit vermindertem Schutzanspruch gegenüber Umgebungslärm in Betracht. Im Nutzungskonzept des Rahmenplans wird hier deshalb eine gemischte Nutzung vorgesehen. Die Flächen werden vornehmlich für kleinere gewerbliche oder Handwerksbetriebe bereitgestellt.

## 6. Verkehrskonzept

Die Straßen im Sanierungsgebiet erfüllen Anlieger- und Erschließungsfunktionen. In Bezug auf das Gesamtverkehrsnetz der Stadt nimmt das Sanierungsgebiet eine abseitige Insellage ein. Übergeordnete Verkehrsfunktionen werden im Gebiet im Regelfall deshalb nicht erfüllt.

Nur im Ausnahmefall dient das Gebiet Fischerwiek gesamtstädtischen Verkehrsanforderungen. Bei einer Havarie auf der Oberwallstraße muss der überörtliche Durchgangsverkehr der B 111 in beiden Fahrtrichtungen vorübergehend noch über das Sanierungsgebiet geleitet werden. Diese Havariefunktion entfällt mit der Herstellung der geplanten Ortsumgehung und einer zusätzlichen Peene-Querung. Langfristiges Ziel der Stadterneuerungsmaßnahme ist deshalb die vollständige Vermeidung von Durchgangsverkehren.

Die Bahnhofstraße und die nördliche Kronwiekstraße stellen den Anschluss des Sanierungsgebietes an das übergeordnete Verkehrsnetz her. Der Nordabschnitt der Kronwiekstraße, der im Nordwesten an das Sanierungsgebiet „Fischerwiek“ anschließt, wurde dazu bereits im Zuge der Gesamtmaßnahme „Historische Altstadt“ verkehrsgerecht ausgebaut. Die Bahnhofstraße in westlicher Randlage des Sanierungsgebietes ist ebenfalls entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung verkehrsgerecht ausgebaut (Erneuerungsmaßnahme 2006/2012). Als Teil des Hauptverkehrsnetzes ist sie von gesamtstädtischer Bedeutung und dient insbesondere der Anbindung des Bahnhofs Wolgast und des Hafengewerbegebietes Süd. Die übernimmt gleichzeitig Erschließungsfunktionen für das Sanierungsgebiet „Fischerwiek“. Im Zuge der geplanten Ortsumgehung ist südwestlich der Stadt ein Anschluss der Bahnhofstraße an die neue B 111 vorgesehen. Hieraus ergeben sich jedoch keine planrelevanten Handlungserfordernisse, denn der Anschluss dient vornehmlich der Entlastung des Stadtgebietes von gewerblichen Verkehr von / zum Südhafen.

Das Verkehrskonzept konzentriert sich dementsprechend auf die Anpassung des gebietsinternen Straßennetzes an seine überwiegende Anlieger- und Aufenthaltsfunktion. Das Straßennetz im Sanierungsgebiet bildet bereits heute eine Tempo-30-Zone, d.h. an allen Knotenpunkten gilt die Vorfahrtsregelung Rechts-vor-Links. Tempo 30 wird auch im zukünftigen Planzustand angestrebt. Eine verkehrsrechtliche Regelungsvielfalt soll dabei vermieden werden. Die angestrebte Verkehrsberuhigung sollen vorrangig durch bauliche Maßnahmen im Verkehrsraum zur Geschwindigkeitsdämpfung unterstützt werden. Mit dem baulichen Erneuerungskonzept wird insbesondere eine verbesserte Nutzbarkeit für den Fußgängerverkehr, die Berücksichtigung barrierefreier Ausbaustandards sowie auch die Bereitstellung von zusätzlichen Flächen für den ruhenden Verkehr verfolgt.

Wegen der überwiegend beengten Verhältnisse können die zu berücksichtigenden Bewegungsräume aller drei Verkehrsarten nur mit einem System aus Richtungsfahrbahnen (Einbahnverkehr) in Einklang gebracht werden, um dem Fußgängerverkehr den erforderlichen Raum zur Verfügung zu stellen und gleichzeitig das Angebot für den ruhenden Verkehr zu erhöhen. Im Verkehrskonzept des Rahmenplans werden dazu Verkehrsrichtungen angegeben, die eine angemessene Erreichbarkeit aller Grundstücke gewährleisten, sowie die Einordnung von Parkständen und Fußwegen erlauben, die im Plan ‚Verkehrskonzept‘ gekennzeichnet und in der weiteren Ausbauplanung zu berücksichtigen sind.

In den Straßenzügen der historischen Siedlungsteile ‚Kronwiek‘ und ‚Fischerwiek‘ (nördlicher und östlicher Bereich des Sanierungsgebietes) sind vielfach zusätzliche Einengungen des öffentlichen Raums durch verspringende Baufluchten und durch terrassenartig erhöhte Gebäudevorfleichen zu berücksichtigen. Für diese gewachsenen Raumverhältnisse kann das Planungsziel einer verbesserten Fußgänger- und Aufenthaltsqualität nur mit einer gleichberechtigten Abwicklung der Verkehrsarten im Mischprinzip umgesetzt werden. Die Anwendung des Mischprinzips ist aufgrund der geringen Belegungswerte gut mit den Anforderungen des fließenden Kfz-Verkehrs vereinbar. Der damit verbundene Verkehrsberuhigungseffekt ist eine erwünschte Folge, die mit den Mitteln der Straßenraumgestaltung entsprechend auszubauen ist

und bisher bereits mit der Erklärung des gesamten Stadtquartiers zur Tempo – 30 –Zone zum Ausdruck kommt.

Für die Umleitungserfordernisse des überörtlichen Durchgangsverkehrs bei einer Havarie auf der Oberwallstraße / B 111 wird im Verkehrskonzept des Rahmenplans eine Trassenführung unter Nutzung der Berliner Straße, der Kronwiekstraße und der Werftstraße – jeweils im Richtungsverkehr vorübergehend berücksichtigt. Im Anwendungsfall bleibt dabei das Verkehrssystem der übrigen Straßen des Sanierungsgebietes unbeeinflusst.

Die gegabelte Trassenführung im Einbahnverkehr ist erforderlich, weil keine der für den Umleitungszweck in Frage kommenden Straßenzüge über ein ausreichendes Raumangebot verfügt, um die hohe Verkehrsbelegung (ca. 15.600 Kfz/d) im Gegenverkehr – ggf. mit Wartepflicht an beengten Stellen – abwickeln zu können. An den jeweiligen Engstellen betragen die nutzbaren Lichtraumbreiten 3,0 .. 3,8 (Kronwiekstraße und Fischerstraße), 3,8 .. 4,0 m (Unterwallstraße), 3,8 .. 4,7 m (Werftstraße) bzw. 4,3 .. 5,0 m (Berliner Straße). Die Trassenauswahl wurde nach den größten durchgängig nutzbaren Lichtraumbreiten getroffen. Problematisch bleiben dabei die Engstellen der Kronwiekstraße in Höhe HNr. 15 und HNr. 33. Für eine hinreichend leistungsfähige Abwicklung des Umleitungsverkehrs ist hier eine Verbreiterung der Fahrbahn zu Lasten der Flurstücke 100, 117 (Flur 24) unausweichlich. Als weitere Konfliktpunkte sind die versetzte Kreuzung Berliner Straße / Schützenstraße sowie die Einmündung Berliner Straße / Kronwiekstraße anzusprechen. Ein Lastzug als maßgebliches Bemessungsfahrzeug für den Umleitungsverkehr kann beide Stellen nur in langsamer Fahrweise und unter Mitbenutzung des Gehwegstreifens passieren. An der Schützenstraße müssen zusätzlich Teilflächen der beiden Flurstücke 97/1, 97/2 (Flur 24) in Anspruch genommen werden (vgl. Maßnahmeplan).

Zur Umsetzung des rahmenplanerischen Verkehrskonzeptes ist über die verschleißbedingte grundhafte baulichen Erneuerung hinaus eine Neugestaltung aller Straßen im Sanierungsgebiet vorgesehen. Die Planungsgrundlage dafür bilden die im Plan angegebenen Regelquerschnitte. Die Träger der stadttechnischen Versorgungsmedien sind abschnittsweise in die Neugestaltung der Verkehrsanlagen einzubinden, um eine gleichzeitige Erneuerung insbesondere des Gas-Niederdrucknetzes, des Regenwassernetzes, des Schmutzwassernetzes sowie des Trinkwassernetzes zu ermöglichen. Eine bedarfsgerechte Ergänzung bzw. Erneuerung der Straßenbeleuchtung ist als Bestandteil der Verkehrsanlagen jeweils ebenfalls beabsichtigt. Wegen des Maßnahmeumfangs und des Koordinierungsbedarfs zwischen den Maßnahmen an den Verkehrsanlagen und den stadttechnischen Medien ist davon auszugehen, dass die Erneuerung der Erschließungsanlagen taktbestimmend für das Umsetzungstempo der gesamten Stadterneuerungsmaßnahme wird.

## 7. Gestaltungskonzept / Freiraum:

### 7.1. Straßen:

Das Gestaltungskonzept ist schwerpunktmäßig auf die funktionelle und gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raums gerichtet, der besser an die Nutzungsansprüche der Anwohner angepasst werden soll. Neben dem historisch gewachsenen Quartiergrundriss und der überwiegend kleinteiligen Wohnbebauung prägt insbesondere die Ausformung und Gestaltung der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze das Erscheinungsbild des Sanierungsgebietes. Mit den Mitteln der Freiraumgestaltung soll eine eigene Identität für die Bewohner und eine positive Ausstrahlung in der öffentlichen Wahrnehmung dieses Stadtgebietes erreicht werden.

Dabei werden folgende Grobziele verfolgt:

- Einheitlicher, gebietsübergreifender Gestaltungsrahmen
- Zeitgemäß moderne Interpretation historischer Gestaltungselemente
- Verbesserte Begehbarkeit
- Reduzierung von Abrollgeräuschen und Erschütterungen
- Begrünung.

Unter Berücksichtigung der Funktions- und Nutzungsansprüche der zu gestaltenden (Teil-) Räume und der unvermeidbaren Überschneidung von Funktionen des Fußgängerverkehrs mit dem fließenden und ruhenden Verkehr wird auf ruhige Flächen mit einer zurückhaltenden Gestaltung bei Belägen und Stadtmöblierung abgezielt, mit der die bereits im Verkehrskonzept angelegte, weitgehende Anwendung des Mischprinzips der Verkehrsarten baulich umzusetzen ist.

Unter Berücksichtigung der gesamtstädtischen Verkehrsbedeutung und der Verkehrsbelegung ist der Ausbaustandard der Bahnhofstraße dabei unverändert an den Erfordernissen einer Haußtsammelstraße auszurichten (Straßenraumgestaltung A). Für die Wohnstraßen im Sanierungsgebiet wurden unter Berücksichtigung der Anforderungen der RAS 06<sup>4</sup> sowie nach der Intensität der Überlagerung der Anlieger- und Aufenthaltsfunktion mit Durchgangsverkehren aus anderen Bereichen des Quartiers 2 weitere Straßenraumtypen entwickelt (Straßenraumgestaltung B,C). Diese sprechen bei prägenden Details eine gemeinsame Material- und Gestaltungssprache und bilden damit eine Klammer zur Identitätsbestimmung für das gesamte Stadtquartier.

#### **Straßenraumgestaltung A:**

- übergeordnete Verkehrsfunktion, Verkehrsverteilung und Anliegererschließung sind bestimmende Nutzungsansprüche, erhöhtes Durchgangsverkehrsaufkommen (DtV  $\approx$  4.000 Kfz) ist zu berücksichtigen
- Trennung Fußgänger und Kfz-Verkehr / Parken
- vorrangige Berücksichtigung fahrgeometrischer Anforderungen des Kfz-Verkehrs, geräuscharmer Fahrbahnbelag
- beidseitig geführter Gehstreifen: durchgängig  $b \approx 2,3$  m, durch Hochbord abgetrennt, Befestigung mit großformatigen Rechteckformaten quer zur Gehrichtung mit Versätzen, Ausgleichsflächen / Traufstreifen: Kleinpflaster
- Fahrbahn durchgängig  $b \approx 3,2$  m, Oberflächenbelag: Asphalt, Hochbord
- Parkbuchten in Abhängigkeit vom Raumangebot zwischen Gehweg und Fahrbahn Oberflächenbefestigung Betonpflaster

#### **Straßenraumgestaltung B:**

- Anlieger- und Aufenthaltsfunktion als bestimmender Nutzungsanspruch wird durch Fremverkehr aus angrenzenden Straßenabschnitten überlagert
- Trennung Fußgänger und Kfz-Verkehr / Parken

---

<sup>4</sup> Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, FGSV 2006

- einseitig geführter Gehstreifen: durchgängig  $b \approx 2,3$  m, durch Tiefbord abgetrennt, Befestigung mit großformatigen Rechteckformaten quer zur Gehrichtung mit Versätzen, Ausgleichsflächen / Traufstreifen: Kleinpflaster
- einseitige Parkstände in Längsaufstellung bzw. nach Raumangebot in Schräg- oder Senkrechtaufstellung, durch Gerinne abgetrennt
- Fahrbahn  $b \approx 4,1 \dots 4,8$  m (einbahnig:  $b$  mind. 3,1 m), fugenarmes Pflaster, ungefast
- einseitig kleinkronige Straßenbäume

### **Straßenraumgestaltung C (Wohnweg):**

- Nutzungsansprüche werden durch Anlieger- und Aufenthaltsfunktion bestimmt, geringes Verkehrsaufkommen
- Mischverkehr, niveaugleicher Ausbau mit Gerinne  
Kfz (mit ruhendem Verkehr), Radfahrer und Fußgänger bewegen sich somit auf einer im Querschnitt ungeteilten Verkehrsfläche. Das unterstützt die Wahrnehmung als Straße mit besonderer Aufenthaltsfunktion. Durch den gemeinsamen Verkehrsraum wird die Rücksichtnahme erhöht.
- flächige Oberflächenbefestigung mit fugenarmem Pflaster, ungefast
- schmaler Trauf- / Ausgleichsstreifen Lesestein-/Kleinpflaster, nicht linear mit Fahrbahn-/Parkstreifenpflaster verzahnt
- Fahrgassenbreite generell mind. 2,3 m unter Mitbenutzung des Gehstreifens (zzgl. beidseitiger Sicherheitsraum),
- weitestgehend mittig geführter Gehstreifen ( $b \approx 1,8$  m), Pflasterung in großformatigen Rechteckformaten quer zur Gehrichtung, alternierende / nicht lineare Randausbildung
- Ausgrenzung von Parkständen ( $b \approx 2,0$  m) durch Gehölz- / Baumscheiben und Gerinne, Oberflächenbefestigung versickerungsfähig mit fugenreichem Pflaster
- Abschnittsbildung durch Versatzbildung Fahrstreifen / Parkstände, Belagwechsel an Versatzstellen
- punktuelle Fassadenbegrünung (Abstimmung Eigentümer), Kleingehölze im Straßenraum

Bei der Erneuerung der Brunnenstraße und des Verbindungsstücks Sandbergstraße-Fischerstraße kann wg. der geringen Anzahl anliegender Wohngebäude und der untergeordneten Verkehrsbedeutung das überlieferte Lesestein- und Polygonalpflaster mit Gerinne aus denkmalpflegerischen Gründen beibehalten werden und eine Umgestaltung auf die Einfügung eines mittigen Gehstreifens beschränkt werden.

### **7.2. Plätze:**

Einen weiteren Schwerpunkt der öffentlichen Gestaltungsmaßnahmen bildet die Schaffung eines Quartiermittelpunktes, der z.Zt. im Planungsgebiet fehlt. Als hierfür geeignete Fläche wurde die platzartige Raumfolge Sandbergplatz – Brunnenplatz identifiziert.

Der Sandbergplatz soll durch ein besonderes Nutzungsangebot einen Aufenthaltsort für die Bewohner bilden und als geeigneter Raum für Stadtteil- und Gemeinschaftsaktivitäten baulich hergerichtet werden. Der deutlich kleinere Brunnenplatz entsteht durch die Aufweitung der Brunnenstraße an der Einmündung in die Fischerstraße und bildet einen sehr kleinen öffentlichen Raum ohne einheitlich ausgeprägte Raumkanten. Die Fläche soll als kleinräumiges Aufenthaltsangebot ausgestaltet werden und die Wohnumfeldausstattung des Gebietes verbessern.

Bei der Neugestaltung beider Plätze muss wegen der auch zukünftig notwendigen Fahrbeziehungen die Überfahrbarkeit für den Kfz-Verkehr und ein kleinräumiges Parkplatzangebot gewährleistet bleiben.

Für die genannten Plätze sollen die nachfolgenden Gestaltungsprämissen umgesetzt werden:



**Sandbergplatz:**

- Ausformung des Platzcharakters durch flächige Pflasterung in großen Rechteckformaten in Ost-West-Richtung, verbreiterte Ökofuge / Splitttrasen in Ost-West-Richtung, Pflasterreihen werden durch Versatzstücke aus Kleinpflaster unterbrochen
- randseitige Unterbringung von Parkständen (Anwohnerbedarf) an der Nord- und Südseite, Pflasterwechsel (sh. Straßenraumgestaltung C) und
- Raumbegrenzungen an der Nord- und Südseite durch Schnitthecken
- Raumbegrenzung an der Ostseite durch Sitzstufen (Ausstattung ggf. mit robusten Sitzbelägen); vorgelagerte Baumreihe, rückwärtig anschließende Terrassierung / Anböschung der erhöhten Gebäudevorflächen (Begrünung mit pflegeunaufwendigen Kleingehölzen oder als individuell gestaltete Vorgartenflächen in Absprache mit Anwohnern) und schmaler traufseitiger öff. Gehweg
- niveaugleiche Einbeziehung des Fahrbahnbereichs der westseitig verlaufenden Sandbergstraße vom Giebel Berliner Str. 38 bis zum Giebel Karlstraße 16; Pflasterwechsel (sh. Straßenraumgestaltung C)
- Berücksichtigung von Unterflur - Anschlussmöglichkeiten (Strom, Wasser) und Unterflur-Abfallbehälter (DSD)
- beispielbare Plastik „Fisch und Krone“

**Brunnenplatz:**

- Übergrünung der Platzfläche außerhalb der Fahrstreifen und Parkstände durch kleinkronige Laubbäume (Baumplatz)
- Anlage des inneren Platzraums als Zier-/Sportrasen
- Ausstattung mit Sitzgelegenheit, Solitär-Spielgerät, Sandfläche (Kinder bis 6 Jahre)
- Öff. Parkstände (Senkrechtaufstellung von der Fischerstraße)
- Löschwasserbrunnen

**Bürgerspielplatz Schützenstraße:**

Der Spielplatz ist weiterer Bestandteil der öffentlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Wohnumfeldausstattung. Er ist zzt. nach Zweckmäßigkeitsgesichtspunkten für die Altersgruppe 0 – 6 Jahre eingerichtet. Weiterführende Gestaltungsmaßnahmen sind noch nicht berücksichtigt. Ziel der Umgestaltung und Aufwertung des Spielplatzes ist

- eine Ergänzung der Ausstattung um Angebote für den Bedarf der 7 – 13-jährigen Kinder
- Berücksichtigung des Flächenbedarfs Berliner Straße (nördliche Verlagerung) und Einbeziehung der angrenzenden Grundstücksflächen aus Flst. 98/4 (Regenrückhaltezysterne)
- Begrünung durch Schnitthecken zur verbesserten räumlichen Abgrenzung zu benachbarten Wohn- und Verkehrsnutzungen

Als weitere Platzräume werden das Ehrenmal für die Verfolgten des Naziregimes mit angrenzenden Anliegerverkehrsflächen und der öffentliche Vorbereich der Gebäude Bahnhofstraße 23, 25 / Friedrichstraße 9, 10 in das Erneuerungskonzept aufgenommen.

**Ehrenmal für die Verfolgten des Naziregimes**

Die Denkmalanlage ist für die Gesamtstadt von Bedeutung. Sie ist im Zentrum mit einem Gedenkstein mit Flammenhalter ausgestattet, der von einer flach bepflanzten Grünanlage umgeben ist. Die Anlage liegt gegenüber der Bauhofstraße erhöht und ist mit einer Stützmauer aus Feldsteinen abgegrenzt; die westliche Grenze zur Anliegerstraße wird durch eine Schnitthecke gebildet.

Für die Erneuerung der Anlage ist unter Berücksichtigung ihrer Funktion und der Grundidee des ursprünglichen gartenarchitektonischen Entwurfs zu gegebener Zeit eine Neugestaltungskonzeption unter Beteiligung der Stadtgesellschaft zu entwickeln.

### **Vorfläche Bahnhofstraße 23, 25 / Friedrichstraße 9, 10 (Containerplatz)**

Die Fläche ist zzt. mit unterschiedlichsten Materialien gepflastert (Polygonal- und Lesestein-pflaster, Beton-Gehwegplatten, Ortbeton und vermittelt zwischen dem Gehweg entlang der Bahnhofstraße und den tiefer liegenden Wohnhäusern. Sie wird zzt. als Stellplatz für Recycling-container genutzt und dient darüber hinaus dem Zugang der Hauseingänge der anliegenden Gebäude.

Weitere, neue Funktionen sind hier nicht geplant. Bei der Umgestaltung ist ein für Lieferzwecke befahrbarer Gehwegstreifen vor den anliegenden Wohngebäuden und eine befestigte Fläche für die Recycling-Container im Gestaltungskodex gem. ‚Straßenraumgestaltung C‘ vorgesehen. Die verbleibende Fläche soll als Grünfläche mit pflegeunaufwendigen Kleingehölzen und ggf. einem kleinen Verweilbereich angelegt werden.

#### **7.3. Private Bausubstanz:**

Die kleinteilige Baustruktur und die individuelle Verwirklichung privater baugestalterischer Ideen prägen das Erscheinungsbild des Wohnquartiers „Fischerwiek“. Diese Eigenart soll als Ausdruck der Individualität der Bewohner beibehalten werden. Weil übergeordnete Gebietsfunktionen nicht zu berücksichtigen sind, wird die äußere Gestaltung der Gebäude somit primär an den Gestaltungsvorstellungen der Eigentümer und Nutzer ausgerichtet. Neben den umfassenden Neugestaltungsabsichten im öffentlichen Raum wird in einem eher zurückhaltenden Gebrauch von äußeren Gestaltungsvorgaben für die private Bausubstanz ein wesentlicher Beitrag zur Stärkung der Identifikation der Bewohner mit ihrem Stadtteil gesehen. Im Bereich der Baugestaltung werden bei privaten Baumaßnahmen insoweit keine besonderen Ziele entwickelt. Auf eine Gestaltungssatzung mit allgemeinen örtlichen Bauvorschriften für das Gebiet wird deshalb verzichtet. Bei privaten Baumaßnahmen wird die Aufmerksamkeit auf funktionelle Aspekte einer Verbesserung des wohnungswirtschaftlichen Nutzwertes der Bausubstanz und auf ortsbildwirksame Instandsetzungsmaßnahmen an den Außenbauteilen (Dach, Fassade, Einbauteile) gelegt.

Besonderheiten im Erscheinungsbild der Gebäude und prägende Gestaltmerkmale der Fassaden (Plastizität und Gliederung) sollen im Sinne des städtebaulichen Denkmalschutzes gleichwohl erhalten bzw. wiederhergestellt werden, um die Vielfalt des Ortsbildes in diesem Stadtquartier zu bewahren. Einzelgebäude und Gebäudeensembles, welche das Erscheinungsbild de Stadtteils besonders prägen, sind mit ihren Gestaltungsdetails zu erhalten. Zur Kompensation des damit verbundenen baulichen und gestalterischen Mehraufwandes werden solche Gebäude vorrangig für den Einsatz von Städtebaufördermitteln vorgesehen. Sie werden dazu im Gestaltungskonzept des Rahmenplans gesondert dargestellt.

Strukturelle Eingriffe in die Bausubstanz, die die Gebäudegrundflächen berühren oder über bestehende Grundstücksgrenzen hinweggehen, bedürfen aufgrund der kulturgeschichtlichen Entwicklungsbezüge dieser Vorstadtsiedlung einer denkmalpflegerischen Abstimmung.

Einen wesentlichen Anteil an der Weiterentwicklung des Ortsbildes hat der Umgang mit bestehenden Baulücken und zum Teil großflächig brach liegenden Baugrundstücken. Gestalterisch kommt es hier maßgeblich auf die Schließung der Baulücken und Erneuerung fehlender Raumkanten an. Für das Einzelgebäude wird die umzusetzende Kubatur und Höhe dabei durch das planungsrechtliche Einfügungsgebot nach § 34 (1) BauGB hinreichend bestimmt vorgegeben. Bei der äußeren Gestaltung von Neu- oder Ersatzbauten im Sanierungsgebiet sind historisierende Architekturansätze zu vermeiden, so daß bauliche Ergänzungen als Ausdruck einer zeitgemäßen Weiterentwicklung des Stadtteils ablesbar bleiben. Dabei gilt ebenfalls der o.a. Grundsatz des Primats individueller Bauherrnvorstellungen.

Neben den bestehenden strukturellen Besonderheiten des Stadtteils bildet die weitgehend freizügig konzipierte Baugestaltung einen wesentlichen Aspekt, um diese in historischer Feldlage gewachsene Vorstadtsiedlung von dem innerhalb der Stadtmauer planmäßig entwickelten Stadtkern visuell wahrnehmbar abzugrenzen und den gravierenden Milieunterschied weiterhin begreifbar zu machen.

## **8. Maßnahmekonzept**

Das Maßnahmekonzept enthält einen Überblick der strategisch wichtigen Einzelvorhaben und -maßnahmen, die zur Erreichung der Sanierungsziele in einem Zeitraum von ca. 15 Jahren umzusetzen sind. Es soll letztlich für die Koordinierung der an der Umsetzungsplanung fachlich Beteiligten und als Planungsgrundlage für den mittelfristigen Finanzierungsbedarf dienen sowie eine Vorausschau über den Stand und den Fortgang der Gesamtmaßnahme ermöglichen

### **8.1. Bauliche Maßnahmen, Modernisierungsuntersuchungen:**

Im Maßnahmeplan werden diejenigen Gebäude dargestellt, für die im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen (06/2015) ein Sanierungs- und Modernisierungsbedarf ermittelt wurde. (Einzelne Gebäude, die zwischenzeitlich modernisiert wurden, werden nicht mehr aufgeführt.)

Unter den Gebäuden mit erheblichem Sanierungsbedarf sind Gebäude, die eine gesonderte Untersuchung zur Feststellung der Sanierungsfähigkeit und zur Festlegung konkreter Sanierungsziele erfordern. Ein besonderer objektbezogener Untersuchungsbedarf ergibt sich i.d.R. zur Einschätzung der Folgen von längerfristigem Leerstand (Berliner Straße 13, Luisenstraße 20), aus der Größe bzw. Gesamtnutzfläche des Objektes und z.T. auch aus einer für mögliche Nachnutzungen problematischen Grundrisstruktur (Luisenstraße 20, Bahnhofstraße 59, Schützenstraße 8/ehem. Grundschule, Kronwiekstraße 17, Unterwallstraße 18a) sowie zur frühzeitigen planerischen Berücksichtigung bestehender Denkmalanforderungen (Unterwallstraße 18a, Kronwiekstraße 17, Werftstraße 22, auch Schützenstraße 28, Bahnhofstraße 35).

Darüber hinaus werden die für eine Neubebauung vorgesehenen Standorte ausgewiesen. Die Ausweisung möglicher Neubaustandorte dient als Grundlage für weitere, operative Entscheidungen über einen Bedarf für Freilegungs- und Ordnungsmaßnahmen und für die Akquisition von Bauinteressenten.

### **8.2. Weiterführende städtebauliche Planung:**

Die Neu- und Ersatzbebauung einzelner Grundstücke ist grundsätzlich unter Beachtung der Rahmenvorgaben des planungsrechtlichen Einfügungsgebotes (§ 34 BauGB) vorzubereiten und umzusetzen. Hierbei entsteht i.d.R. kein städtebaulicher Planungsbedarf.

In den Bereichen Luisenstraße, Hermannstraße konzentrieren sich die für eine Neubebauung vorgesehenen Flächen. Hier ist deshalb eine gesonderte Beurteilung erforderlich, inwieweit ein städtebaulicher Planungsbedarf für die Umsetzung der beabsichtigten Bebauung besteht.

Für den Neubaustandort an der Nordwestseite der Luisenstraße zwischen Auguststraße und Hermannstraße wird eingeschätzt, dass die Umsetzung der Neubauabsichten kein Planungserfordernis auslöst. Die bereits geräumten Grundstücksflächen bilden hier eine Lücke zwischen der zweigeschossigen, geschlossenen Wohnbebauung auf der gegenüberliegenden Seite der Luisenstraße und der Wohnbebauung entlang der Bahnhofstraße, die hier überwiegend zweigeschossig und ebenfalls in geschlossener Bauweise ausgeführt ist. Die Lücke hat in der NW-SO-Ausdehnung ein Maß von ca. 50 m und erfasst dabei die Tiefe von jeweils einem ortstypischen Baugrundstück. Nach den Grundsätzen der einschlägigen Rechtsprechung unterbricht sie damit den Bebauungszusammenhang zwischen den beiden vgl. Gebäudezeilen nicht und ist deshalb einer Beurteilung nach § 34 BauGB in vollem Umfang zugänglich. Als Beurteilungsmaßstab bzgl. der Bauhöhe und der Bauweise ist die gegenüberliegende Bebauung der Luisenstraße wegen des unmittelbaren räumlichen Zusammenhanges maßgeblich.

Der Neubaustandort an der Nordwestseite der Luisenstraße zwischen Hermannstraße und Schiffbauerdamm ist planungsrechtlich ebenfalls als Baulücke zu bewerten, die grundsätzlich einer Bebauung nach § 34 BauGB unter Beachtung des Einfügungsgebotes zugänglich ist. Die Fläche betrifft jedoch 3 unterschiedliche Eigentümer und berührt kleinräumig unterschiedliche Nutzungssituationen (bestehende Gartennutzung, Verflechtung mit Wohngrundstück Bahnhofstraße 55/57, Brache Luisenstraße 20). Über die Einleitung einer verbindlichen städtebaulichen Planung sollte deshalb im Laufe der Sanierungsdurchführung in Abstimmung mit den Eigentü-

mern entschieden werden, wenn dies für die Sicherung des Interessenausgleichs untereinander erforderlich erscheint. Als Entscheidungsgrundlage genügt hierfür die Erarbeitung eines einfachen Bebauungs- und Nutzungskonzeptes.

Die Nachnutzung im Quartier südöstlich der Luisenstraße und südwestlich der Hermannstraße (zzt. Bauhof) erfordert die Aufstellung eines Bebauungsplans. Aufgrund des Umfangs der geplanten Neubebauungen sowie der geplanten Umstrukturierung der Nutzung und wegen der erforderlichen Berücksichtigung von Lärmschutzbelangen kann eine Koordination der im Plangebiet potenziell betroffenen, unterschiedlichen Interessensbereiche nicht mehr den Einzelvorhaben im Rahmen von einzelnen Baugenehmigungsverfahren überlassen werden, sondern erfordert eine spezifische planerische Abwägung nach den Vorschriften des BauGB.

### **8.3. Ordnungsmaßnahmen, Betriebsverlagerung Bauhof, Grunderwerb:**

Den Schwerpunkt der Ordnungsmaßnahmen im Sanierungsgebiet bildet ebenfalls das zzt. durch den Bauhof genutzte Quartier südöstlich der Luisenstraße und südwestlich der Hermannstraße. Hier ist die Verlagerung des städtischen Bauhofs planerisch vorzubereiten und abzuwickeln. Im Anschluss sind die aufstehenden baulichen Anlagen abubrechen und das Gesamtareal für eine Neubebauung vorzubereiten. Hiervon unberührt bleibt lediglich der zu erhaltende Standort des Schmutzwasserpumpwerks „Luisenstraße“.

Als weitere Ordnungsmaßnahme sind die neu zu bebauenden Grundstücke an der Nordseite der Luisenstraße zu beräumen und für die beabsichtigte Neubebauung vorzubereiten.

Darüber hinaus entsteht auf mehreren Einzelgrundstücken ein vorbereitender Maßnahmebedarf zu Herstellung der Voraussetzungen für eine plangemäße Nachnutzung bzw. Neubebauung: Sandbergstraße/Ecke Hermannstraße, Sandbergstraße 16/Ecke Berliner Straße, Schützenstraße Flst. 132 (Berliner Str. 13), Kronwiekstraße 20, Kronwiekstraße 21. Über weiteren (kleinteiligen) Ordnungsbedarf ist bei der Vorbereitung von Einzelmaßnahmen operativ im Rahmen der Sanierungsdurchführung zu entscheiden, wenn hierdurch die Erreichung der Erneuerungsziele befördert oder beschleunigt werden kann.

Grunderwerb:

Bei der Umsetzung des Verkehrskonzeptes sind bei der Neuanlage der Berliner Straße und der Kronwiekstraße mehrfach bestehende Grundstücksverengungen zu beseitigen, um eine ausreichend sichere Verkehrsführung für Kfz und Fußgänger zu ermöglichen. Dafür ist ein Erwerb von Teilflächen der angrenzenden privaten Grundstücke erforderlich. Die betroffenen Flurstücke sind im Maßnahmekonzept gekennzeichnet:

- Flst. 70/2 - Fl.24 (Sandbergstraße 16)
- Flst. 98/3, 113/3 - Fl. 24 (Bürgerspielplatz Schützenstraße, Kronwiekstraße 17)
- Flst. 117 - Fl. 24 (Kronwiekstraße 15)
- Flst. 99, 100, 101 – Fl. 23 (Kronwiekstraße Gärten).

### **8.4. Erschließungsmaßnahmen (Verkehrsanlagen, stadttechnische Medien):**

In der Bahnhofstraße, der Mühlenstraße, im Westabschnitt der Berliner Straße und im Schiffbauerdamm wurden zurückliegend die wassertechnischen Anlagen und der Oberbau bereits erneuert. Die Bahnhofstraße und der Schiffbauerdamm können in der weiteren Sanierungsplanung deshalb unberücksichtigt bleiben.

Für den Westabschnitt der Berliner Straße und für die Mühlenstraße ergibt sich ebenfalls kein vordringlicher Sanierungsbedarf. Gleichwohl wird hier zum Ende der Gesamtmaßnahme zustands- und verschleißbedingt eine Sanierung des Oberbaus erforderlich.

Für alle weiteren Straßenzüge des Sanierungsgebietes ist eine grundhafte Erneuerung der Verkehrsanlagen und eine Neugestaltung des Verkehrsraumes vorgesehen. Bei der Planung und Vorbereitung ist jeweils der Erneuerungsbedarf der Versorgungsträger zu berücksichtigen. Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung haben insbesondere der Zweckverband Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung - Festland Wolgast und die Gasversorgung Vorpommern

Netz GmbH einen umfassenden Erneuerungs- und Ergänzungsbedarf ihrer Netze angezeigt. Wegen des Umfangs der Einzelmaßnahmen und des Koordinierungsbedarfs zwischen den Maßnahmen an den Verkehrsanlagen und den stadttechnischen Medien wurden die Abfolge der Bauabschnitte des erschließungstechnischen Erneuerungskonzeptes maßgeblich an der Reihenfolge und technischen Umsetzbarkeit der erforderlichen Kanalbauarbeiten ausgerichtet.

### Bauabschnitte Erschließungsmaßnahmen

Nr.	Bezeichnung	Fläche (m <sup>2</sup> )	SW-Anschluss	RW-Anschluss
E01	Hermannstraße	1.901	Bahnhofstr. - Stz. 200 Luisenstr. Süd - Stz. 200	Bahnhofstr. – B 400
E02a	Sandbergstraße	1.840	Hermannstr. Stz. 200	Hermannstr. – B 300
E02b	Friedrichstraße	1.895	Sandbergstr. – neu E02a	Sandbergstr. – neu E02a
E03	Luisenstraße Nord + Süd + Augustenstraße/West	3.330	Schiffbauerdamm – Stz. 300	Schiffbauerdamm – B 300, Bahnhofstr. – B 300
E04a	Kronwiekstraße Süd (Werftstr. – Berliner Str.)	1.787	Einleitstelle Fischerstr. / Bahnanlage – Stz. 200	Einleitstelle Fischerstr. / Bahnanlage – B 500
E04b	Kronwiekstraße Mitte (Unterwallstr. – Werftstr.)	711	Kronwiekstr. 11 – Stz. 200	Kronwiekstr. 11 / Bahn- anlage – B 500
E05	Unterwallstraße	2.242	Kronwiekstr. 11 – Stz. 200	Kronwiekstr. 11 / Bahn- anlage – B 500
E06	Berliner Straße Ost, Mitte (Kronwiekstr. – Sandbergstr.)	1.486	Kronwiekstr. – neu E04a	Kronwiekstr. neu – E04a
E07	Sandbergplatz	2.390	Berliner Str. – neu E06	Berliner Str. – B 400
E08	Schützenstraße Süd (bis Berliner Str.)	1.778	Berliner Str. – neu E06	Berliner Str. – B 400
E09a b	Auguststraße Ost (Luisenstr. – Schützenstraße)	950	Luisenstr. – neu E03	Luisenstr. – neu E03 Schützenstr. – neu E08
E10	Fischerstraße Ost (Schützenstr. – Kronwiekstr.)	793	Kronwiekstr. – neu E04a	Kronwiekstr. – neu E04a
E11a b	Schützenstraße Mitte, Nord (bis Berliner Str.)	1.360	Berliner Str. – neu E06 Fischerstr. – neu E10	Berliner Str. – B 600 Fischerstr. – neu E10
E12	Fischerstraße Nordwest (Sandbergstr. – Werftstr.)	1.381	Fischerstr. Ost – neu E10	Fischerstr. Ost – neu E10
E13	Werftstraße	2.121	Schützenstr. – neu E11b Kronwiekstr. – neu E04b	Schützenstr. - neu E11b Kronwiekstr. - neu E04b
E14	Karlstraße	777	Sandbergstr. – neu E07	Sandbergstr. – neu E07
E15	Brunnenstraße, Brunnenplatz	936	Fischerstr. – neu E12	Fischerstr. – neu E12
E16	Sandbergstraße Neubau	768	Hermannstr. – neu E01	Hermannstr. – neu E01
E17	Mühlenstraße	1.565	Bestand, Nur Oberbau	Bestand, Nur Oberbau
E18	Berliner Straße West	886	Bestand, Nur Oberbau	Bestand, Nur Oberbau

E19	Ehrenmahl mit angrenzenden Anliegerstraßen	920	Bahnhofstraße	Bahnhofstraße
E20	Aufenthaltsbereich Bahnhofstraße 23/25; Recyclingplatz	530	Nur Oberbau	Nur Oberbau
E 21	Bahnhofstraße	7.611	Nur Oberbau	Nur Oberbau