Masterplan Steinbeckervorstadt

- Mai 2020 -

UNIVERSITÄTS- UND HANSESTADT GREIFSWALD

Impressum

Auftraggeber

Universitäts- und Hansestadt Greifswald
Stadtbauamt
Abt. Stadtentwicklung / untere Denkmalschutzbehörde
Markt 15
17489 Greifswald
Erik Wilde, Jafar Akrami
stadtplanung@greifswald.de | Tel. 03834 85364211

Inhaltliche Bearbeitung

Planung Morgenstern
Landschaftsarchitektur • Stadtplanung • Umweltplanung
Brinkstraße 20 • 17489 Greifswald • Tel. 03834 898366
www.planung-morgernstern.de • info@planung-morgernstern.de
Georg Döll, Yana Efremova, Carola Morgenstern

Inhalt

1	**Einleitung**	**1**
1.1	Vor der Stadt…	3
1.2	Status quo und Entwicklung	4
1.3	Handlungsfelder und Planungsthemen	6
1.4	Planungsprozess und Partizipation	7
2	**Situation**	**8**
2.1	Bestand	9
2.2	Bewertung	16
3	**Planung**	**18**
3.1	Zielaussagen	168
3.2	Städtebaulicher Entwurf	202
4	**Ergebnisse der Abstimmung und Beteiligung, Ausblick**	**268**
5	**Quellen, Literatur, Anmerkungen**	**30**

Karten und Pläne

► **zu 2 - Situation**

- 2.1 - Bestandskarte 15
- 2.2 - Karte Defizite und Missstände 17

► **zu 3 - Planung**

- 3.1 - Plan Zielaussagen 20 + 21
- 3.2 - Plan Städtebaulicher Entwurf 25 + 26

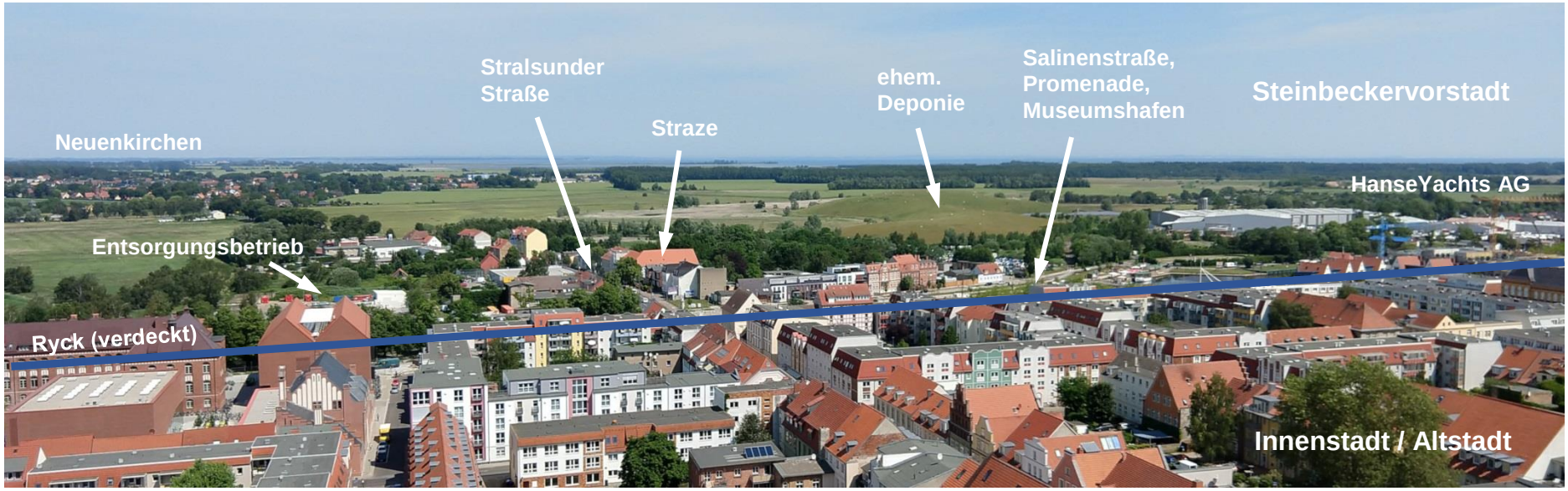
Copyright

Soweit nicht anders angegeben
© Flächennutzungsplan, Luftbild S. 24, Plangrundlagen:
Universitäts- und Hansestadt Greifswald

© Karten 2.1 und 2.2, Pläne 3.1 und 3.2, Skizzen, Fotos:
Planung Morgenstern

Eine starke Impulswirkung für den Planungsprozess des Masterplans Steinbeckervorstadt ging von einer öffentlichen Veranstaltung aus: Der Stadtteil war am Tag der Städtebauförderung am 05. Mai 2018 Gegenstand einer Ideenwerkstatt zur Stadtteilentwicklung.[1]

Im Fazit der Veranstaltung wurde die Wiederaufnahme der ruhenden Verfahren der Bebauungspläne Nr. 3 - Stralsunder Straße und Nr. 105 - Steinbeckervorstadt als klarer Auftrag formuliert. Für diese auch gemäß ISEK Greifswald 2030 plus[2] zur Erschließung von Wohnungsbaupotentialen weiterzuführenden Bebauungsplanverfahren aktualisiert und konkretisiert der Masterplan als planerisches Bindeglied die städtebaulichen Ziele.



Bereits in der Sicht vom Turm von St. Nikolai werden Potentiale und Konflikte der städtebaulichen Situation der Steinbeckervorstadt deutlich, welche in dieser Planung erörtert werden und aus denen Vorschläge zur weiteren Entwicklung abgeleitet werden. Während einerseits der Stadtteil in die offene Landschaft eingebunden und die Promenade am Museumshafen ein beliebter Treffpunkt der Greifswalder*innen ist, sind zum anderen diverse Lücken in der Bebauung und zum Teil Nutzungen mit relevanten Immissionen festzustellen.

1 Einleitung

Der Masterplan Steinbeckervorstadt unterstützt die weitere städtebauliche Entwicklung dieses an Kontrasten und Potentialen reichen Stadtteils mit planerischen Zielaussagen. Räumlich konzentriert er sich auf den direkt nördlich der Altstadt gelegenen historisch geprägten Teil der Vorstadt. Der Masterplan greift grundsätzlich die Ziele übergeordneter Planungen wie des Flächennutzungsplans (1999), des Städtebaulichen Rahmenplans Innenstadt / Fleischervorstadt (2016) und des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes Greifswald 2030plus (ISEK) auf, modifiziert und konkretisiert diese jedoch für den Untersuchungsraum. Er dient somit als Orientierungsrahmen für die zukünftige Stadtteilentwicklung und stellt die Grundlage für weitere Planungsschritte wie Fachgutachten dar. Als ein informelles, also nicht direkt rechtswirksames Planwerk, dient er als Diskussions- und Entscheidungsgrundlage für die politischen Gremien der Universitäts- und Hansestadt Greifswald. Ferner liefert der Masterplan Entwürfe zu den städtebaulichen Konzepten als Grundlage für die Bearbeitung der verbindlichen Bauleitplanung.

Greifswald begreift sich als zukunftsfähige und moderne Universitätsstadt im Ostseeraum. Die zentralen Anliegen der Stadtentwicklung vollziehen sich größtenteils in der südlich des Rycks gelegenen Kernstadt, wo sich u.a. zahlreiche Einrichtungen der Universität und die hanseatisch geprägte Altstadt befinden.

Die Steinbeckervorstadt ist durch den Stadthafen eng mit der Altstadt verbunden. Sie sicherte einst die Altstadt im Norden bei Belagerung und nahm neben Wohnbebauung wiederholt Nutzungen auf, die südlich des Rycks nicht untergebracht werden konnten oder sollten.[3] Der Bereich am Stadthafen wurde durch seine maritime Prägung und mit dem Bau der Promenade zu einem der beliebtesten Treffpunkte in Greifswald.

Der Masterplan ist folgendermaßen aufgebaut:

- Im Kapitel 1 ist die Ausgangslage der Planung erläutert. Es umfasst eine Beschreibung des Untersuchungsraumes, eine allgemeine und geschichtliche Einordnung des Stadtteiles sowie ein Überblick bereits bestehender Konzepte, Planungen und Ziele insbesondere zu den strategischen Zielen des ISEK. Weiterhin sind für das Gebiet Handlungsfelder bzw. Planungsthemen definiert. Der Planungsprozess zur Bearbeitung des Masterplans ist hier ebenso dargelegt.
- Im Kapitel 2 ist der Bestand auf Basis der vorgenannten Handlungsfelder beschrieben und planerisch dargestellt. Die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken sind in einer „SWOT-Analyse“ festgehalten.
- Im Kapitel 3 sind aus den Ergebnissen der Analyse grundlegende Zielaussagen und Maßnahmen für die Steinbeckervorstadt entwickelt worden. Diese sind sowohl textlich als auch in Entwürfen zu den städtebaulichen Konzepten zeichnerisch dargestellt.
- Im Kapitel 4 sind der Ablauf und die Ergebnisse der Behörden- und Bürgerbeteiligung dokumentiert.

Die Handlungsfelder des ISEK sind:

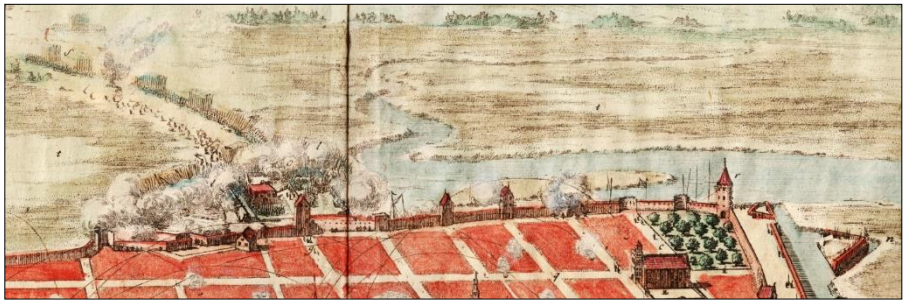
- das Wohnen zeitgemäß und sozial gemischt weiterentwickeln
- starke Quartiere durch Qualität und Vielfalt in der Bildung, Teilhabe und Kultur sichern
- den öffentlichen Raum und das Grün für die Stadtqualität stärken
- die Erreichbarkeit und Mobilität stadtverträglich ausbauen
- Wissenschaft und Wirtschaft stärken und vernetzen
- als maritimes Greifswald den Tourismus erschließen
- Klimaschutz und Klimawandel mit Know-how und als Selbstverständlichkeit angehen[4]

Im Masterplan Steinbeckervorstadt werden für mehrere dieser Handlungsfelder Potentiale der Stadtentwicklung aufgezeigt. Übergreifende Aspekte der Stadtentwicklung finden in dieser interdisziplinären Planung besondere Berücksichtigung.

Sicht von Norden über die Steinbeckervorstadt zur Altstadt, von der Vorstadt tritt die ehemalige Deponie am stärksten in Erscheinung

1.1 Vor der Stadt…

Die Entwicklung der Stadt Greifswald begann in dänisch-rügener Zeit im Gebiet der Steinbeckervorstadt. Eine Salzpfannenstelle im Rosental gelangte nach 1193 in den Besitz der Darguner Zisterziensermönche, welche wegen der dortigen Kriegswirren ihr Kloster nun 1199 in Eldena gründeten. Die Mönche legten auf der dem damaligen Salzort gegenüber liegenden Seite der Hilda - des Rycks - einen Markt an, aus dem sich die Stadt Greifswald entwickelte. Bei der Verleihung des Stadtrechts im Jahr 1250 gehörte Greifswald zum Herzogtum Pommern, hingegen das Gebiet nördlich des Rycks zum Fürstentum Rügen. Spätestens seit dem Bau des Hafens befand sich der Übergang über den Ryck in Verlängerung der Steinbeckerstraße und führte zwischen dem verlandenden Boltenhäger Teich und der heute überwiegend verfüllten Baberow in Richtung Norden.[5] Nach dem Rügener Erbfolgekrieg wurde dort nördlich des Flusses auf nun zu Pommern gehörendem Gebiet 1329 das neue Heiliggeisthospital errichtet.



Bereich der Steinbeckervorstadt in der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts: Links die 1659 belagerte Bastion mit der Ruine der Hospitalkirche und der verlandende Boltenhäger Teich vor dem Aushub des Ryckgrabens, in der Mitte die Baberow, rechts das verlassene Rosental.

Quelle: Delincalio Oppidi Grijpswaldae (Ausschnitt), Willem Swidde 1688.

Überschwemmungen, Kriege und wirtschaftliche Stagnation behinderten über mehrere Jahrhunderte die städtebauliche Entwicklung nördlich des Rycks. Die Salzgewinnung wurde eingestellt, die Siedlung im Rosental aufgegeben. Erst 1745 begann mit der Wiedereinrichtung einer Saline im Bereich der Lastadie, jetzt Salinenstraße, die kontinuierliche Besiedlung der Vorstadt. Neben Wohngebäuden entstanden Werften und weitere gewerbliche Bauten. Der wohl älteste kontinuierlich geführte Betrieb ist die noch in preußischer Zeit 1868 gegründete Seilerei Sembritzki. Auf dem Betriebsgrundstück befindet sich eine ca. 45 m lange Seilereiwerkstatt. Mit dem Mitte des 19. Jahrhunderts erbauten Gesellschaftshaus „Zum Greif“ und dem 1873 östlich davon errichteten Schützenhaus etablierten sich Kultur- und Freizeitangebote in der Vorstadt. Am Ryck entstanden Bootshäuser.

Nach dem Abbruch der Saline wurde die Sole weiter zum Baden genutzt und bis 1957 in das ehemalige Sol- und Moorbad in den Anlagen südlich des Rycks geleitet. Im Rosental sind keine baulichen Zeugnisse des Salzortes und der ehemaligen Ziegelei erhalten. Östlich der noch vorhandenen Salzwiesen wurden im 20. Jh. Kleingärten angelegt, westlich davon die bis 1996 genutzte Mülldeponie. Aus den 1930er Jahren stammt das Bahngleis nach Ladebow. Anfang der 1990er Jahre entstand am Stadteingang anstelle des spätklassizistischen Gebäudes des Fabriciusstifts eine Tankstelle, einige Jahre später gegenüber vom Gesellschaftshaus ein Getränkemarkt.

Das ehemalige Gesellschaftshaus wurde 2017 als Kultur- und Wohnprojekt STRAZE Nationales Projekt des Städtebaus.[6] Mit dem gegenüberliegendem ‚Haus der Kultur und Bildung‘ (HKB) besteht ebenso ein langjähriges Gemeinschaftswohnprojekt (aktuell in Bestandsgefährdung durch Eigentümerwechsel der Immobilie), im früheren Gesundheitsamt entsteht mit der ‚Stra5‘ noch ein weiteres gemeinwohlorientiertes Wohnprojekt im Stadtteil.

An der östlichen Salinenstraße lebte der Bootsbau wieder auf, es entwickelte sich die HanseYachts AG, die Museumswerft und maritim geprägte Freizeitangebote. Hinzu kamen weiteres maritimes Gewerbe und der Parkplatz Museumshafen Nord. Die Hafenflächen an der Salinenstraße wurden zur Flaniermeile umgestaltet, welche vom Markt über die Knopfstraße mit einer Fußgängerbücke zu erreichen ist.

1.2 Status quo und Entwicklung

Im ca. 25 ha großen Gebiet des Masterplans Steinbeckervorstadt leben ca. 200 Greifswalder*innen, etwa die Hälfte dieses nach Einwohnern zweitkleinsten Greifswalder Stadtteils.[7]

Das Gebiet wird von Wohnnutzungen, gewerblichen Nutzungen, Freiraum- und Verkehrsnutzungen bestimmt, die in enger Nachbarschaft eine Gemengelage bilden und sich teilweise durch Immissionen beeinträchtigen. Nutzungsschwächen, Baulücken und nachfolgende unpassende bzw. störende Nutzungen bedingen sich gegenseitig. Trotz der vorhandenen Konflikte bewirken Zentrumsnähe und städtebauliche Potentiale eine vergleichsweise hohe Attraktivität des Gebiets, welche am geringen Wohnungsleerstand (3,5% von 115 Wohnungen)[8] und anhand von Sozialindikatoren (wie geringe Arbeitslosenquote und Altersarmut, vgl. ISEK)[9] ablesbar ist.

Sicht von Norden aus der Stralsunder Straße zur Altstadt

Stralsunder Straße und westliche Salinenstraße sind durch geschlossene Bebauungsformen geprägt, östliche Salinenstraße, An der Bleiche sowie rückwärtige Bebauung durch offene Bebauungsform. Denkmalgeschützt sind die ehem. Buchholz'sche Werft Salinenstraße 20, das ehem. Gesellschaftshaus Zum Greif Stralsunder Straße 10/11 (Straze), mehrere Wohnhäuser in der Salinenstraße und in der Stralsunder Straße, Teile der ehem. Soleleitung und Brunnen der ehem. Saline (Lage tw. nicht bekannt).[10] Denkmalrechtlich geschützt ist ebenso der Bestand an Bodendenkmalen (u.a. ehemalige Bastionen, s. → Punkt 5, Anmerkung 1). Darüber hinaus ist grundsätzlich die stadtbildtypische Bebauung aus der Zeit vor 1945 erhaltenswert, besonders die straßenseitigen Gebäude im Bereich des ehem. neuen Heiliggeisthospitals (jetzt Autohaus und -werkstatt)[11] und die Seilerei.[12]

Die Steinbeckervorstadt ist Gegenstand folgender Pläne:[13]

- Flächennutzungsplan 1999 (Ausschnitt → Punkt 2)
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept Greifswald 2030 plus (ISEK)
- B-Plan Nr. 3 - Stralsunder Straße (in Aufstellung, Entwurf 2003)
- B-Plan Nr. 12 - Am Rosental (rechtskräftig)
- B-Plan Nr. 100 - Veranstaltungsfläche (rechtskräftig)
- B-Plan Nr. 105 - Steinbeckervorstadt (in Aufstellung, Vorentwurf 2009)
- Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt / Fleischervorstadt 2016

Der Vorentwurf des B-Plans Nr. 3 wurde bereits im November 2000 in einer Bürgerversammlung öffentlich vorgestellt. Eine öffentliche Auslegung für den B-Plan Nr. 105 erfolgte im Mai/ Juni 2009. Hierbei war u.a. die Schaffung

von Wohnbebauungen im rückwärtigen Bereich der Stralsunder Straße vorgesehen. Aufgrund der großen Bedenken seitens der Bewohner*innen der Stralsunder Straße zum erforderlichen Gründungsaufwand und der befürchteten Auswirkungen auf die bestehende Bausubstanz wurde das B-Planverfahren nicht weiter durchgeführt. Aus Sicht der Ortsteilvertretung Innenstadt sollten zu diesem Zeitpunkt andere Gebiete erschlossen und entwickelt werden. Seitdem ruhen die beiden Planverfahren.

Im 2016 bürgerschaftlich beschlossenen städtebaulichen Rahmenplan Innenstadt / Fleischervorstadt ist auf Grundlage des Leitbilds der kompakten Stadtentwicklung eine Erschließung und Bebauung der rückwärtigen Bereiche im städtebaulichen Gesamtplan vorgesehen. Gemäß ISEK sollen die Wohnungsbaupotentiale des B-Plans Nr. 105 (östlich der Stralsunder Straße) mit erster Priorität und des B-Plans Nr. 3 (westlich der Stralsunder Straße) mit zweiter Priorität planungsrechtlich gesichert werden.[14] Als Potentiale für den Wohnungsbau wurden für diese Pläne im ISEK 112 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern und 75 Wohnungen in Einfamilienhäusern, also insgesamt 187 Wohnungen erfasst.[15]

In den vollständig bzw. teilweise im Osten des Plangebiets liegenden B-Plänen Nr. 12 und 100 sind keine Wohn- oder Mischgebiete festgesetzt.

Durch die positive Stadtentwicklung in den vergangenen Jahren und der erneuten Zunahme der Bevölkerungszahlen ist es insgesamt zu einem erhöhten Flächendruck gekommen. Auf die Steinbeckervorstadt trifft dies aus mehreren Gründen ganz besonders zu:

- Unmittelbare Nähe zur Innenstadt
- Aufwertung Unicampus Loefflerstraße in der nördlichen Innenstadt
- Vorhandene Brachflächen, untypische Nutzungen, Baulücken

Gleichzeitig verdeutlichen Entwicklungen der jüngeren Zeit, dass die Steinbeckervorstadt eine wichtige Funktion als Rückzugsort für preiswertes und studentisches Wohnen sowie als Kultur- und Kreativraum wahrnimmt. Einrichtungen wie die Museumswerft oder die STRAZE sind nicht nur für den Stadtteil interessant, sondern haben deutlich über die Stadtgrenzen hinausgehende Ausstrahlungseffekte.

Für die weiteren städtebaulichen Planungen und das soziale Miteinander im Stadtteil ist es eine besondere Herausforderung, dieses etablierte kulturkreative Milieu und den teilweise etwas rauen Hafencharme des Stadtteils wertzuschätzen, zu sichern und zu unterstützen sowie gleichzeitig eine behutsame städtebauliche Ergänzung, Aufwertung und Öffnung für neue Stadtteilbewohner und -Funktionen zu ermöglichen. Eine zielorientierte Planung und dialogorientierte Planumsetzung sollten Verdrängungsprozesse verhindern und stattdessen Innovationen befördern, die dem hohen Sozialkapital und der Lagegunst des Stadtteils gerecht werden.

Als Möglichkeit, einen symbolträchtigen Tag und Raum der Begegnung sowie der bewussten „zur Schaustellung“ der Innovationen in der Stadtteilentwicklung könnte als Event der jährliche autofreie Sonntag auf der Stralsunder Straße gefeiert und etabliert werden (für 2020: europaweiter Aktionstag am 22. September).

1.3 Handlungsfelder und Planungsthemen

Ergänzend zu den Themen der Aufgabenstellung des Masterplans

- Bewegung
- Wohnen und Arbeiten
- Stadtgestaltung
- Offene Räume
- Grün und Blau
- Planungskultur

erwies sich die Betrachtung folgender weiterer zum Teil übergreifender Themen für die Erarbeitung der planerischen Ziele als erforderlich, insbesondere

- Boden / Geohydrologie
- technische Infrastruktur
- Denkmalschutz
- Immissionen

Die in der Steinbeckervorstadt situationsbedingte Themenvielfalt wurde nunmehr überschaubarer in zwei Ebenen - Handlungsfelder und Planungsthemen - strukturiert.
Die Gliederung der Handlungsfelder orientiert sich am Drei-Säulen-Modell der Nachhaltigkeit (Soziales Wirtschaft Ökologie) und an der Charta der Europäischen Planung Barcelona 2013.

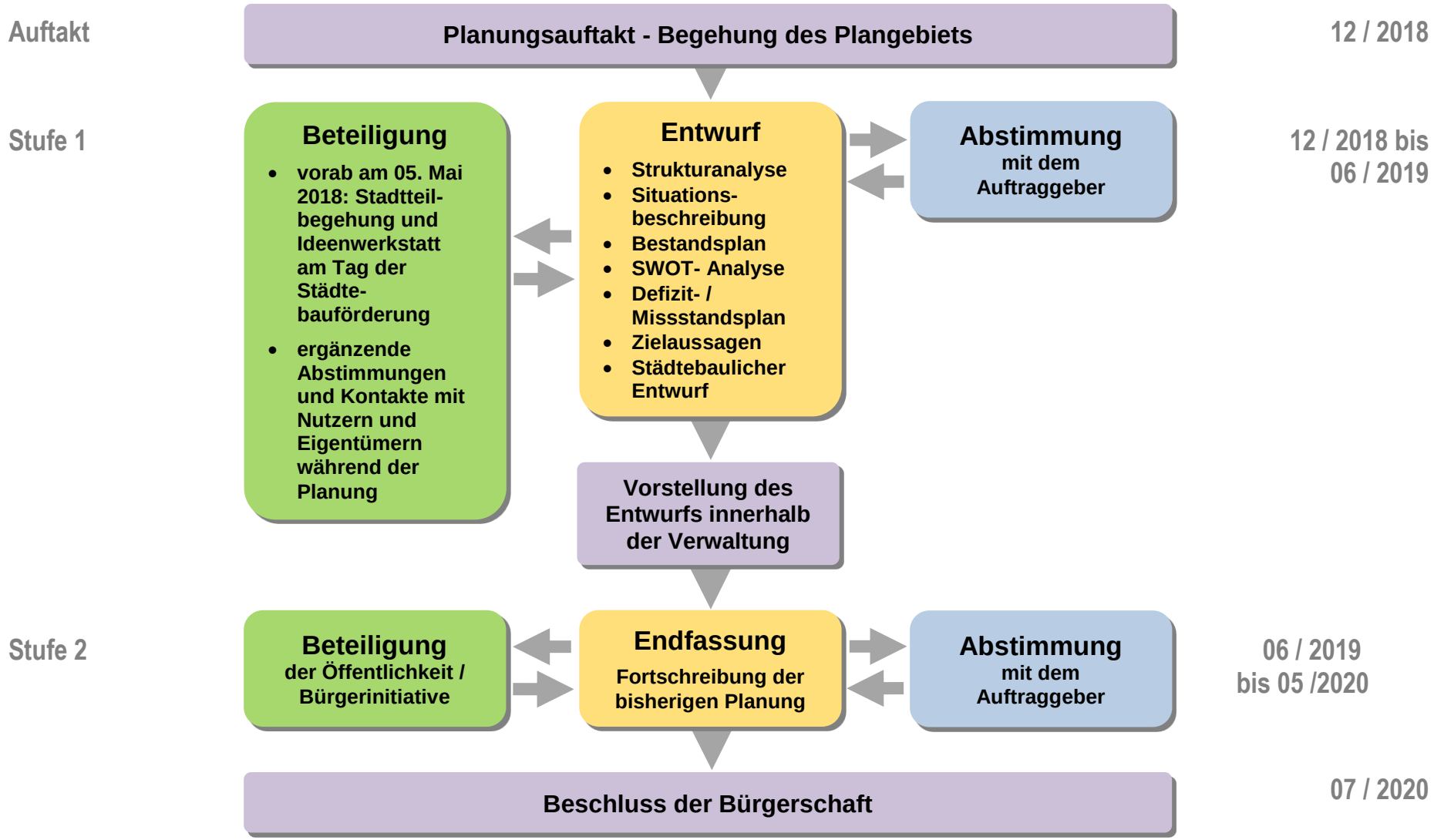
Die zugeordneten Planungsthemen wurden auf der Grundlage der o.g. Themen und der im ISEK behandelten Themen formuliert.

Handlungsfelder	***Wohnen und Soziales***	***Arbeit und Wirtschaft***	***Umfeld und Umwelt***
Planungsthemen des Masterplans	▪ attraktives Wohnen ▪ gemeinschaftliches Wohnen ▪ Versorgung, Gaststätten, Kultur, Teilhabe ▪ Sport, Erholung, Gesundheit ▪ öffentliche und offene Räume	▪ Tourismus, maritim-touristische Wirtschaft ▪ sonstiges Gewerbe, wissensbasiertes Arbeiten, Verwaltung ▪ technische Infrastruktur (Hafen, Verkehrsinfrastruktur, Stadttechnik, Digitalisierung)	▪ Stadtgestaltung, Landschaft, urbaner Freiraum und Wasser ▪ Geh- und Radwegenetz ▪ Gewässer, Boden, Biotope, Schutzgebiete ▪ Immissionen

tangiert alle drei Handlungfelder: im östlichen Teil der Salinenstraße lädt maritmes Gewerbe auch zum Spazieren ein

Handlungfeld Umfeld und Umwelt: die Baberow ist zu einem rein technisch gestalteten Graben verkümmert

1.4 Planungsprozess und Partizipation



2 Situation

Sicht von der Steinbecker Brücke auf Museumshafen und Salinenstraße

Die Entwicklung der Inhalte des Masterplans basiert auf der Bestandserfassung einschließlich der Auswertung von Planungsgrundlagen.
Mit entsprechender Analyse (SWOT) dieser Grundlagen wurden der Bestand bewertet und daraus im → Punkt 3.1 Zielaussagen abgeleitet.

Schritt 1 - Bestand

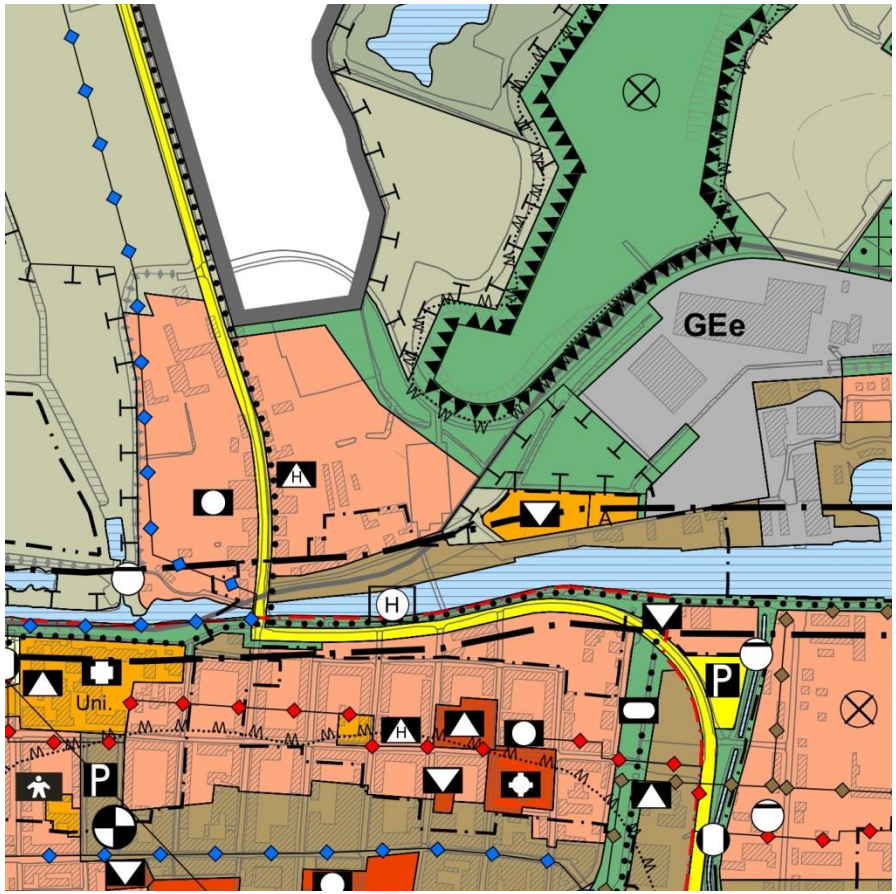
thematisch differenzierte Bestandserfassung (nach → Punkt 1.3) auf Basis

- ► von Begehungen, Beratungen und Gesprächen
- ► der Auswertung der o.g. Pläne sowie von Karten, Luftbildern und Daten

Schritt 2 - Bewertung

Bewertung mittels SWOT-Analyse

***Stärken** (Strengths)*	***Schwächen** (Weaknesses)*
***Chancen** (Opportunities)*	***Risiken** (Threats)*



Lage des Plangebiets (Bildmitte) im Flächennutzungsplan der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

2.1 Bestand

Handlungsfeld ***Wohnen und Soziales***	*Handlungsfeld* ***Arbeit und Wirtschaft***	*Handlungsfeld* ***Umfeld und Umwelt***
innenstadtnahes Wohnen mit Kultur-, Sport- und Freizeitangeboten	Standort von u.a. maritimer Wirtschaft und Dienstleistern, starker Verkehr	enger Bezug zu Wasser und Landschaft, schwieriger Boden, erhebliche Immissionen

Attraktives Wohnen

Handlungsfeld Wohnen und Soziales

die Wohnlagen am Wasser zählen zu den attraktivsten der Stadt

- innenstadtnahes Wohnen mit Bezug zum Wasser und zur Landschaft
- soziale Mischung (u.a. studentisches Wohnen, betreutes Wohnen, Gemeinschaftswohnprojekte)
- Vorhandensein preiswerter Wohnangebote, tlw. lagebedingt durch Verkehrslärm, Sanierungsstand
- teilweise erhebliche Beeinträchtigung der Wohnqualität durch Immissionen vor allem durch Verkehrs- und Gewerbelärm (s. unten - Handlungsfeld Umfeld und Umwelt, Immissionen)

Versorgung, Gaststätten, Kultur, Teilhabe

Handlungsfeld Wohnen und Soziales

Stralsunder Straße - rechts die Straze, welche als kulturelles Zentrum saniert wird, gegenüber im Flachbau ein Getränkemarkt und ein Bioladen

- Einzelhandelsangebote sind im Wesentlichen durch die benachbarte Innenstadt gesichert
- Versorgung im Stadtteil: Bioladen, Getränkemarkt, Tankstelle mit Shop
- im Museumshafen zwei Schiffsgaststätten und kleine Bars / Imbiss / Eis an Promenade / auf Schiff
- Kultureinrichtungen: Museumswerft, Museumshafen, Festplatz, Straze (in Sanierung, derzeit temporäre kulturelle Nutzung des Hofbereichs)
- starkes Engagement der Einwohner u.a. im Zusammenhang der Straze
- kein Stadtteiltreff (Café in Straze in Vorbereitung)

Sport, Erholung, Gesundheit

Handlungsfeld Wohnen und Soziales

Vereinsfläche des Greifswalder Ruderclubs Hilda 1892 e.V. an der Salinenstraße

- Wassersport (Rudern)
- Museumshafen mit Winterlager
- Naherholung durch Gärten, Spazierwege
- Gesundheitszentrum FPx5 an der Salinenstraße im Bau

Öffentliche und offene Räume

Handlungsfeld Wohnen und Soziales

die Promenade am Ryck ist ein attraktiver öffentlicher Raum

- Promenade ist beliebter Treffpunkt der Greifswalder, jedoch fehlende Bebauung an der Salinenstraße mit adäquaten Nutzungen
- Spazierwege am Gebietsrand (auf dem Deich, improvisiert über das Wehr, teilweise am Stadthafen / Ryck)
- weitere Fußwegebeziehungen queren als Stichwege die Vorstadt in West-Ost-Richtung

die städtebauliche Einbindung der Promenade ist jedoch funktionell und räumlich unzureichend

Spazierweg im Westen der Vorstadt auf dem Deich

Tourismus, maritim-touristische Wirtschaft

Handlungsfeld Arbeit und Wirtschaft

Museumswerft - ehem. Buchholz'sche Werft

- Museumshafen als touristisches Highlight, mit Gastronomie und Winterlager, jedoch kaum öffentlich wirksame Nutzungen der Bauflächen an der Salinenstraße
- Museumswerft und Schiffsausrüster (Seilerei, Segelmacher) im Gebiet
- HanseYachts AG und Schiffsausrüster in Nachbarschaft

Sonstiges Gewerbe, wissensbasiertes Arbeiten, Verwaltung

Handlungsfeld Arbeit und Wirtschaft

Kfz-Werkstatt in saniertem, stadtbildprägendem Gewerbegebäude in der Stralsunder Straße

- Kfz-Werkstätten, Autohandel, Autovermietung
- Entsorgungsbetrieb, Baubetrieb, Geigenbau
- Einzelhandel und Gastronomie (s.o.)
- Dienstleistungen (Planungsbüro)
- Gesundheitsamt des Landkreises (zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme)[16]

der von der Gebäudeflucht zurückgesetzte Flachbau mit Autohaus und Kfz-Werkstatt beeinträchtigt den städtebaulichen Zusammenhang

flächenextensive Betriebsstätte eines Bauunternehmens an der Salinenstraße / Promenade

Technische Infrastruktur (Hafen, Verkehrsinfrastruktur, Stadttechnik, Digitalisierung) *Handlungsfeld Arbeit und Wirtschaft*

Stralsunder Straße, Richtung Innenstadt, starke Belastung durch fließenden Verkehr

der Parkplatz Museumshafen Nord mit 250 Stellplätzen dient hauptsächlich dem Stellplatzbedarf der Innenstadt inkl. der Einpendler

- Nutzung des Stadthafens als Museumshafen mit Winterlager, Anlegestelle für Ausflugsdampfer und Liegeplätze für Gaststättenschiffe
- städtebauliche Situation der Stralsunder Straße ist als städtische Hauptverkehrsstraße übernutzt (DTV 2025 ca. 22 700 Kfz/24h)
- Reserven für den fließenden Verkehr bestehen grundsätzlich in der Ladebower Chaussee (DTV 2025 ca. 10 000 Kfz/24h)[17], Ausbau der Kreuzung mit Stralsunder Straße ist vorgesehen (ggf. als Kreisverkehr)
- parallel zum westlichen Teil der Salinenstraße attraktive Promenade am Museumshafen und Bahngleis nach Ladebow
- schlechter Zustand der Stichwege an der Stralsunder Straße
- Radverbindungen entlang Ladebower Chaussee und Stralsunder Straße
- Parkplatz Museumshafen Nord (2018 ergänzt),
- Leitungen der Ver- und Entsorgung verlaufen zum großen Teil in den Gehwegbereichen der Stralsunder Straße und der Salinenstraße
- kein freies WLAN im öffentlichen Raum vorhanden; Defizit kann tlw. durch Gemeinschaftsnetz über Freifunk-Router kompensiert werden

Stadtgestaltung, Landschaft, urbaner Freiraum und Wasser *Handlungsfeld Umfeld und Umwelt*

der Museumshafen prägt den urbanen Freiraum am Ryck

- durch Lage des Stadtteils enger Bezug zu Wasser und Landschaft
- maritim geprägter urbaner Freiraum am Hafen mit Fußgängerbrücke, jedoch im östlichen Bereich keine angemessene bauliche Fassung mit adäquaten Nutzungen
- mehrere Baudenkmale sowie weitere erhaltenswerte Bausubstanz u.a. der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts und stadtbildprägende Baustrukturen
- unattraktive Stadteingangssituation im Norden mit desolater Bau- und Raumstruktur
- Auflösung der stadtbildprägenden Straßenrandbebauung und überwiegender Verlust der Straßenbaumbepflanzung der Stralsunder Straße

Geh- und Radwegenetz

Handlungsfeld Umfeld und Umwelt

Stralsunder Straße, Richtung Neuenkirchen, mit Geh- und Radweg auf der östlichen Seite

der Stichweg östlich der Stralsunder Straße bedarf der Aufwertung, auch als Zugang zur Straze

- straßenbegleitender Geh- und Radweg an der Ladebower Chaussee
- Radwegeverbindung entlang der Stralsunder Straße, auf Ostseite als Geh- und Radweg, auf Westseite als Geh- und Radweg bzw. als für Radfahrer freigegebener Gehweg
- Geh- und Radweg entlang der Stralsunder Straße ist Teil des Ostsee-küstenradwegs
- straßenbegleitende Gehwege, Promenade am Museumshafen mit Fußgängerbrücke, weitere Wegeverbindungen für Fußgänger
- Wegeverbindungen in schlechtem Zustand bzw. nicht gesicherte Wege-verbindungen - Stichwege westlich und östlich der Stralsunder Straße, Wege über das Wehr und am Schöpfwerk an der Bleiche,[18] Weg am Kai vom Museumshafen in Richtung Osten: Absperrungen beeinträchtigen die Durchlässigkeit des Gebiets für Fußgänger entlang der Wasserkante.
- Stichweg östlich der Stralsunder Straße ohne klare Funktionszuweisung
- bisher kein Zugang zur ehemaligen Deponie (potentieller Aussichtspunkt)

Gewässer, Boden, Biotope, Schutzgebiete

Handlungsfeld Umfeld und Umwelt

Sicht vom Deich im Westen des Plangebiets, verwilderte Gärten mit Gräben

- Ryck mit Museumshafen und Bleiche ist attraktiver Freiraum
- mehrere Gräben sind Gewässer 2. Ordnung, u.a. Baberow
- hoher Anteil an verwilderten Gärten und Ruderalflächen mit großer Bedeutung für Stadtökologie
- Plangebiet ist von Durchströmungsmoor tangiert[19]
- Moorböden im nordöstlichen Bereich des Plangebiets[20]
- ehemaliges Flussbett der Baberow östlich der Stralsunder Straße
- erhebliche Anforderungen aus geologischen und hydrogeologischen Bedingungen an Bauvorhaben, Höhenlage des Gebiets teilweise unter dem Meeresspiegel

Sicht von Nordosten zum Plangebiet,
als Moor erfasste Fläche mit Landröhricht

- Landröhricht im nordöstlichen Bereich des Plangebiets ist geschütztes Biotop[21]
- westlich des Plangebiets Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiet DE 1846-302 Binnensalzstelle Greifswald, An der Bleiche)[22]

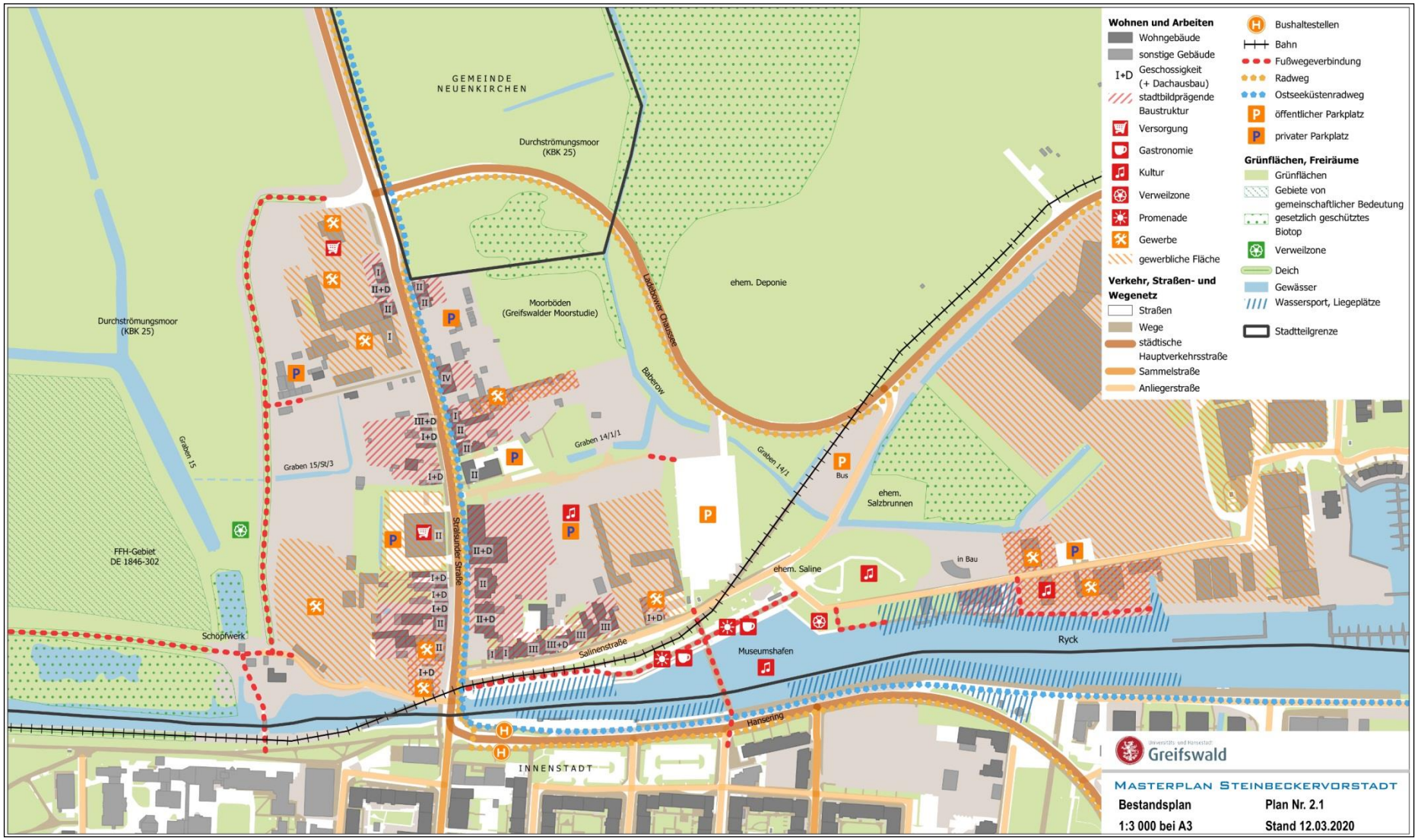
Immissionen

Handlungsfeld Umfeld und Umwelt

die durch die Verkehrsbelastung verursachten - Immissionen verringern Aufenthaltsqualität im Bereich der Stralsunder Straße erheblich

Gewerbelärmimmissionen werden am stärksten durch die Nutzungen des Entsorgungsbetriebs verursacht

- erhebliche Verkehrslärmimmissionen in der Stralsunder Straße und im Bereich der Ladebower Chaussee, ferner in den Bereichen des Parkplatzes Museumshafen Nord und der Tankstelle an der Stralsunder Straße[23]
- Gewerbelärmimmissionen v.a. verursacht durch Entsorgungsbetrieb, Leergutplatz des Getränkemarkts, ferner durch Kfz-Werkstätten, Baubetrieb und weitere Betriebe
- Freizeitlärmimmissionen verursacht durch Veranstaltungsfläche, daher dort gravierende Nutzungseinschränkungen



Bestandskarte

2.2 Bewertung

SWOT-Analyse

Stärken

- zentrale Lage wegen unmittelbar südlich angrenzender Innenstadt
- Wasserkante und Grünkante zur offenen Landschaft
- am Hafen urbaner Freiraum mit maritimer Prägung
- überwiegend attraktive naturräumliche Umgebung
- Einwohneraktivitäten (kulturell und sozial)
- Nutzungsmischung, inkl. kulturelle Nutzungen
- bauliches Erbe

Schwächen

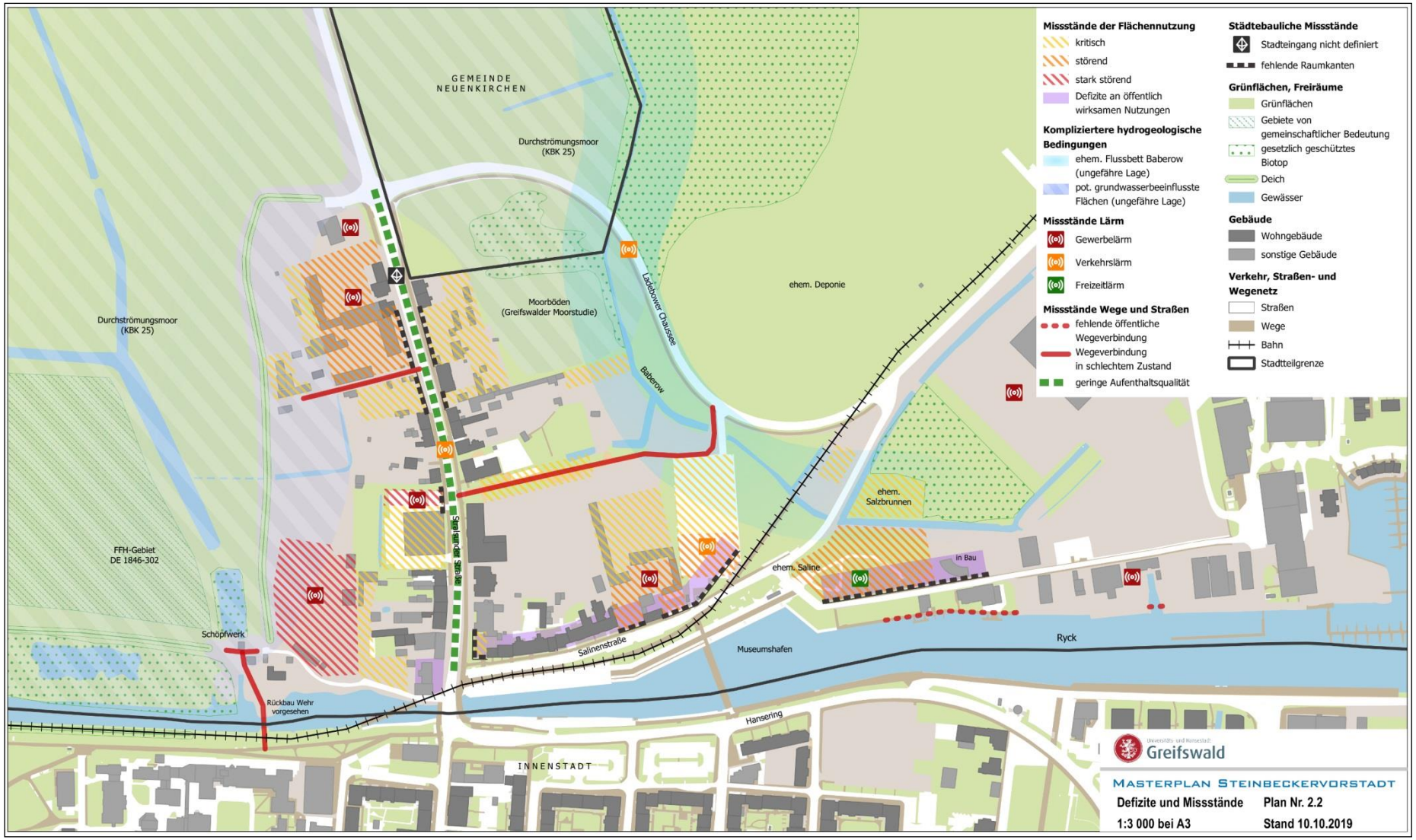
- Immissionssituation (Verkehr, Gewerbe, Veranstaltungen)
- mangelnde Aufenthaltsqualität in Stralsunder Str., An der Bleiche, in Stichwegen
- unattraktiver Stadteingang und fehlende Raumkanten
- starker Parkdruck
- Fehlnutzung bzw. Unternutzung von Flächen durch Gewerbe, Parken und Veranstaltungsfläche - u.a. an der Promenade
- geologische und hydrogeologische Bedingungen (Baugrundverhältnisse, tw. starke Grundwasserbeeinflussung, Entwässerung durch Gräben unter NHN)
- z.T. fehlende, nicht gesicherte oder schlechte Wegeverbindungen
- Dominanz der ehemaligen Deponie

Chancen

- erhebliches Entwicklungspotential für freizeitorientierte Nutzungen am Hafen
- erhebliches Entwicklungspotential für Naherholung (Aussichtsturm, Erlebnisraum Gradierwerk, Salzbrunnen)
- Magnetwirkung kultureller Nutzungen (Museumshafen, Museumswerft, Straze…)
- Impulse durch Uni-Campus am Ernst-Lohmeyer-Platz
- bei Neuordnung fehl- bzw. unternutzter Bauflächen an der Salinenstraße wesentliche funktionelle und stadträumliche Aufwertung der Promenade
- moderate Bauflächenpotentiale
- attraktiver Wohnstandort v.a. bei Verbesserung der Immissionssituation
- naturnahe Gestaltung Baberow u.a. Gräben

Risiken

- Standortnachteile durch hohe Gründungsaufwendungen (ggf. auch zur Vermeidung von Eingriffen in grundwasserbeeinflussten Böden) und Schutz vorhandener Gründungen
- bisher nicht ausreichend bekannter Umfang des grundwasserbeeinflussten Bodens (Durchströmungsmoor / sonstige Moorböden, ehemalige Gewässerverläufe)
- Bedarf an Retentionsflächen für abzuleitendes Niederschlagswasser infolge vergrößerter Versiegelung
- Probleme bei Verlagerung von störenden Nutzungen bzw. Fehlnutzungen



Karte Defizite und Missstände

3 Planung

3.1 Zielaussagen

Die Ziele der Planung widerspiegeln den Facettenreichtum und die Vielfältigkeit auf engem Raum in diesem relativ kleinen Stadtteil. Sie erlauben ein adäquates Herangehen an die kleinräumig differenzierte städtebauliche Situation.

Handlungsfeld
A_Wohnen und Soziales

A 1: Wohnen differenziert entwickeln

A 1.1: maritim-touristisch geprägtes Wohnen - am Ryck
A 1.2: urban geprägtes Wohnen - Stralsunder Straße
A 1.3: Wohnen am Stadtrand - Landschaftsbezug
A 1.4: Sicherung und Weiterentwicklung gemeinwohlorientierter Wohnprojekte sowie preiswerter und studentischer Wohnformen - unterschiedliche Standorte

A 2: Vitalität des Stadtteils ausbauen

A 2.1: Begegnungsmöglichkeiten in offenen und öffentlichen Räumen - im urbanen und im landschaftlichen Kontext
A 2.2: standortgemäße kulturelle Nutzungen - Museumswerft, Straze, Erlebnisraum Stadtgeschichte / Salzgewinnung
A 2.3: an der Nordseite der Salinenstraße ergänzende Bebauung und potentielle Entwicklungsflächen für Dienstleistungen und Tourismus zur Stärkung öffentlicher Nutzungen an Promenade und Ryck

Handlungsfeld
B_Arbeit und Wirtschaft

B 1: neue Chancen der Wertschöpfung

B 1.1: schrittweiser Wandel der Art der Wertschöpfung - standortgemäße Nutzungen, Verbesserung der Immissionssituation, Erschließung von Flächenpotentialen
B 1.2: Erhalt historischer / maritimer Gewerbestätten - Werft, Seilerei, Segelmacherei

B 2: verkehrliche Lösungen verbessern

B 2.1: Beruhigung der Stralsunder Straße durch Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), u.a. im Zusammenhang mit dem Umbau Hansering + langfristig vorgesehener Ostquerung Ryck[24]
B 2.2: Verdichtung des ruhenden Verkehrs durch Bau eines Parkhauses + Mobilitätsstation - für Bewohner, Pendler, Besucher
B 2.3: Schaffung von autofreiem (Wohnen am Stadtrand) + stellplatzfreiem Wohngebiet (studentisches / junges Wohnen, Wohnprojekte) Qualifizierung des Busparkplatzes
B 2.4: neue Bushaltestelle Stralsunder Straße

Handlungsfeld
C_Umfeld und Umwelt

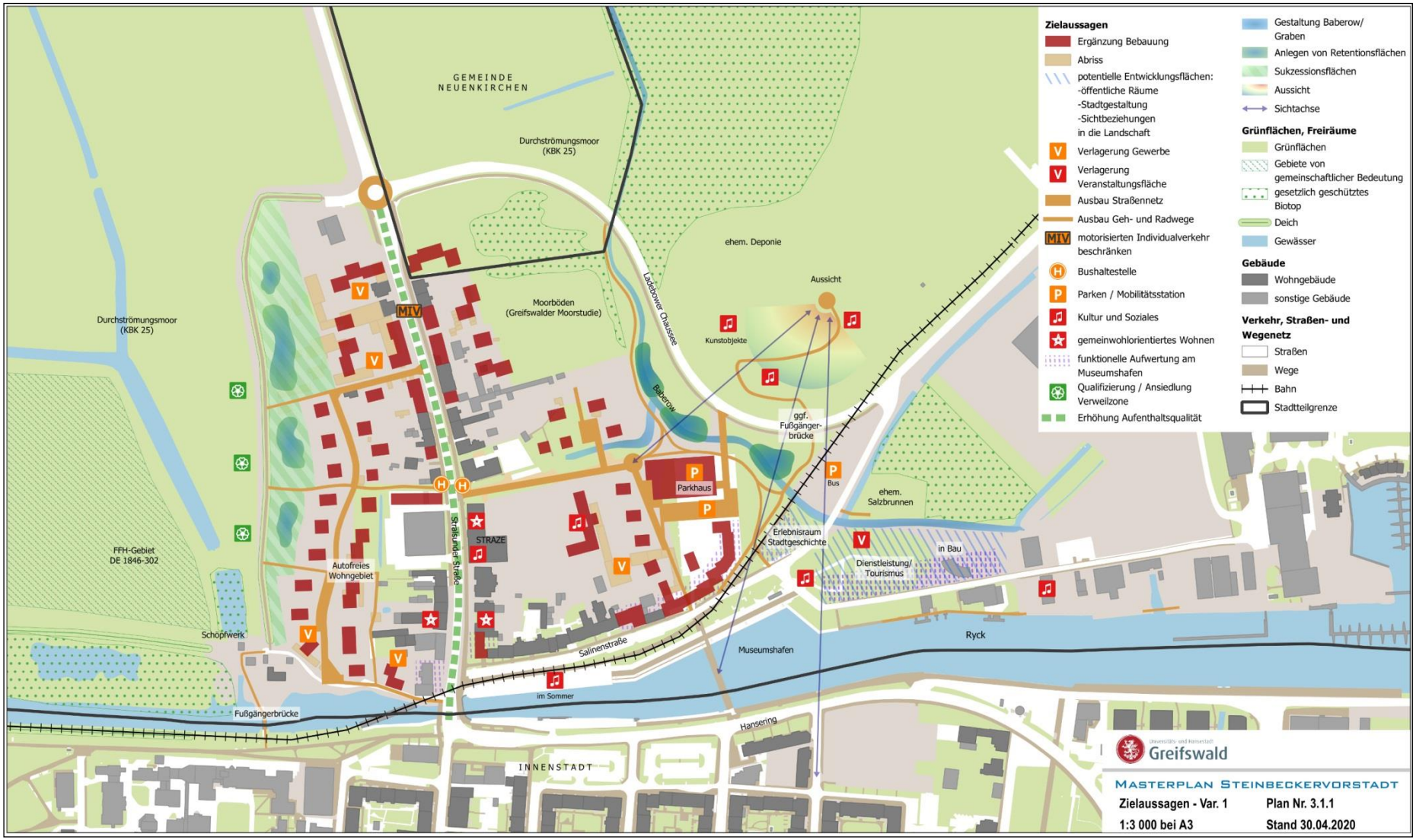
C 1: Aufenthaltsqualität ausdehnen

C 1.1: Aufwertung Straßenräume - Stralsunder Straße, An der Bleiche, Stichwege
C 1.2: bauliche Fassungen, Ergänzung von Raumkanten - nördlicher Stadteingang, Stralsunder Straße, Salinenstraße
C 1.3: Erhalt vor Abbruch: Sicherung und Sanierung vom Verfall bedrohter Altbausubstanz, besonders der Gebäude mit stadtbildprägender Baustruktur
C 1.4: Gestaltung von Gräben und Stadtrand für Erholung, Ausgleich und Retention
C 1.5: weitere Ausgestaltung des maritimen urbanen Freiraums - z.B. für Wassersport

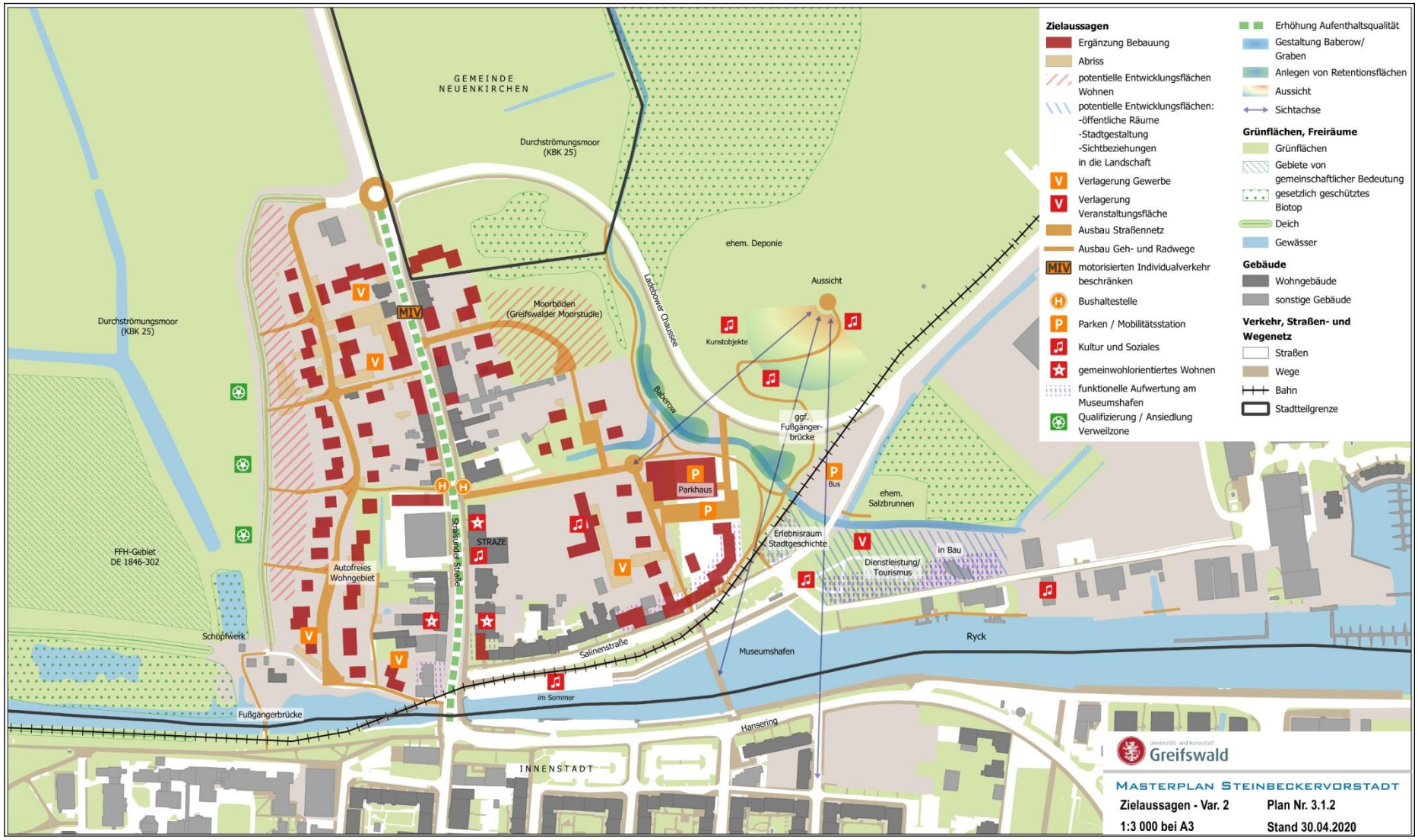
C 2: Grünvernetzung und Durchwegung

C 2.1: attraktive Wege für Radfahrer und Fußgänger mit Verweilmöglichkeiten - u.a. am / über den Ryck und um die Vorstadt
C 2.2: Grünzug von der Promenade zum Deponieberg und zur offenen Landschaft
C 2.3: Erschließung des Deponiebergs für Erholung und Aktivität - Aussichtsturm, Kunst, Veranstaltungen, Bewegung, Sport[25]

Konzeptentwicklung **Stand April 2019**



Zielaussagen (Variante 1)



Zielaussagen (Variante 2)

3.2 Städtebaulicher Entwurf

Für die Fortführung der Bebauungspläne Nr. 3 und Nr. 105 wurden auf der Grundlage der Zielaussagen des Masterplans zwei städtebauliche Entwürfe (Variante 1 und 2) erarbeitet. Aus einer Vorzugsvariante – je nach politischer Beschlusslage – können anschließend die entsprechenden planerischen Festsetzungen der jeweiligen Bebauungspläne abgeleitet werden.

Grundlegend für beide Varianten ist die Erhaltung der stadtbildprägenden Baustrukturen der Stralsunder Straße und der Salinenstraße, die der sensiblen Reparatur bedürfen und deren Weiterentwicklung und Ergänzung vorgesehen ist.

Die naturräumliche Lage am Wasser, in weiter Landschaft und teilweise unter Meeresspiegelhöhe, die damit verbundenen geologischen und hydrogeologischen Bedingungen inkl. Moorschutz beeinflussen die städtebauliche Figur entscheidend mit. Diese Gegebenheiten sollen im Zusammenhang mit der Anlage von Retentionsflächen und der Renaturierung von Gewässern für bessere Aufenthaltsqualität im Freiraum genutzt werden.

Vorhandene immissionsrechtliche Konflikte sollen durch Verlagerung (u.a. Entsorgungsbetrieb, Baubetrieb, Veranstaltungsfläche) und bauliche Maßnahmen (u.a. Parkhaus, Einhausung Leergutlager) entspannt werden.

Soziokulturelles Zentrum der Steinbeckervorstadt im Kontext einer Szene mit gastronomischer, kultureller und wassersportlicher Ausrichtung ist die in der Sanierung befindliche Straze, flankiert u.a. von Promenade, Museumshafen, Museumswerft und Ruderclub. Auch die Integration der bestehenden Gemeinschaftswohnprojekte ist Bestandteil der sozialen und kulturellen Mischung in der Steinbeckervorstadt. Durch solche Wohnformen können preiswerte Wohnräume z.B. für Studenten und junge Familien oder aber Jung und Alt unter Betrachtung des allgemeinen demografischen Wandels angeboten werden.[26]

Zur Stärkung öffentlicher Nutzungen an Promenade und Ryck sollen an der Nordseite der Salinenstraße ergänzende freizeitorientierte Angebote mit funktioneller Aufwertung, ergänzender Bebauung und potentiellen Entwicklungsflächen etabliert werden. Die potentiellen Entwicklungsflächen sollen für Dienstleistung und Tourismus und für einen Erlebnisraum Stadtgeschichte / Salzgewinnung zur Verfügung stehen. Die Fläche für den Erlebnisraum Stadtgeschichte ist ein möglicher Standort für den Nachbau eines Gradierwerks. Die potentiellen Entwicklungsflächen sollen im Weiteren eine Verbindung zum für Erholung und Aktivität auszugestaltenden Deponieberg herstellen. Im besten Fall sollte das Erlebbarmachen weiteren stadttypischen alten Gewerbes durch eine Einbeziehung des alten Seilereigebäudes gelingen.

Der städtebauliche Entwurf steckt einen Rahmen für die attraktive bauliche Entwicklung des Stadtteils ab, welche von öffentlichen und privaten Eigentümern getragen werden kann. Neubauten entlang der Stralsunder Straße sollen zwei- bis dreigeschossig, in Ausnahmefällen viergeschossig bemessen sein. Im rückwärtigen Bereich der Stralsunder Straße (Wohnen am Stadtrand) können ein- bis zweigeschossige Bebauungen entstehen; im nördlichen Bereich an der Stralsunder Straße sollte die Höhenstaffelung eine Betonung des Stadteingangs unterstützen. Ansiedlungsmöglichkeiten für Gastronomie, Hotellerie, Dienstleistungen und maritimes Gewerbe ergeben sich in erster Linie mit der baulichen Fassung der Salinenstraße. - Die genaue bauliche Höhenabwicklung und Bauweise soll im Detail unter Berücksichtigung der naheliegenden Landschaft und Baustrukturen im B-Planverfahren festgelegt werden.

Für die Greifswalder Steinbeckervorstadt ist davon auszugehen, dass der einhergehende Wohnraumbedarf nicht allein im Bestand durch die derzeitige Innenentwicklung zu decken ist. In Folge der Zunahme älterer Bevölkerungsgruppen ist zudem ein Anstieg kleinerer Haushalte mit 1 bis 2

Personen zu erwarten, woraus unabhängig von der Einwohnerentwicklung insgesamt ein Wohnraumbedarf durch die stetig sinkenden Haushaltgrößen resultiert.
Bei der Variante 1 können 50-60 Wohnhäuser unter Annahme von 2-6 Wohnungen/ Wohnhaus ca. 193 Wohnungen für 386 Einwohner geschaffen werden. Bei der Variante 2 können bis ca. 70-90 Mehrfamilienwohnhäusern bei durchschnittlich 5-6 Wohnungen / Wohnhaus ca. 330-400 Wohnungen entstehen, damit Wohnraum für ca. 660-800 Einwohner. Dies ergeben sich aus einer groben Berechnung wie folgt:

Geschossigkeit	I-II	II-III	IV	Summe
Variante 1	46 WE	125 WE	22 WE	193 WE
Variante 2	42 WE	335 WE	22 WE	399 WE
davon auf potentielle Entwicklungsflächen	16 WE	45 WE	-	61 WE

In der Stralsunder Straße einschließlich des neuen Stadteingangs und in der westlichen Salinenstraße ist geschlossene Bauweise vorgesehen, ansonsten insbesondere im Übergang zur Landschaft offene Bauweisen. Die bauliche Fassung des nördlichen Stadteingangs ist gegenüber der umzugestaltenden Kreuzung als Kreisverkehr sowie der Tankstelle zurückgesetzt und wirkt schallverschattend. Der östliche Teil der hier vorgeschlagenen Bebauung unterliegt der Planungshoheit der Nachbargemeinde Neuenkirchen. Eine mögliche Bebauung von anzutreffenden Moorböden bedarf der weiteren Untersuchung und Abstimmung im Zuge der Fortführung der Bebauungspläne Nr. 3 und Nr. 105. Die bisher unbebauten Flächen wurden daher nicht als konkrete Bebauungsvorschläge einbezogen, sondern auch in der Variante 2 lediglich als potentielle Entwicklungsflächen für Wohnen dargestellt.

Exkurs: Vom Zielkonflikt Bodennutzung für bauliche Entwicklungen versus Bodenschutz / Klimaschutz / Ökologie sind in erster Linie bisher unbebaute Flächen im Norden bzw. im Westen des Plangebiets betroffen: Moorböden sollen, da sie eine wichtige Bedeutung für die Kohlenstoffbindung haben, grundsätzlich nicht durch Bebauung beeinträchtigt werden (Bodenschutz / Klimaschutz[27]). Die Ausdehnung der Moorböden kann im Weiteren auch bereits bebaute Flächen umfassen.

Der Schutz von Moorböden ist mit entsprechenden Anforderungen an die Gründung verbunden. Unter anderem muss voraussichtlich auf bisher nicht bebauten bzw. beeinträchtigen Flächen auf Austausch von Moorböden und Grundwasserabsenkung verzichtet werden. Vermutlich werden auf diesen Flächen Gründungen von Gebäuden, Verkehrsanlagen und Rohrleitungen punktförmig erfolgen müssen (Pfahlgründungen) und keine Keller und Tiefgaragen gebaut werden können. Im Norden und im Westen des Planungsgebiets können aus Kosten- bzw. Platzgründen auch standortspezifische individuelle Lösungen für den ruhenden Verkehr und eine veränderte Lage vorgesehener rückwärtiger Erschließung erforderlich werden.

Im Rahmen der B-Planverfahren für die B-Pläne Nr. 3 und 105 sind Fachgutachten zum Umwelt-, Boden-, Klima- und Artenschutz unentbehrlich. Daher wird empfohlen, bei der Bearbeitung des jeweiligen B-Plans entsprechende Fachgutachten vorzubereiten.

Die Stralsunder Straße bedarf zur wesentlichen Verbesserung der Aufenthalts- sowie der Wohnqualität entlang der Straße der Beruhigung und verkehrlichen Umgestaltung, ggf. auch im Zusammenhang mit anderen Maßnahmen wie der Beruhigung des Hanserings und der in das Auge gefassten Ostquerung des Rycks. Die Wiederherstellung einer Baumallee in der Stralsunder Straße soll durch Wurzelschutzmaßnahmen und Verringerung der Fahrbahnbreite auf ca. 6 m ermöglicht werden.

Rückwärtige Straßenerschließungen sollen zur Eingriffs- und Aufwandsminderung auf ein möglichst geringes Maß beschränkt werden.

Für den innenstadtnahen Bereich der neuen rückwärtigen Wohngebiete (Wohnen am Stadtrand) bietet sich aufgrund der exponierten Standortqualität und der Notwendigkeit der geringstmöglichen Flächenversiegelung ein autofreies Wohnquartier[28] an. Die Größe, Standortwahl und Gestaltung sollte sich in Abhängigkeit der konkreten Nachfrage spezifizieren. Aufgrund der räumlichen Nähe zur Innenstadt, zu Nahversorgern, Erholungsräumen, Arbeitsplätzen, ÖPNV-Anbindung ist der Standortbereich ‚Wohnen Am Stadtrand Südwest' prädestiniert für diese Etablierung eines neuen und zukunftsweisenden Greifswalder Wohnungsmarktsegmentes.

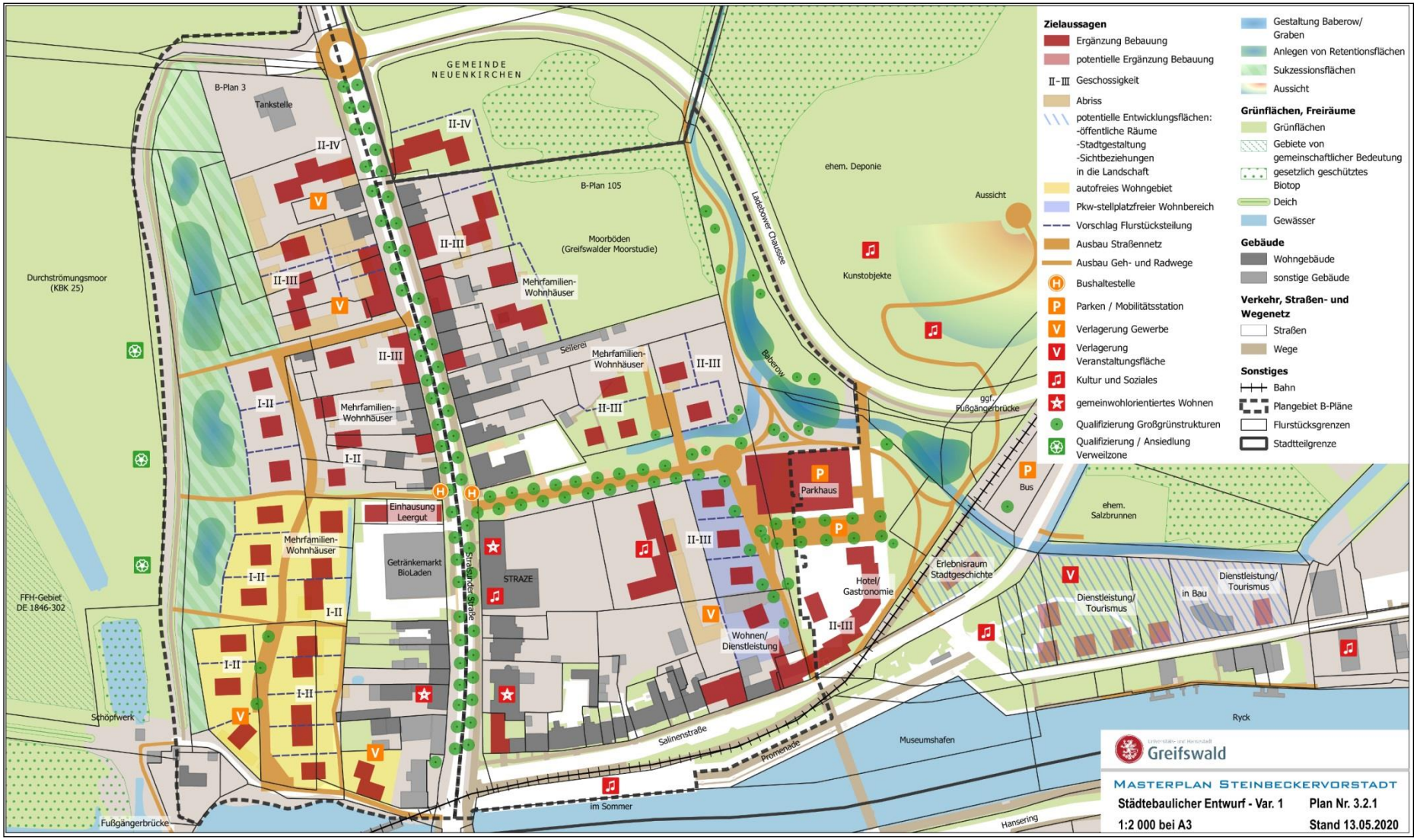
Der Bereich zwischen Straze und Mobilitätsstation (Segmente studentisches / junges Wohnen) sollte in der verbindlichen Planung als stellplatzfreies Gebiet gestaltet werden.

Exkurs: „Autofreie Wohngebiete werden ausschließlich von nicht-autobesitzenden Haushalten bewohnt. Das Quartier verfügt über nur wenige Stellplätze am Quartiersrand für Besucher und ggf. (…) Carsharing-Anbieter. Der ortsübliche Stellplatzschlüssel wird wesentlich vermindert. Erschlossen wird das Quartier zu Fuß oder per Fahrrad, die Zufahrt ist jeweils streng limitiert auf z.B. Versorgungs- und Einsatzfahrzeuge. Flankierend gibt es eine Reihe von Mobilitätsangeboten. Die Autofreiheit wird z.B. im Grundbuch, während der Bauphase als Projektziel oder auch vertraglich festgehalten und zur Bedingung für zukünftige Mieter oder Wohnungseigentümer gemacht (…). Beispielhaft für ein solches Quartier ist das autofreie Wohngebiet Stellwerk 60 in Köln oder das Projekt Messestadt Riem in München."[29]

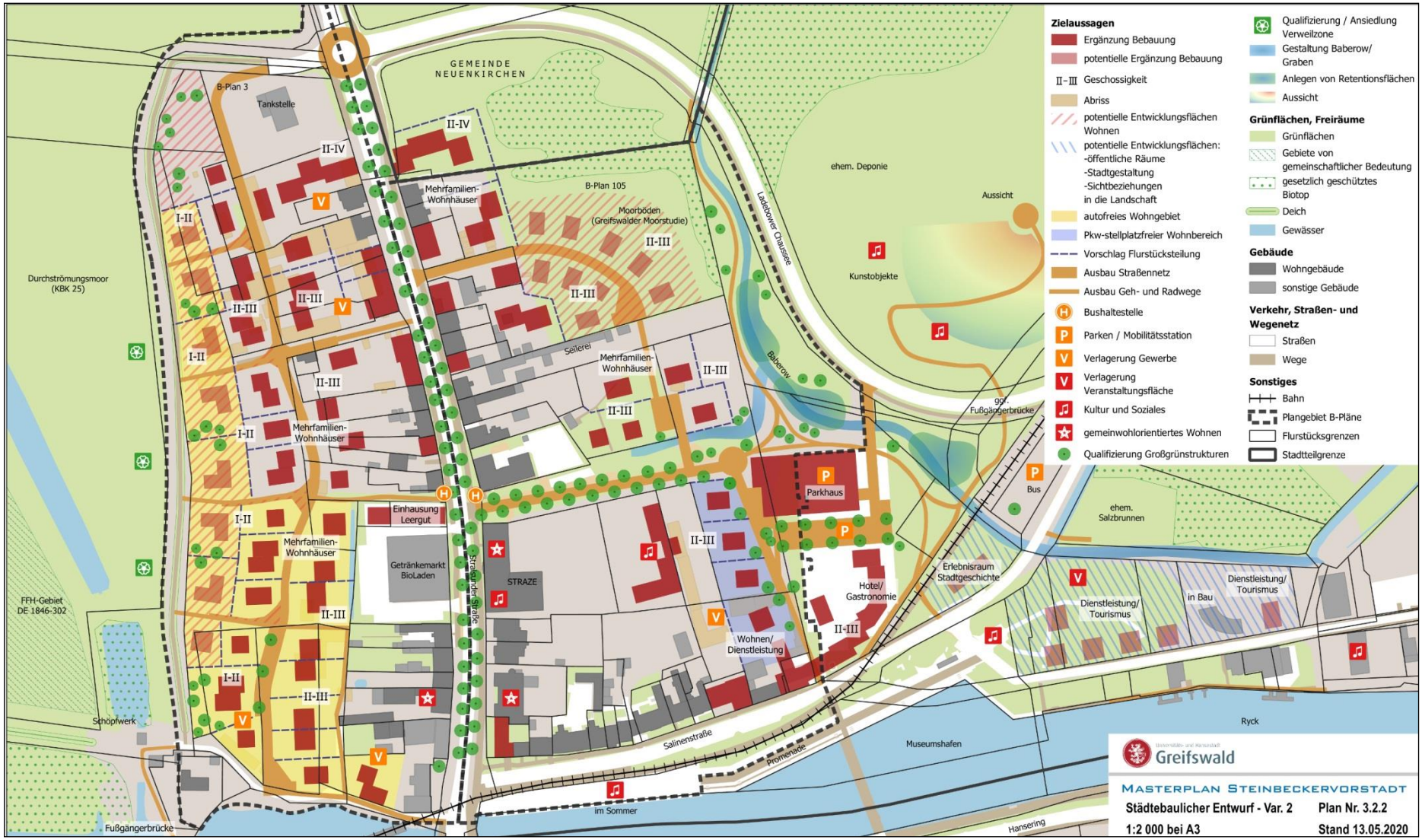
„Stellplatzfreie Wohnquartiere haben vor allem optischen autofrei-Charakter und sind der „loseste" Typ autofreier Siedlungen. Stellplätze gibt es nach ortsüblichem Stellplatzschlüssel am Quartiersrand oder in Tiefgaragen. (…) Die Wirkung stellplatzfreier Siedlungen bezieht sich v.a. auf die Freiraumgestaltung und das fehlende Auto unmittelbar „vor der Haustür"."[30]

Der bisherige Parkplatz „Museumshafen Nord" wird überwiegend überbaut - im Südteil im Zuge der baulichen Fassung der Salinenstraße und im Nordteil mit einem dreigeschossigen Parkhaus mit Funktionen einer Mobilitätsstation (z.B. Carsharing, Bikesharing, Ladeinfrastruktur, Taxistellplatz, Park&Bike-Stellplätze, Fahrradboxen, WLAN-Hotspot, Service).[31] Das Parkhaus sollte u.a. wegen der Ansicht vom Deponieberg mit einer Dachbegrünung optisch aufgewertet werden.[32] Auf den verbleibenden Flächen des gegenwärtigen Parkplatzes können ca. weitere 40 Stellplätze untergebracht werden. Die MIV-Erschließung des Parkhauses + Mobilitätsstation erfolgt ausschließlich direkt von Norden über die Ladebower Chaussee. Dadurch können von Norden kommende Verkehre mit Ziel Innenstadt / Kernstadt am Kreisverkehr Stralsunder Straße / Ladebower Chausse „abgefangen" werden, um den bebauten Bereich der Stralsunder Straße sowie den Hansering zu entlasten. An dieser Stelle übernimmt die Steinbecker-Vorstadt gesamtstädtisch wichtige Funktionen, indem eine Infrastruktur für die Vermeidung von „unnötigen" und stadtinkompatiblen Verkehren angeboten wird. Der Vorteil des Standortes liegt in der für Bewohner des Stadtteils nahezu störungsfreien MIV-Zufahrt (über die Ladebower Chaussee), die Reduktion der Verkehrsemissionen in der Stralsunder Straße, die Möglichkeit eines stellplatzfreien Wohngebietes, die attraktive fußläufige Anbindung (und dadurch Akzeptanz!) an die Innenstadt für Arbeitspendler, Touristen und Einzelhandelskunden). - Durch das Gründach, die platzartige Öffnung und Korrespondenz mit dem öffentlichen Raum an der Südwest-Ecke und die bauliche Fassung gen Süden mit der neuen Bebauung an der Salinenstraße, erfährt dieser verhältnismäßig große Baukörper die notwendige Adaption in das umliegende städtebauliche Gefüge.

Ein Netz an Verbindungen zwischen Ryck, Freizeitnutzungen, Wohnbebauung, Betrieben und Landschaft bewirkt eine gute Durchlässigkeit des Gebiets für Fußgänger und Radfahrer, wobei der durchgängige Wegeverlauf am Ryck inkl. einer neuen Brücke anstelle des Wehrs[33] die Erlebbarkeit des urbanen Freiraums in besonderer Weise steigert.



Städtebaulicher Entwurf (Variante 1)



Städtebaulicher Entwurf (Variante 2)

Ideenskizze zur Dimensionierung von Bebauung in der Salinenstraße (vergl. Luftbild S. 4): Die ergänzende Bebauung der westlichen Salinenstraße (linke Seite) würde sich mit in der Regel drei Geschossen einfügen. Sie könnte Gastronomie, Beherbergung, Dienstleistung und Wohnen aufnehmen. Für die östliche Salinenstraße erscheint eine überwiegend zweigeschossige Bebauung der potentiellen Entwicklungsfläche für Dienstleistung und Tourismus passend. Im Bereich der potentiellen Entwicklungsfläche für einen Erlebnisraum Stadtgeschichte betont der angestrebte Nachbau eines Gradierwerks einen in Richtung der ehemaligen Deponie und der offenen Landschaft verlaufenden Grünzug und verbindet wie ein Gelenk die beiden Teile der Salinenstraße. Auf dem Berg der ehemaligen Deponie ist ein Aussichtsturm positioniert, von dem eine beeindruckende Aussicht auf Stadt und Landschaft möglich wäre. Das obere Bild wurde ungefähr von diesem Standort aufgenommen.

4 Ergebnisse der Abstimmung und Beteiligung, Ausblick

Aus der Ideenwerkstatt zur Stadtteilentwicklung am 05. Mai 2018 wurden erste gebündelte Meinungsbilder zur Lesart und Entwicklung der Steinbeckervorstadt gewonnen - als sozialer Stadtteil, Wohn- und Arbeitsort an Wasser- und Altstadtkante, welcher durch Landschaftselemente, Wegebeziehungen und Begegnungsorte wesentlich geprägt ist.[34] Auf dieser Basis wurde die Aufgabenstellung des Masterplans formuliert, welche im Planungsprozess umgesetzt wurde.

Andere wesentliche Aspekte wurden im Ergebnis weiterer Abstimmung und Beteiligung in die Planung integriert: So wies die Untere Naturschutzbehörde bei einem Vorortttermin am 07.03.2019 u.a. darauf hin, dass Moorflächen das Plangebiet tangieren und grundwasserbeeinflussende Maßnahmen zu vermeiden sind. Im Ergebnis wurden bisher unbebaute Flächen im Norden bzw. im Westen des Plangebiets wegen erforderlicher weiterer Untersuchungen nicht als konkrete Bebauungsvorschläge, sondern als potentielle Entwicklungsflächen für Wohnen einbezogen. Der Umfang des grundwasserbeeinflussten Bodens kann sich auf weitere Flächen erstrecken.

Von Vertretern des Kultur- und Initiativenhauses Greifswald e.V (Straze) wurden in einer Stellungnahme vom 30.05.2019 als mögliche bzw. absehbare Konfliktpunkte - u.a. hochpreisiges Bauen bzw. Kommerzialisierung in den Bereichen Salinenstraße und An der Bleiche sowie negative Umweltauswirkungen des vorgeschlagenen Parkhauses - genannt. Das Parkhaus wurde bei der Weiterbearbeitung des Entwurfs in östliche Richtung abgerückt. Die bauliche Lösung als Parkhaus wird zur Verringerung der Flächeninanspruchnahme durch den ruhenden Verkehr und zur Stärkung der Freizeitnutzung an der Promenade durch Bebauung mit ergänzenden Nutzungen - wie Gastronomie - weiter verfolgt.

Der Entwurf des Masterplans (Stand: Oktober 2019) wurde am 17.10.2019 in einer öffentlichen Bürgerversammlung vorgestellt. Zur weiteren Beteiligung wurde der Entwurf drei Wochen lang ins Internet gestellt. Hierbei sind 59 Stellungnahmen seitens der Bürger*innen bei der Stadtverwaltung eingegangen. Thematisch gruppiert, beinhalteten diese folgende Hinweise und Anregungen:

- Kritischer Baugrund in rückwärtigen Bereichen
- Gefahr von Grundwasserabsenkung durch Neubau
- Befürchtung der Entstehung neuer Luxuswohnungen und daraus ergebender Milieuwandel bzw. Verdrängung bestehender Bewohner
- Gewünschte Zielstellung: Beibehaltung und Stärkung der Mischnutzung insgesamt und der sozialen Mischung der Bewohnerschaft
- Wunsch nach bezahlbarer, sozialverträglicher sowie ressourcen- und klimaschonender Wohnbebauung
- Forderung nach Freihaltung der Moorfläche bzw. der Torfböden
- Beachtung des steigenden Meeresspiegels
- Autofreie Infrastruktur und Schaffung von Freiflächen
- Erhaltung sowie Unterstützung von Gemeinschaftsprojekten im Wohnbereich + Soziokultur
- Ausübung des Vorkaufsrechts zur Durchsetzung der Planungsziele

In der ausführlichen Abwägungsdokumentation (vgl. gesondertes Dokument zum Masterplan) sind die anonymisierten Stellungnahmen mitsamt Abwägungsargumentation nachvollziehbar dokumentiert. Wie in den Ausführungen zum städtebaulichen Entwurf dargelegt, wurden zur Berücksichtigung der Stellungnahmen zwei Varianten erarbeitet, die der weiteren fachlichen Diskussion zur Entscheidung in den politischen Gremien vorgeschlagen werden. Im Analyseteil und bei den Zielstellungen wurde die Bedeutung des gemeinwohlorientierten und preiswerten / bezahlbaren

Wohnens verankert. Alleiniges hochpreisiges Bauen, soziale Verdrängungsprozesse, Kommerzialisierung des öffentlichen Raumes sind keine Zielstellungen des Masterplans.

In den Stellungnahmen wurde u.a. der Zielkonflikt zwischen Klimaschutz (via Moorbodenschutz) und kompakter Stadtentwicklung offenbar. Dieser Zielkonflikt ist schwierig zu lösen. Grundannahme des Leitbilds der kompakten Stadtentwicklung besteht auch darin, über eine angemessen verdichtete und urban gemischte Siedlungsstruktur die Distanzen zwischen den unterschiedlichen Stadtfunktionen möglichst gering zu halten, um verkehrsreduzierend zu wirken. Dies gilt im Besonderen für den motorisierten Individualverkehr. Auf Grundlage dieser Überlegungen wurden die in den Stellungnahmen diskutierten Flächen (v.a. westliche Bereiche B-Plan Nr. 3) bereits in der gesamtstädtischen Flächennutzungsplanung als Wohnbauflächen dargestellt, um das Potenzial derart zentrumsnaher Siedlungsflächen ausschöpfen zu können.

Zur Variante 1: Weniger Bebauung in den rückwärtigen Bereichen und Sicherung der vorhandenen Freiflächen und Moorböden; Anlage von Retentionsflächen und Umsetzung des Moorschutzziels im urbanen Kontext.

Zur Variante 2: Behutsame Entwicklung und Bebauung der rückwärtigen Bereiche; gebietsweise als autofreies Wohngebiet und demnach als attraktives neues Wohnungsmarktsegment, z.B. für Beschäftigte mit Arbeitsort in der direkt fußläufig (über das mit einer Fußgängerbrücke zu ersetzende Wehr) zu erreichenden Innenstadt. - Für eventuelle automobile Freizeitverkehre kann das Car-Sharing Angebot an der neuen Mobilitätsstation zwischen Straze und Museumshafen genutzt werden. Das Leitbild der kompakten Stadt würde über Variante 2 ein weiteres Stück lebendig werden. – Voraussetzung: Grundsätzliche Möglichkeit der Bebauung und der technischen Bebauungsart muss durch die Fachgutachten im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung gesichert geprüft werden. Deswegen sind die Flächen als *potenzielle Erweiterungsflächen* dargestellt. Die Bebauung ist in Abhängigkeit von der Bebaubarkeit qua Gutachtenergebnis zu sehen. Demnach ist es auch möglich, dass in Auswertung der Gutachten, eine Bebauung nicht realisiert werden kann.

Unabhängig von der Priorisierung einer Variante, wird im Rahmen der Planverfahren für die B-Pläne Nr. 3 und 105 eine umfangreiche Umweltprüfung gemäß § 17 UVPG als Umweltprüfung nach den Vorschriften des BauGB durchgeführt werden. Die Belange des Baugrunds, der Biotope, der Hydrologie, des Klimas usw. werden im Zuge dieser Prüfung untersucht.

Insgesamt soll die 2018 am Tag der Städtebauförderung diskutierte Grundrichtung zur Entwicklung der Steinbeckervorstadt mit dem Masterplan fortgeführt werden. Die städtebaulichen Entwürfe dienen als Leitidee für die planungsrechtliche Umsetzung der Verfahren der beiden ruhenden Bebauungspläne Nr. 3 und Nr. 105.[35]

5 Quellen, Literatur, Anmerkungen

[1] Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Hrsg.) / Büro für urbane Projekte: Steinbeckervorstadt, Einblicke und Ausblicke! 4. Tag der Städtebauförderung, Dokumentation, Greifswald 2018.
[2] Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Hrsg.) / Büro für urbane Projekte: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Greifswald 2030 plus (ISEK), Greifswald 2017.
[3] Nördlich des Rycks wurden die Bastionen Phamphius (im Bereich des Wehrs), Hohes Werk (im Bereich des südlichen Drittels der Stralsunder Straße) und Neues Werk (im Bereich der Liegewiese am Ryck) angelegt, s. Baier, Gerd u.a.: Die Denkmale des Kreises Greifswald, Leipzig 1973, S. 49; Schindler, Giannina und Kaute, Peter: Archäologische Untersuchung am Greifswalder Museumshafen, S. 39, In: Greifswalder Beiträge zur Stadtgeschichte Denkmalpflege Stadtsanierung, Greifswald 2011, S. 34-43. - U.a. wurden im Bereich der Vorstadt Kranke (neues Heiliggeisthospital / St. Spiritus), Schiffsballast (Lastadie) und Abfall (Deponie) untergebracht.
[4] Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Hrsg.) / Büro für urbane Projekte: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Greifswald 2030 plus (ISEK), Greifswald 2017, S. 164ff.
[5] Die Geländesituation bzw. die Gewässerverläufe wurden vermutlich bereits seit der Stadtgründung mit der Anlage des Hafens verändert. Möglicherweise hatte bis dahin der Boltenhäger Teich weiter nördlich im Bereich der Steinbeckervorstadt einen Ausfluss zur Baberow.
[6] Die bundesweite Anerkennung des Kultur- und Initiativenhauses Straze durch die Auszeichnung als Premiumprojekt des Städtebaus 2017 war ein Erfolg, welcher wesentlich auf den Einwohneraktivitäten basierte. Die Steinbeckervorstadt hat sich begünstigt durch ihre Frei- und Gestaltungsräume mit der Museumswerft, dem Haus für Kultur- und Bildung (HKB) und der Straze zunehmend als eine Keimzelle der Greifswalder Alternativ- und Soziokultur entwickelt.
[7] Stand 31.12.2019, Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Statistikstelle.
[8] Stand 27.08.2018, Universitäts- und Hansestadt Greifswald, Statistikstelle.
[9] Erhoben für die Stadtteile in: Universitäts- und Hansestadt Greifswald ((Hrsg.) / Büro für urbane Projekte: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Greifswald 2030 plus (ISEK), Greifswald 2017, S. 43.
[10] Unter Denkmalschutz stehen die Wohnhäuser Salinenstraße 46, 47 und 48 (Nr. 48 mit Büronutzung) sowie Stralsunder Straße 7/8 und 9. - Baudenkmale aus: Denkmalliste der Stadt Greifswald, Stand 2019.
[11] Zu prüfen ist, ob sich in den gewerblich genutzten Gebäuden Stralsunder Straße 47-48 Relikte des ehem. neuen Heiliggeisthospitals erhalten haben. Insbesondere die sichtigen Feldsteine im straßenseitige Sockel Gebäudes Stralsunder Straße 47 deuten auf ggf. denkmalwerte ältere Befunde hin.
[12] Die Seilerei ist ein Zeugnis der Geschichte der maritimen Wirtschaft Greifswalds.
[13] Weitere Pläne und Konzepte für die Gesamtstadt sind der Landschaftsplan 1995, das Tourismuskonzept Greifswald 2016, das Maritime Grobkonzept für die Hansestadt Greifswald 1999, der Nahverkehrsplan 2017-2027 sowie weitere Fachplanungen und -konzepte, u.a. zu Einzelhandel, Sportstättenentwicklung, Verkehr und Klimaschutz.
[14] Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Hrsg.) / Büro für urbane Projekte: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Greifswald 2030 plus (ISEK), Greifswald 2017, S. 172f.
[15] Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Hrsg.) / Büro für urbane Projekte: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Greifswald 2030 plus (ISEK), Greifswald 2017, S. 83.
[16] Nutzung durch den Landkreis endete im 2. Quartal 2019, Erwerb des städtischen Objektes nach Ausschreibung durch eine soziale Wohninitiative.
[17] Prognose durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) 2025: Umbau KP Stralsunder Landstraße / Ladebower Chaussee zum Turbo-KVP, Hansestadt Greifswald / IPO GmbH Greifswald, Juli 2018, S. 12.
[18] Im Zuge von Ausgleichsmaßnahmen für das Vorhaben „Wiederherstellung des Ketscherinbachs“ ist die Beseitigung des Wehrs geplant.
[19] Kartenportal Umwelt Mecklenburg-Vorpommern, Konzeptbodenkarte KBK25, Arbeitsstand, https://www.umweltkarten.mv-regierung.de, Zugriff am 04.04.2019.

[20] Fläche 28 Röhricht Stralsunder Straße / Ladebower Chaussee, 1,5 ha. Greifswalder Moorstudie, Michael Succow Stiftung zum Schutz der Natur, Greifswald 2018, S. 25, Karten S. 25ff. - Durch Gräben o.a. entwässerte Moorböden werden Mooren zugeordnet.
[21] Abbildung in den Karten und Plänen gemäß Erfassung vom 02.07.2019 des Landkreises Vorpommern-Greifswald, untere Naturschutzbehörde, Mail vom 02.07.2019. Der im Greifswalder Stadtgebiet liegende Flächenanteil des mit Röhricht bestandenen Bereichs war 2018 deutlich größer und wurde zwischenzeitlich weitgehend gemäht. (Vergl. u.a. Greifswalder Moorstudie, Fläche 28 (1,5 ha), Vegetation Röhrichte gem. Karte Vegetationsausprägung.)
[22] Kartenportal Umwelt Mecklenburg-Vorpommern, Schutzgebiete (Natur), https://www.umweltkarten.mv-regierung.de, Zugriff am 04.04.2019.
[23] Vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Hrsg.) / SVU Dresden: Fortschreibung Lärmaktionsplan (Stufe 3), Greifswald 2019, Abb. 10-12.
[24] Vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Hrsg.) / Planungsbüro Morgenstern: Masterplan Stadtteile an der Küste, Greifswald 2019, S. 39 und 85.
[25] Voraussetzung ist die in voraussichtlich in ca. 10 Jahren mögliche öffentliche Zugänglichkeit dieses technischen Bauwerks nach Abschluss der aktiven Entgasung. der ehem. Deponie. Die Errichtung eines Aussichtsturms auf der ehem. Deponie bedarf der Gründung in tragfähigem Baugrund (ggf. mit Pfahlgründung).
[26] Vgl. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.): Gemeinwohlorientierte Wohnungspolitik, Bonn 2019.
[27] Vgl. auch politische Beschlussvorlagen BS/2019/0006 und BS BV-P/07/0001-01 zum Klimanotstand.
[28] Stein, Thomas: Autofreies Wohnen im Bestand. Das Beispiel Berlin. Discussion Paper. Berlin, 2016, S. 10.
[29] Stein, Thomas: Autofreies Wohnen im Bestand. Das Beispiel Berlin. Discussion Paper. Berlin, 2016, S. 10.
[30] Stein, Thomas: Autofreies Wohnen im Bestand. Das Beispiel Berlin. Discussion Paper. Berlin, 2016, S. 11.
[31] Vgl. Nahverkehrsplan 2017-2027 für den Landkreis Vorpommern-Greifswald und die Universitäts- und Hansestadt Greifswald, S. 181 ff.
[32] Das Parkhaus könnte in dieser Dimension je nach Bauausführung ca. 220 Stellplätze anbieten. Bei höherem Bedarf – auch aus evtl. gesamtstädtischer Perspektive – müsste eine ergänzende Tiefgaragenlösung in Betracht gezogen werden. Eine Aufstockung höher als 3 Geschosse ist aus städtebaulicher Sicht wegen der Blickperspektiven von der Altstadt und vom Deponieberg nicht vertretbar.
[33] Der Ersatz soll als Fußgängerbrücke in nicht gewässerbeeinflussender Form verwirklicht werden.
[34] Universitäts- und Hansestadt Greifswald (Hrsg.) / Büro für urbane Projekte: Steinbeckervorstadt, Einblicke und Ausblicke! 4. Tag der Städtebauförderung, Dokumentation, Greifswald 2018, S. 20ff.
[35] Als Bearbeitungsgrundlage sowie zur fachlichen Abstimmung der Bebauungspläne ist die Erstellung eines geologischen Gutachtens zur Auswertung der zahlreichen vorliegenden Bohrprofile des Plangebiets erforderlich. In diesem Gutachten sollen die wesentlichen Aussagen hinsichtlich der Mächtigkeit der Torfschichten und der Tiefe des tragfähigen Baugrunds in Form von Flächendarstellungen kartiert werden.