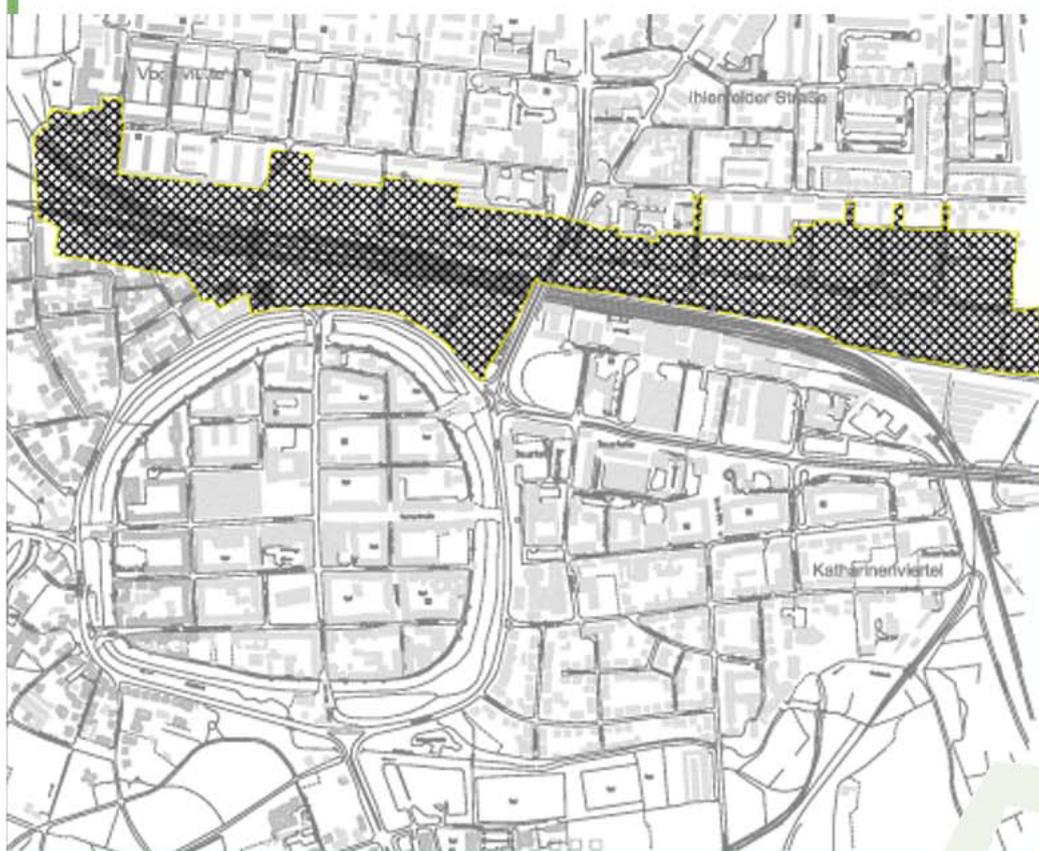


STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN der Stadt Neubrandenburg NORDSTADT - IHLENFELDER VORSTADT

Stand: Entwurfsplanung 11.01.2021



Stadt Neubrandenburg

1. FORTSCHREIBUNG

Städtebaulicher Rahmenplan Nordstadt – Ihlenfelder Vorstadt

Auftraggeber: Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg
Friedrich-Engels-Ring 53
17033 Neubrandenburg

vertreten durch

KEG - Kommunale Entwicklungsgesellschaft mbH

handelnd im Namen und im Auftrag der
BIG-STÄDTBAU GmbH als Treuhänderischer Sanierungsträger der
Stadt Neubrandenburg
Woldegker Straße 4
17033 Neubrandenburg
Tel.: 0395 563906-0
E-Mail: j.renner@big-bau.de

Auftragnehmer: A & S GmbH Neubrandenburg
architekten . stadtplaner . beratende ingenieure
August-Milarch-Straße 1
17033 Neubrandenburg
Tel.: 0395 5810-20
Fax: 0395 5810-215
E-Mail: architekt@as-neubrandenburg.de
www.as-neubrandenburg.de

Bearbeiter: Dipl.-Architektin Annette Lange
Dipl.-Ing./Beratender Ingenieur Ulf-P. Tannert
Projektnummer 2016 R 004

Neubrandenburg, 11.01.21

INHALT

1. Anlass und Ziel des Städtebaulichen Rahmenplanes/Rechtswirksamkeit.....	3
2. Ausgrenzung des Betrachtungsbereiches	4
3. Verfahrensablauf	5
4. Bestandsaufnahme.....	6
4.1 Historische Entwicklung.....	6
4.2 Städtebauliche Grundordnung.....	7
4.3 Nutzung.....	8
4.4 Verkehr.....	11
4.5 Denkmalschutz.....	14
4.6 Altlasten	15
4.7 Mitgeltende Planungen im Rahmenplangebiet.....	16
4.8 Besondere Anforderungen durch Träger öffentlicher Belange (TöB) als Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen.....	17
5. Nutzungsplan	18
5.1 Art der baulichen Nutzung	18
5.2 Maß der baulichen Nutzung.....	19
5.3 Einrichtungen des Gemeinbedarfs.....	20
6. Verkehrsplan	21
6.1 Einbindung in die Stadtstruktur/Erschließungsstruktur	21
6.2 Fließender Verkehr.....	22
6.3 Geh- und Radwege	22
6.4 Ruhender Verkehr/Parkstände im Straßenraum und auf Parkplätzen.....	23
6.5 Ruhender Verkehr/private Stellplätze auf Parkplätzen und in Garagen und Fahrradabstellanlagen.....	23
6.6 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	24
7. Gestaltungsplan	25
7.1 Stadtbild	25
7.2 Gestaltungskonzept.....	25
8. Maßnahmeplan	28
9. Besondere Anforderungen durch Träger öffentlicher Belange (TöB) und die Öffentlichkeit als Ergebnis der Abwägung entsprechend der öffentlichen Auslegung der 1. Fortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplanes in der Zeit vom 10.08.2020 bis 10.09.2020	31

ANLAGEN:

1.0 Karten und Pläne
1.1 Übersichtsplan
1.2 Bestandsplan Teil 1
1.3 Bestandsplan Teil 2
1.4 Nutzungsplan Teil 1
1.5 Nutzungsplan Teil 2
1.6 Verkehrsplan Teil 1
1.7 Verkehrsplan Teil 2
1.8 Maßnahmeplan Teil 1
1.9 Maßnahmeplan Teil 2
1.10 Gestaltungsplan Teil 1
1.11 Gestaltungsplan Teil 2
2.0 Umweltbericht

1. ANLASS UND ZIEL DES STÄDTEBAULICHEN RAHMENPLANES/RECHTSWIRKSAMKEIT

Die Stadt Neubrandenburg hat bereits im Juli 2001 einen Beschluss zur Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen „Nordstadt – Ihlenfelder Vorstadt“ für ein großes Stadtgebiet nördlich der Innenstadt gefasst. Die Untersuchungen betrafen die Gewerbebereiche südlich und nördlich der Eisenbahntrasse sowie die daran im Norden angrenzenden Wohngebiete Vogelviertel und Ihlenfelder Vorstadt.

Im Ergebnis der Untersuchungen wurde herausgestellt, dass die beiden Wohngebiete über andere Förderinstrumentarien weiterentwickelt werden (URBAN II, Stadtumbaugebiet, Integriertes Handlungskonzept „Soziale Stadt“) und nur für den Bereich um den Bahnhof ein Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB förmlich festgelegt wird.

Diese vorbereitenden Untersuchungen prägten den Namen für den Rahmenplan: „NORDSTADT – IHLENFELDER VORSTADT“.

Ziel eines städtebaulichen Rahmenplanes ist es, für das Sanierungsgebiet die planerischen Zielsetzungen zu entwickeln und größere städtebauliche Zusammenhänge aufzuzeigen. Dabei sollen die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen beachtet und aufgenommen werden.

Die Ziele der städtebaulichen Rahmenplanung sind im Rahmenplanerlass des Landes M-V vom 23.05.91 formuliert. Im Punkt 1 heißt es darin u. a.:

„Neben den funktionellen Belangen im Sanierungsgebiet ist auch der hohe Stellenwert ästhetischer Belange zu berücksichtigen. Der Erlebniswert des Stadtbildes soll durch unverwechselbare Gestaltung gesteigert werden. Beim städtebaulichen Entwurf ist die Maßstäblichkeit, die ortstypische Eigenart und Überlieferung zu beachten. Die Mischung vielfältiger, sich gegenseitig nicht störender Nutzungen ist beizubehalten.“

Der städtebauliche Rahmenplan ist im Gegensatz zum rechtsverbindlichen Bebauungsplan keine Satzung. Er enthält keine rechtsverbindlichen Festsetzungen für die Nutzung der Grundstücke im Plangebiet.

Rechtliche Bedeutung erlangt der städtebauliche Rahmenplan im Zusammenhang mit Vorschriften des BauGB, die sich auf städtebauliche Aussagen und Beurteilungen der Gemeinde beziehen. Dies gilt vor allem für das besondere Städtebaurecht. Der Rahmenplan für das Sanierungsgebiet „Nordstadt – Ihlenfelder Vorstadt“ wurde am 08.07.10 beschlossen. Nach 10 Jahren haben sich die Ausgangsbedingungen so stark verändert, dass eine erste Fortschreibung der Rahmenplanung notwendig wird. Vor allem hinsichtlich der verkehrlichen Entwicklung und der zur Nutzung bestimmten Bauflächen sind im Sanierungsgebiet neue Zielsetzungen zu berücksichtigen.

Folgender wesentlicher Fortschreibungsbedarf besteht und soll eingearbeitet werden:

1. Darstellung der aktuellen Aufgabenstellungen für den Bahnhofsvorplatz unter Beachtung der Baumaßnahmen der Bahn-AG
2. Entwicklung/Veränderung der Busbahnhöfe mit Übergang zum Bahnhofsvorplatz im westlichen Bahnhofsbereich und Abgrenzung zu möglichen Wohnbauflächen sowie Klärung des Bedarfs für Stellplätze/Parkplätze
3. Aktualisierung und Anpassung des Planungsbedarfs im südlichen Bahnhofsbereich (Am Güterbahnhof)
4. Überarbeitung des Verkehrskonzeptes hinsichtlich der notwendigen Erschließung der zu planenden Baufelder und der Anbindung der Demminer Straße an das übergeordnete Straßennetz (Auswirkungen durch den 1. BA der Ortsumgehung)
5. Anpassung der notwendigen Entwicklungen in der Johannesstraße entsprechend zwischenzeitlich erarbeiteter Bebauungsplanung

2. AUSGRENZUNG DES BETRACHTUNGSBEREICHES

Die Ausgrenzung des Rahmenplangebietes bezieht sich im Wesentlichen auf das Sanierungsgebiet, welches flurstücksgetreu ausgegrenzt wurde. Zur Abrundung dieser Flurstücke und zur Verdeutlichung von städtebaulichen Zusammenhängen wird die Rahmenplangrenze auf klare räumlich-funktionale Trennungslinien, wie zum Beispiel Straßen, vergrößert. Das Rahmenplangebiet wird wie folgt begrenzt:

im Norden:

- Kranichschule im Vogelviertel an der Bertolt-Brecht-Straße
- Greifstraße
- Ravensburgstraße,

im Osten:

- Sponholzer Straße,

im Süden:

- Gleisanlagen im Bereich der Johannesstraße
- Demminer Straße von der Brücke über die Gleisanlage bis zum Pferdemarkt
- Friedrich-Engels-Ring vom Pferdemarkt bis zur Gerichtsstraße
- Nordbahnstraße
- Robert-Blum-Straße,

im Westen:

- Morgenlandstraße
- beschränkter Fußgängerüberweg über die Gleisanlagen.

Der Planbereich östlich der Demminer Straße ist städtebaulich betrachtet in sich abgeschlossen und steht nicht in direktem Zusammenhang mit dem Bereich westlich der Demminer Straße. Zur besseren Handhabbarkeit wird der Rahmenplan deshalb für die 1. Fortschreibung in folgende 2 Teilbereiche gegliedert:

Teilbereich 1: „Bahnhofsumfeld“ mit den Flächen westlich der Demminer Straße

Teilbereich 2: „Johannesstraße“ mit den Flächen östlich der Demminer Straße

3. VERFAHRENSABLAUF

Die Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Nordstadt – Ihlenfelder Vorstadt“ wurde am 13.11.08 beschlossen und am 31.12.08 im „Stadtanzeiger“ öffentlich bekannt gemacht.

Bereits während der vorbereitenden Untersuchungen war am 24.08.06 eine frühzeitige Bürgerbeteiligung zur Ausgrenzung des Sanierungsgebietes durchgeführt worden. In der Zeit vom 24.07.06 bis Oktober 2006 hat eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB) stattgefunden. Im September 2007 erfolgte die Zustimmung des Ministeriums für Verkehr, Bau- und Landesentwicklung des Landes M-V Schwerin zu den vorbereitenden Untersuchungen.

Der Bericht über die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen „Nordstadt – Ihlenfelder Vorstadt“ wurde zusammen mit dem Satzungsbeschluss zum Sanierungsgebiet durch die Stadtvertretung am 13.11.08 bestätigt. Besonders mit einem Haupteigentümer im Untersuchungsgebiet, der Deutschen Bahn AG, wurden seit Beginn der vorbereitenden Untersuchungen umfangreiche Abstimmungen zur Entwicklung der bahneigenen Flächen getroffen.

Die Verflechtungsbeziehungen zwischen diesen Teilbereichen zum übrigen Sanierungsgebiet wurden durch laufende Abstimmungen in einem Projektausschuss gesichert. Die Ergebnisse sind in den Rahmenplan „Nordstadt – Ihlenfelder Vorstadt“ aufgenommen worden.

2006 wurde eine Blockbereichsplanung für das Gebiet "Am Güterbahnhof" (ehemaliges Gaswerk) aufgestellt. Diese war notwendig geworden, um die Bedingungen für die Altlastbeseitigung auf Flächen des ehemaligen Gaswerkes im Zusammenhang mit der Gebietsentwicklung in diesem Bereich zu klären.

Die Altlasten des Gaswerkes sind zwischenzeitlich beseitigt worden und ein Teilbereich um den ehemaligen Güterbahnhof ist einer Nutzung zugeführt. Für weitere zu entwickelnde Flächen im Bereich der ehemaligen Lokschuppen nördlich des Bahnhofs sowie die westlich gelegene Fläche des ehemaligen Südbahnhofs wurden 2017 und 2018 Aufstellungsbeschlüsse für Bebauungspläne gefasst.

Für die überwiegend gewerblich genutzten Flächen entlang der Johannesstraße wurde 2005 der einfache Bebauungsplan Nr. 22 rechtskräftig, der 2012 und 2017 fortgeschrieben worden ist. Der einfache B-Plan Nr. 72 „Anbindung Johannesstraße – Demminer Straße“ ist ebenfalls rechtskräftig. Weiterhin wurde die Aufstellung der Bebauungspläne Nr. 117 „Lokschuppenareal“, Nr. 122 „Westliches Bahnhofsquartier“ beschlossen.

Die 1. Fortschreibung des Rahmenplanes soll die bisher erfolgten Entwicklungen darstellen und die zukünftigen Zielstellungen aufzeigen.

4. BESTANDSAUFNAHME

4.1 HISTORISCHE ENTWICKLUNG

Die baulichen Entwicklungen im Rahmenplangebiet sind in den vorbereitenden Untersuchungen umfangreich beschrieben.

Zusammenfassend lässt sich abheben:

- Beginn der Besiedlung 1862 mit dem Anschluss an das Eisenbahnnetz und dem Bau des Bahnhofs-Empfangsgebäudes
- rasch prosperierende Entwicklung bis zum Ende des 19. Jahrhunderts mit der Errichtung eines Südbahnhofes, dem östlichen Güterbahnhof und einer Gasanstalt sowie den heute denkmalgeschützten Ring-Lokschuppen und Wassertürmen
- um 1895 Baubeginn gründerzeitliche Bebauung durch Mietshäuser in der Heidenstraße sowie im südlichen Bereich der Ihlenfelder Straße
- von 1938 bis ca. 1940/41 Bebauung von etwa der Hälfte des Vogelviertels als gartenstadtähnliche Wohnsiedlung mit ergänzender Wohnblockbebauung in Zeilenbauweise von 1955 bis 1965
- von 1900 bis 1938 Siedlungsbau in der Ihlenfelder Vorstadt mit erstmaliger Erwähnung als Stadtgebiet in einem Adressbuch von 1936/37 und starker Verdichtung durch viergeschossige Wohnblöcke in der Ravensburgstraße bis 1970
- 1960 wurde mit der Fertigstellung der Straßenbrücke der Demminer Straße „X. Jahrestag“ die niveaufreie Querung der Bahngleise ermöglicht
- ab 1960 Ausbau der südlichen Johannesstraße als Containerbahnhof mit Krananlagen und Ansiedlung der Neubrandenburger Torkellerei mit Gleisanschluss an die Pasewalker Gleistrasse in der Johannesstraße Nr. 15
- ab 1970 Ausbau des Bahnpostamtes nordwestlich der Gleistrasse am Wohngebiet Vogelviertel mit überdachten Gleisanschlüssen und Verladehallen an der Stralsunder Gleistrasse
- auf der Westseite des Bahnhofs-Empfangsgebäudes wurden Busbahnhöfe für den Stadt- und Regionalverkehr angelegt
- nach Stilllegung der städtischen Gasanstalt wurden 1981 die Gasometer abgerissen
- nach 1990 schrittweise Stilllegung von mehreren Einrichtungen, wie
 - Containerbahnhof
 - Bahnpostamt der Post AG
 - Südbahnhof (Verladebahnhof)
 - zwei Ring-Lokschuppen sowie Gleisanlagen
 - Güterbahnhof
- nach 1990 vereinzelte Lückenschließungen und Sanierungen in der Heidenstraße und am Friedrich-Engels-Ring
- nach 1990 Umnutzungen und Neuansiedlung von gewerblichen Einrichtungen sowie Wohnungsbau auf Brachflächen in der Johannesstraße, wie
 - Baumarkt
 - Holzbaubetrieb
 - Autohaus
 - Büro- und Geschäftshäuser
 - Neubau von Wohngebäuden mit ca. 80 WE, Johannesstraße 3 - 6
 - Wohnungsbau an der Beseritzer Straße/Ecke Johannesstraße
- 1998 bis 2001 Sanierung der denkmalgeschützten Villa Friedrich-Engels-Ring 6
- 2005 Sanierung der denkmalgeschützten Villa Friedrich-Engels-Ring 7 (Umnutzung und Sanierung von einem Museum in ein Wohn- und Geschäftshaus)

- 2006 Fassadensanierung der denkmalgeschützten Villa Friedrich-Engels-Ring 7 a
- ab 2006 Ausbau der Johannesstraße mit beidseitigem Gehweg und Baumpflanzungen als Ergänzung der vorhandenen Lindenallee
- ab 2007 Verbindungsbauwerk Johannesstraße – Heidenstraße als Unterführung unter dem Brückendamm der Demminer Straße
- 2008 bis 2016 Umnutzungen am ehemaligen Güterbahnhof zu einer gastronomischen Einrichtung mit Eventsaal, Wohn- und Geschäftshäusern und einem Hostel inkl. Freiflächengestaltung mit Parkplatz
- 2009 bis 2017 Erweiterung und Aufwertung des BIP-Kreativcampus in der Johannesstraße 18
- 2012 bis 2014 Entwicklung von Wohnbauflächen im Quartierinneren zwischen der Heidenstraße und der Greifstraße
- 2013 Sanierung und Erweiterung von Gebäuden Am Pferdemarkt 2 als „Haus der Caritas“
- 2015 Sanierung und Erweiterung des Schulgebäudes in der Bertolt-Brecht-Straße 1 b für „das andere Gymnasium“
- 2014 bis 2016 Sanierung der Fassade der denkmalgeschützten Fachwerkvilla Pferdemarkt 1
- 2013 bis 2014 Sanierung der denkmalgeschützten Villa Friedrich-Engels-Ring 1 a
- 2018 Abschluss Baumaßnahme zur Erneuerung der Brücke Demminer Straße über die Bahnanlagen und die Johannesstraße – Heidenstraße
- 2017 bis 2018 Sanierung des Baudenkmals „Otto-Bartning-Kirche“ als Diaspora-Kapelle und Beispiel einer Notkirche von 1951 durch die ev. Kirchengemeinde St. Michael
- 2016 bis 2018 Erneuerung Bahnsteige und Bahnhofstunnel am Bahnhof Neubrandenburg mit Neubau Tunneldurchstich und Ausgangsbauwerk Nord

4.2 STÄDTEBAULICHE GRUNDORDNUNG

Das Sanierungsgebiet ist nicht nur durch eine Brachfläche und Leerstand gekennzeichnet, sondern auch durch einen hohen Identitäts- und Imageverlust. Die Nutzungen im Zusammenhang mit dem Bahnhof, welche die bauliche Entwicklung im 19. Jahrhundert begründet haben, sind zu großen Teilen verloren gegangen. Dadurch ist der wichtige innerstädtische Bereich im Bahnhofsumfeld zwischen der Altstadt und den nördlichen Stadtgebieten durch erhebliche städtebauliche Missstände und Konfliktpotenziale geprägt. Diese Probleme konzentrieren sich auf die Flächen beidseitig zu den Gleisanlagen und um das Bahnhofsgebäude herum.

Hervorzuheben sind in diesen Bereichen:

- ein hoher Anteil von seit Jahren leerstehenden Gebäuden mit schlechtem baulichen Zustand
- ein sehr hoher Anteil versiegelter Flächen sowie ungenutzter Brachflächen mit Spontanvegetation
- ungenutzte Gleis- und Nebenanlagen
- fehlende Innenentwicklung mit Revitalisierung stadtzentralen Flächenpotentials
- Freihalteflächen für zukünftige Verkehrsanlagen, z. B. an der Bahnbrücke Demminer Straße ohne Nutzungspotential für längere Zeiträume
- mangelhafte verkehrliche Erschließung für einen Teil der Grundstücke
- Beeinträchtigung der angrenzenden Wohnnutzungen durch das städtebaulich desolate Umfeld
- fehlende attraktive Fuß- und Radwegführungen

Die brachliegenden Grundstücke und ungenutzten Gebäude prägen das Stadtbild in dieser exponierten Lage als Empfangsbereich der Stadt für den ÖPNV (Bahnhof + Busbahnhof) extrem negativ. Diese Beeinträchtigung stört nicht nur das Erscheinungsbild der Stadt

Neubrandenburg, sondern auch ganz erheblich die Verbindungsfunktion zwischen den angrenzenden Stadtteilen. Die Innenstadt ist von den nördlich liegenden Stadtgebieten durch diese unattraktiven, mindergenutzten Flächen abgeriegelt. Insbesondere die Verbindung von der Innenstadt in das Vogelviertel ist beeinträchtigt.

In den letzten 10 Jahren haben sich vereinzelt Entwicklungen vollzogen. Besonders im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs ist eine Belebung des Stadtraumes und Attraktivitätssteigerung des Gebietes erreicht worden.

Auch entlang der Johannesstraße hat sich das Stadtbild an vielen Stellen verbessert. Diese Bereiche stellen den Entwicklungsbedarf für die noch vorhandenen Brachflächen jedoch noch stärker in den Vordergrund.

4.3 NUTZUNG

Im Rahmenplangebiet sind gewerbliche Nutzungen und Wohnnutzungen etwa zu gleichen Anteilen vertreten. Die Gewerbeflächen befinden sich überwiegend beidseitig der Bahnanlagen. Auf Grund der Größe des Rahmenplangebietes muss die Nutzung differenziert betrachtet werden.

Teilbereich 1: „Bahnhofsumfeld“ mit den Flächen westlich der Demminer Straße Bahnhofsvorplatz und Übergang zu den Busbahnhöfen

Der Bahnhofsvorplatz weist erhebliche Nutzungsdefizite auf.
Folgende Hauptfunktionsmängel bestehen:

- trotz großen Flächenpotenzials wenig Nutzungs- und Aufenthaltsqualität durch geringe Funktionsdichte,
- Benachteiligung Zufußgehender durch kreuzenden Kfz-Verkehr,
- Überlagerung von Verkehrsströmen (Zufahrt auf den Bahnhofsvorplatz, Taxi, Zufußgehende und Radfahrende),
- zu wenig Angebote für Langzeitparker im Bahnhofsumfeld,
- Verbindung Bahnhofsvorplatz – Busbahnhöfe gestalterisch und funktionell unbefriedigend.

Diese komplexen Funktionsprobleme sollen durch eine neue Gestaltung gelöst werden. Im Nutzungsplan ist die geplante Ausgrenzung des Planungsbereiches für einen Planungsbedarf dargestellt.

Nördliches Bahnhofsumfeld Ring-Lokschuppen bis zur Greifstraße

Neben dem brach liegenden, ungenutzten südlichen Teilbereich bildet das große Grundstück des bewohnten, viergeschossigen, 132 m langen Wohnblocks Greifstraße Nr. 77 bis 86 eine deutliche Zäsur. Es wird durch eine ca. 140 m lange Garagenreihe ergänzt, deren Zufahrten auf der südlichen Grundstücksaußenseite liegen. Die Garagen werden überwiegend genutzt. Neben dem Wohnblock befindet sich ein öffentlicher Spielplatz in der Verlängerung der Fasanenstraße.

Bis auf den Wohnblock, die Garagen und den städtischen Spielplatz ist der gesamte übrige Teilbereich ungenutzt und die Gebäude stehen leer.

Der Spielplatz wird für das Vogelviertel benötigt. Er hat nach 1990 einige neue Geräte erhalten, ist insgesamt aber in einem sanierungsbedürftigen Zustand.

Die gesamten Anlagen auf den Bahngrundstücken stehen leer. Zu den beiden halbrunden, denkmalgeschützten Ring-Lokschuppen gehören Gleisanlagen mit Drehscheiben.

Außerdem sind der ehemalige Wasserturm (eckiges Gebäude) und die dahinterliegenden zwei runden Wassertürme nicht mehr in Nutzung.

Zur oberirdischen Querung der Bahngleise steht eine Fußgängerbrücke mit Rampen und Treppenanlagen zu den Bahnsteigen zur Verfügung.

Eine barrierefreie Erschließung der Bahnsteige wurde durch die Bahn AG 2018 mit der Ertüchtigung der Bahnsteige realisiert. Die Unterführung der Gleisanlagen wurde erneuert und mit Aufzügen versehen. Die Unterführung hat einen „Durchstich“ nach Norden mit einem Aufzug und 2 Treppenanlagen erhalten. Damit wurde eine Grundlage für eine neue Stadtteilverbindung nach Norden geschaffen. Der neu geschaffene, nördliche, barrierefreie Zugang zum Bahnhof ist als Fußwegverbindung an die Heidenstraße angebunden.

Bereich um das ehemalige Bahnpostamt/Bertolt-Brecht-Straße

Dieser Teilbereich ist zweigeteilt. An die reine Wohnnutzung im Norden mit viergeschossigen Blöcken an der Greifstraße schließen sich im Süden ehemals rein gewerblich genutzte Flächen an. Die Gebäude und Grundstücksflächen des ehemaligen Bahnpostamtes Greifstraße 76 a stehen jedoch auch nach 10 Jahren immer noch leer.

Zwischen den Gewerbeflächen und den Wohnblöcken befinden sich ein- und zweizeilige Garagenreihen mit ca. 90 Garagen. Weitere ca. 75 Garagen befinden sich in einem Komplex am Ende der Bertolt-Brecht-Straße.

Ein Verwaltungsgebäude an der Bertolt-Brecht-Straße 1 a bildet einen baulichen und gestalterischen Festpunkt am westlichen Ende des Rahmenplangebietes. Das an der Bertolt-Brecht-Straße 1 b vorhandene Schulgebäude dient mit der zugehörigen Sporthalle und den Sportflächen dem Gemeinbedarf.

Heidenstraße/Greifstraße

Der gründerzeitliche Baubestand der Bauflächen mit Mischnutzung nördlich der Heidenstraße wurde Mitte der 90er Jahre des 20. Jahrhunderts durch einen Verwaltungsbau der Neubrandenburger Wohnungsgesellschaft mbH ergänzt. Zeitgleich hat die Innungskrankenkasse (IKK) an der Ecke Demminer Straße/Greifstraße einen Neubau realisiert. Am Ende der Heidenstraße in Richtung Demminer Straße bildet die Heidenstraße Nr. 4 den Endpunkt der noch vorhandenen gründerzeitlichen Bebauungsstruktur. Im Bereich der Brücke über die Bahnanlagen an der Demminer Straße sind Flächen bräumt worden, um eine Erweiterung der Verkehrsanlagen zu ermöglichen.

Entlang der Greifstraße besteht reiner Wohnungsbau als vier- und fünfgeschossige Zeilenbebauung. Im Quartierinneren ist an Stelle von Baracken weiterer Wohnungsbau entstanden. Südlich der Heidenstraße befinden sich teilweise brachliegende Grünflächen und private Parkplätze bis zu den Gleisanlagen.

Am Güterbahnhof

Die vorhandene Villenbebauung am Friedrich-Engels-Ring wird von der Straße Am Güterbahnhof bis zum Bahnhofsvorplatz überwiegend für gewerbliche Zwecke genutzt. Auf den Hofseiten sind auch Wohnungen vorhanden.

Vom ehemaligen Gaswerk sind die Gasometer abgerissen worden und Altlasten im Erdreich wurden fachgerecht entsorgt. Ehemalige Büro- und Nebengebäude des Gaswerks sind saniert und haben eine Nachnutzung als Wohn- und Geschäftshäuser sowie als Hostel erhalten. Das Gebäude des denkmalgeschützten Güterbahnhofes mit überdachten Verladerrampen wurde saniert und für gastronomische Zwecke in Nutzung genommen. Weitere Bestandsgebäude auf dem Gelände des ehemaligen Gaswerkes wurden saniert und Stellplätze für PKW geschaffen. Dadurch wurden für dieses Quartier wichtige Entwicklungsimpulse gesetzt.

Von den weiteren Gebäuden entlang der Gleise bis zum Bahnhofsvorplatz werden einige durch die Bahn AG und das Bundespolizeirevier genutzt. Ein viergeschossiges Gebäude Richtung Bahnhofsvorplatz beherbergt Wohnungen. Ein ursprünglich noch vorhandenes

baugleiches Gebäude Richtung unmittelbar am Bahnhofsvorplatz ist bereits abgebrochen worden. Dadurch fehlen eine Platzkante sowie die bauliche und funktionelle Fassung des Bahnhofsvorplatzes

Busbahnhöfe und „Justizmeile“

Die Nutzungsart von der Gerichtsstraße bis zu den Gleisanlagen ist durch das vorhandene Justizzentrum am Friedrich-Engels-Ring mit Landes- und Amtsgericht sowie die vorhandene Wohnbebauung in der Südbahnstraße bestimmt. Der städtische Busbahnhof liegt direkt am Friedrich-Engels-Ring. Der regionale Busbahnhof liegt dahinter im Nordwesten. Der Stadtbusverkehr und Regionalbusbahnhof haben Neuordnungs- und Modernisierungsbedarf. Von der verlängerten Gerichtsstraße aus werden nach 1990 neu angelegte, dem Justizzentrum zugeordnete, eingezäunte Parkplätze erschlossen. Über den Regionalbusbahnhof wird ein privater Parkplatz erschlossen. In Randbereichen liegen Restflächen ohne Nutzung brach.

Ehemaliger Südbahnhof (Verladebahnhof)

Dieser südwestliche Bereich im Rahmenplangebiet liegt überwiegend brach. Ehemals vorhandene Lagergebäude sind abgebrochen worden. Mehrere Gleisstränge vor der historischen Verladekante werden nicht mehr genutzt und sind bereits von Spontanvegetation überwuchert. Die Fläche wird teilweise zum Abstellen von PKW genutzt. Die noch vorhandene geschlossene gründerzeitliche Bebauung in der Morgenland-, Robert-Blum- und Nordbahnstraße grenzt das Rahmenplangebiet nach Süden ab.

Teilbereich 2: „Johannesstraße“ mit den Flächen östlich der Demminer Straße

Johannesstraße

Auf der Nordseite der Johannesstraße liegen Gewerbeflächen des Rahmenplangebietes, die unmittelbar an vorhandene Wohnbebauung angrenzen. Zwischen der Beseritzer Straße und Demminer Straße stehen überwiegend 3-geschossige Wohn- und Geschäftshäuser. In der Mitte dieses Baufeldes fand 1995 eine Verdichtung durch Wohnungsbau mit ca. 80 Wohnungen in drei Gebäuden statt.

Zwischen der Beseritzer Straße und Stavener Straße befinden sich entlang der Ravensburgstraße Wohngebäude als Geschosswohnungsbau und Eigenheime. Von der Stavener Straße bis zur Sponholzer Straße wird das Plangebiet nördlich der Johannesstraße auf zwei Seiten von Eigenheimen eingefasst. Die Schulgebäude der „BIP-Kreativitätscampus Neubrandenburg gGmbH“ mit zugehörigen Sportanlagen sowie einer öffentlichen Sportspielanlage bildeten den nordöstlichen Abschluss des Rahmenplangebietes. Auf der Nordseite der Johannesstraße haben sich mehrere größere Gewerbebetriebe etabliert. Dazwischenliegende kleinere Gewerbeflächen stehen temporär leer und werden von wechselnden Unternehmen genutzt. Teilweise wurden Investitionen in die vorhandene Bausubstanz getätigt. Entlang der Beseritzer Straße ist zusätzlicher Wohnungsbau in Form von 9 Reihenhäusern entstanden.

Auf der Südseite der Johannesstraße wurde der größte Teil der in den vorbereitenden Untersuchungen beschriebenen ruinösen Bausubstanz bereits abgebrochen. Es sind ausschließlich gewerbliche Nutzungen vorhanden, keine Wohnungen. Eine größere Fläche wird von einem Autohaus in der Johannesstraße 12 genutzt. In dem Bereich wurden zwei neue Hallen errichtet.

An der Ecke Ihlenfelder Straße/Demminer Straße wurde in den 90er Jahren eine leerstehende Kaufhalle abgebrochen, um einen Kreuzungsausbau zwischen der Johannesstraße und der Demminer Straße zu ermöglichen. Auf dem Grundstück der

ehemalige Neubrandenburger Torkellerei in der Johannesstraße 15 wurden Ordnungs- und Sanierungsmaßnahmen in größerem Umfang durchgeführt. Das Grundstück verfügt über eine Anschlussbahnanlage neben dem Zuführgleis zur Anschlussbahn Industriegebiet Neubrandenburg (parallel zum Streckengleis nach Pasewalk). Diese Anschlussbahn ruht derzeit. Das Grundstück eines Tiefbaubetriebes schließt das Rahmenplangebiet nach Südosten ab.

4.4 VERKEHR

Die zentrale Erschließung durch den Bahnhof und die benachbarten Busbahnhöfe für den Stadt- und Regionalbusverkehr stellen einen Standortvorteil des Rahmenplangebietes dar. Durch die mangelhafte Verknüpfung dieser Verkehrsverbindungen des ÖPNV mit den angrenzenden Bereichen des Rahmenplangebietes wird dieser Vorteil jedoch nicht ausreichend ausgeschöpft.

Die für den Bahnverkehr notwendigen Gleisanlagen der Bahn AG in Ost-West-Richtung teilen das Sanierungsgebiet in eine Nord- und eine Südhälfte. Sie können im Rahmenplangebiet für alle Verkehrsteilnehmer nur über die Brücke der Demminer Straße überquert werden. Es ist ein grundlegender Nachteil der vorhandenen Erschließungsstruktur Neubrandenburgs, dass die Straßenquerung über die Bahngleise in relativ großer Entfernung zum Bahnhof liegt.

Die Demminer Straße als Landesstraße L 35 und städtische Hauptverkehrsstraße teilt das Rahmenplangebiet zusätzlich in einen Ost- und einen Westteil.

Am Bahnhofsgebäude ermöglicht eine Unterführung die Erschließung der Bahnsteige und durch beidseitige Zugänge eine Nord-Süd-Verbindung für Zufußgehende mittels Treppenanlagen. Zusätzliche Aufzüge an den Tunnelenden und Bahnsteigen ermöglichen eine barrierefreie Verbindung. Die Aufzüge sind auch durch Radfahrende nutzbar. Die Unterführung liegt direkt hinter dem Bahnhofsgebäude und erschließt hauptsächlich die Gleisanlagen. Sie ist daher keine adäquate Alternative als Stadtteilverbindung.

Eine Fußgängerbrücke am Busbahnhof erschließt außerdem auf der Westseite des Bahnhofs die Bahnsteige und bietet einen zusätzlichen Gleisübergang für Zufußgehende. Die Rampenlösung der Brücke ist nicht barrierefrei gestaltet. Sie wird von Radfahrern gern als Abkürzung und Nord-Süd-Verbindung über die Gleisanlagen genutzt. Das Rad muss dafür geschoben werden.

Eine niveaugleiche Querung ist für Zufußgehende am Bahnübergang Morgenlandstraße/Greifstraße möglich, der sich am westlichen Rand des Rahmenplangebietes befindet. Der Übergang führt jedoch über eine Folge von drei Schrankenanlagen.

Fließender Verkehr für Kfz

Das Rahmenplangebiet wird zwar von großen Hauptverkehrsstraßen der Stadt Neubrandenburg begrenzt, aber nur der südliche Teil ist über den Friedrich-Engels-Ring direkt angeschlossen.

Der größere, nördliche Teil wird indirekt über die Erschließungsstraßen der Wohngebiete Ihlenfelder Vorstadt und Vogelviertel erschlossen. Die Demminer Straße mit der Brücke über die Bahn belastet das Sanierungsgebiet als trennendes Element und durch Emissionen, kann aber nicht direkt zur Erschließung genutzt werden.

Eine Querung des Brückendamms war bis 2008 auf der Nordseite nur für Zufußgehende durch einen unattraktiven, schmalen Tunnel möglich. Im Rahmen der Umsetzung des Konzeptes zur Verbesserung der Stadtteilverbindungen von Neubrandenburg konnte zur Verbindung der Heiden- und Johannesstraße eine Straßenunterführung realisiert werden. Diese Unterführung dient sowohl dem fließenden Kfz-Verkehr als auch dem Fußgänger- und Radverkehr. Die Johannesstraße mündet auf der Ostseite in die Sponholzer Straße. An

diesem Knotenpunkt soll eine neue Hauptverkehrsstraße zur geplanten Ortsumgehung Richtung Osten anbinden.

Die Johannesstraße wird daher ab 2020 mit der Realisierung des 1. BA der Ortsumgehung und der damit verbundenen Aufhebung des Bahnübergangs Sponholzer Straße eine Verbindungsfunktion übernehmen.

Der nordwestliche Teil des Rahmenplangebietes wird durch die Greifstraße begrenzt. Eine Erschließung erfolgt derzeit über nicht ausgebaute Verlängerungen der Bertolt-Brecht-Straße und der Fasanenstraße. Beide Straßen enden als Garagen- bzw. Grundstückszufahrt ohne klare Ausbildung einer Wendemöglichkeit.

Auf der Südseite der Gleisanlagen sind die Grundstücke nur eingeschränkt an die Hauptverkehrsstraßen angebunden. Das erklärt sich aus der historischen Situation der großen Grundstückszuschneide, die überwiegend im Eigentum der Bahn AG waren. Der ehemalige Güterbahnhof ist, außer über direkte Zufahrten der Grundstücke am Friedrich-Engels-Ring, nur über die Straße Am Güterbahnhof an den Friedrich-Engels-Ring angebunden (Einrichtungsverkehr auf dem Fr.-E.-Ring, rechts rein – rechts raus). Eine Querung des Brückendamms der Demminer Straße, wie auf der Nordseite mit der Heidenstraße, ist nicht vorhanden.

Das südwestliche Bahnhofsumfeld wird über die Gerichtsstraße erschlossen, die an den Friedrich-Engels-Ring nur in eine Fahrtrichtung angebunden ist (Ausfahrt auf den Ring). Die Zufahrt in das Gebiet erfolgt über die Fritz-Reuter-Straße und Südbahnstraße. Die Südbahnstraße mündet in den Regionalbusbahnhof, über dessen Zufahrt auch Pkw-Stellflächen erschlossen sind.

Geh- und Radwege

Die Fußgängerbrücke über die Gleisanlagen mit Zugang zu den Bahnsteigen wurde im Jahr 2003 in Stand gesetzt. Sie ist mit einer Rampenneigung von 11 % nicht barrierefrei ausgebildet.

Um die behindertengerechte Erschließung der Bahnsteige zu gewährleisten, hat die Bahn AG 2019 den Neubau einer Unterführung am Bahnhofsgebäude realisiert. Zur Sicherung der Verbindungsfunktion in Nord-Süd-Richtung wird diese Unterführung vom Bahnhofsvorplatz ausgehend als Stadtteilverbindung Richtung Norden verlängert. Von diesem nördlichen Ausgang wurde eine Fußwegverbindung zur Heidenstraße hergestellt. Es fehlt gegenwärtig noch eine direkte öffentliche Wegführung in das Vogelviertel nach Norden bzw. Westen durch das Lokschuppenareal. An diesen weiterführenden Erschließungsstraßen auf der Nordseite des Bahnhofs entsprechen die Gehwege teilweise nicht den Anforderungen an benutzerfreundliche Fußgängerverkehrsanlagen. In der Heidenstraße sind zum Teil keine befestigten Gehwege vorhanden und entlang der Bahngleise wird nur einseitig ein Gehweg geführt.

Für den Radverkehr stehen entlang des Friedrich-Engels-Ringes, der Demminer Straße und der Sponholzer Straße straßenbegleitende Radwege zur Verfügung. Weitere separate Radwege sind im Rahmenplangebiet nicht vorhanden.

Ruhender Verkehr

Parkstände auf öffentlichen Verkehrsflächen

Parkstände für Pkw auf öffentlichen Parkplätzen gibt es im Sanierungsgebiet nur auf dem Bahnhofsvorplatz.

Der überwiegende Teil des Parkraumangebotes im Rahmenplangebiet befindet sich an kleinräumigen Erschließungsstraßen als Parkstände im öffentlichen Verkehrsraum.

Das öffentliche nutzbare Parkraumangebot im Rahmenplangebiet hat folgende Kapazitäten:

- Bahnhofsvorplatz	41 Parkstände
- am Regional-Busbahnhof, von der Buswende aus erschlossen	12 Parkstände
- Straßenraum Greifstraße, Nordseite halbseitig auf dem Gehweg	78 Parkstände
- Straßenraum Greifstraße Südseite von B.-Brecht-Straße Fasanenstraße	18 Parkstände
- Straßenraum Greifstraße, Südseite von der Heidenstraße bis zum östlichen Ende der Greifstraße	40 Parkstände
- vor der Heidenstraße Nr. 13 in Senkrechtaufstellung, aber kein Gehweg!	16 Parkstände
- an der Heidenstraße auf der Nordseite	30 Parkstände
- auf der Stichstraße an der IKK, Greifstraße 107	6 Parkstände
- Stavener Straße	8 Parkstände
- Gerichtsstraße	6 Parkstände
Bestand gesamt	363 Parkstände

Öffentlich zugängliche Stellplätze/Stellplatzanlagen auf privaten Flächen

Am Südbahnhof werden teilweise private Brachflächen der abgebrochenen Verladegebäude zum Abstellen von PKW genutzt. Obwohl die Erschließung und Befestigung des Geländes sehr unzureichend ist, werden hier bis zu 100 Pkw abgestellt.

Stellplätze und Stellplatzanlagen im Sanierungsgebiet sind als öffentlich zugängliche private Abstellfläche für PKW an folgenden Standorten vorhanden:

- Stellplatzanlage der Staatsanwaltschaft des Justizzentrums am Ende der Gerichtsstraße
- Stellplatzanlage am Ende der Südbahnstraße
- Stellplatzanlagen der Neubrandenburger Wohnungsgesellschaft mbH auf dem eigenen Grundstück und zwischen der Heidenstraße und den Gleisanlagen
- Stellplätze vor dem Gelände des ehemaligen Bahnpostamtes am Ende der Greifstraße
- Stellplätze in der Greifstraße in Schrägaufstellung vor den Wohnblöcken Nr. 77 – 86
- Stellplatzanlage Am Güterbahnhof

Alle übrigen im Bestandsplan dargestellten privaten Stellplätze sind nicht öffentlich.

Fahrradabstellanlagen

Eine einfache öffentliche Fahrradabstellanlage mit 44 überdachten Einstellplätzen befindet sich auf dem östlichen Bahnhofsvorplatz. Sie ist nicht ausreichend bemessen.

ÖPNV

Mit der Bahn wird Neubrandenburg durch die Deutsche Bahn AG und weitere Anbieter etwa im Stundentakt bedient in Richtung Süden (Neustrelitz - Berlin), in Richtung Norden (Stralsund –Sassnitz - Trelleborg), in Richtung Osten (Pasewalk - Stettin) sowie in Richtung Westen (Bützow – Güstrow - Hamburg).

In unmittelbarer Bahnhofsnähe befinden sich der städtische Busbahnhof sowie der regionale Busbahnhof, das ist ein großer Standortvorteil im Sanierungsgebiet. Der Übergang vom Empfangsgebäude der Bahn zu den Busbahnhöfen ist jedoch verbaut, unattraktiv und für Ortsfremde schwer aufzufinden.

Die Fußwegverbindung von den Haltestellen des ÖPNV in den Bereich nördlich der Gleisanlagen ist über die Fußgängerbrücke, durch die Unterführung am Bahnhofsgebäude oder entlang des Friedrich-Engels-Ringes und der Demminer Straße über deren Brückenbauwerk möglich.

4.5 DENKMALSCHUTZ

Folgende Objekte sind als Einzeldenkmale im Sinne des Denkmalschutzgesetzes M-V geschützt:

Laufende Nummer für Rahmenplanung	Bezeichnung	Objekt
1	Am Bahnhof 3	ehemaliger Stall mit Treppengiebel
2	Am Bahnhof	Bahnhofsanlage mit:
	Am Bahnhof 5/6	Empfangsgebäude/
	Am Güterbahnhof 5	Güterabfertigungsgebäude
		„altem“ Ringlokschuppen
		„neuem“ Ringlokschuppen
		Werkstatt (am neuen Ringlokschuppen)
		zwei Wassertürmen (rund)
		Wasserturm (von 1864) und
		Stellwerk W 2
3	Am Pferdemarkt 1	Wohnhaus mit Fachwerkspeicher
4	Friedrich-Engels-Ring 1 a	Wohnhaus
5	Friedrich-Engels-Ring 4/5	Wohnhaus
6	Friedrich-Engels-Ring 6	Wohnhaus
7	Friedrich-Engels-Ring 7	Wohnhaus
8	Friedrich-Engels-Ring 7 a	Wohnhaus
9	Friedrich-Engels-Ring 11	Verwaltungsgebäude
10	Südbahnstraße 15	Wohnhaus
11	Fritz-Reuter-Straße 18	Wohnhaus
12	Robert-Blum-Straße 1	Wohnhaus
13	Robert-Blum-Straße 2	Wohnhaus
14	Robert-Blum-Straße 3	Wohnhaus
15	Robert-Blum-Straße 5	Wohnhaus
16	Morgenlandstraße 29	Wohnhaus
17	Morgenlandstraße 34	Wohnhaus
18	Morgenlandstraße 35	Wohnhaus mit Vorgarten und Zaun
19	Johannesstraße 1	An der Westseite der ehemaligen Baustoffhandlung befindet sich ein denkmalgeschütztes Relief aus dem Jahr 1938 von Wilhelm Jaeger
20	Ihlenfelder Straße 7/8	Wohnhaus

Denkmalobjekte sind auf der Webseite der Stadt Neubrandenburg einsehbar unter:
<https://www.neubrandenburg.de/Leben-Wohnen/Wohnen-Bauen/Denkmalschutz>.

Das kleine, eingeschossige Gebäude in Ziegel-Sichtmauerwerk, Am Bahnhof 3, ist saniert und als Geschäftshaus in Nutzung. Es stellt eine städtebaulich wichtige räumliche Fassung des Bahnhofsvorplatzes auf der Westseite dar.

Das von 1946 bis 1952 in Anlehnung an die Vorgängerbebauung neu errichtete Empfangsgebäude der Bahnhofsanlage ist teilsaniert. Die Empfangshalle führt vom Vorplatz geradlinig auf eine Tunnelzuführung zu den Fernbahnsteigen. Die Unterführung und die Bahnsteige einschließlich Überdachungen wurden 2017 bis 2019 erneuert.

Das Güterabfertigungsgebäude, Am Güterbahnhof 5, besteht aus einer großen Halle mit überdachten Laderampen auf der Gleis- und Straßenseite und einem kleinen zweigeschossigen Büro-Kopfbau am Westgiebel. Am Ostgiebel wurde nach 1945 eine große Betonrampenfläche mit Stahl-Überdachung angebaut. Die Halle und der Kopfbau wurden 2009 saniert und in neue Nutzungen überführt.

Alle weiteren als Einzeldenkmal geschützten Gebäude der Bahnhofsanlage stehen leer und sind in sehr schlechten Bauzuständen:

Der ältere Ring-Lokschuppen aus der ersten Bauphase des Bahnhofs wird wesentlich durch sein Klinkermauerwerk und den daran anschließenden eckigen Wasserturm von 1864 sowie das Satteldach geprägt. Der ehemalige Wasserturm ist als Bürogebäude umgebaut worden. Die gesamte Bausubstanz ist ebenso wie im Falle der beiden dahinterstehenden runden Wassertürme bereits desolat. Das nüchterne Erscheinungsbild des neueren Ring-Lokschuppens mit angefügtem Werkstattgebäude aus dem ersten Drittel des 20. Jahrhunderts wird durch das Pultdach und die Metalltore zur Bahnseite dominiert. Ebenfalls überkommen sind die Drehscheiben jeweils vor den Ring-Lokschuppen. Das ehemalige Stellwerk W 2 befindet sich zwischen den Gleisen an der Kleingartenanlage. Hervorzuheben ist die bis heute erhaltene Gesamtheit des Bahnhof-Ensembles, welches neben dem geschichtlichen und technikgeschichtlichen auch einen städtebaulichen Denkmalwert besitzt.

Das Fachwerkgebäude Am Pferdemarkt 1 ist ein ehemaliges Wohnhaus, das bis 2004 durch die Kunstsammlung als ständige Ausstellung genutzt wurde. Seit 2009 wird es als Vereinsgebäude genutzt und derzeit saniert. Von dem ehemaligen Garten der Villa wurde ein großer Teil mit dem Ausbau der Nebenanlagen an der Pferdemarktkreuzung vereinnahmt. Der zur Villa gehörende Fachwerkspeicher steht separat auf der Nordseite des Grundstücks und befindet sich insbesondere seit dem teilweisen Abriss im Jahr 2013 in einem desolaten Zustand.

Das Wohnhaus am Friedrich-Engels-Ring 1 a wurde im Rahmen der Reaktivierung der Anlagen Am Güterbahnhof ebenfalls saniert. Die Wohnhäuser Friedrich-Engels-Ring 4 bis 7 a sind teilweise saniert und als Wohn- und Geschäftshäuser in Nutzung. Das Verwaltungsgebäude Friedrich-Engels-Ring 11 dient noch heute der Handwerkskammer. Es bildet die westliche Baufront des Bahnhofsvorplatzes.

Folgende Wohngebäude sind als Einzeldenkmal unter Schutz gestellt:

Südbahnstraße 15, Fritz-Reuter-Straße 18, Robert-Blum-Straße 1, 2, 3 und 5, Morgenlandstraße 29, 34 und 35 und Ihlenfelder Straße 7/8.

Im Bereich des Rahmenplanes sind folgende Bodendenkmale gemäß § 2 (5) Denkmalschutzgesetz M-V bekannt:

Südöstlich des Rahmenplangebietes grenzt an der Johannesstraße/Sponholzer Straße das Bodendenkmal „Tilly Schanze“. Auf der Westseite des derzeitigen Regionalbusbahnhofes ist ein Fundplatz bekannt.

4.6 ALTLASTEN

Altlastuntersuchungen wurden für das ehemalige Gaswerk und den Bereich der Ring-Lokschuppen vorgenommen.

Für den Bereich des Gaswerkes hat die URST Umwelt- und Rohstoff-Technologie GmbH Greifswald 2005 Sanierungsuntersuchungen für das Sanierungsprojekt ehemaliges Gaswerk Neubrandenburg „Am Güterbahnhof“ erstellt. Im Rahmen dieser Untersuchungen wurden kontaminierte Bereiche festgestellt und Sanierungskonzepte aufgezeigt. Eine Entsorgung der Altlasten entsprechend eines Konzeptvorschlages ist erfolgt. Die Flächen sind mit einem Parkplatz einer neuen Nutzung zugeführt worden.

Für den Standort Neubrandenburg – 1064 (Bereich Ring-Lokschuppen Flur 11, Flurstück 313/63) liegt eine orientierende Untersuchung des TÜV Nord Umweltschutz GmbH Rostock vom 22.06.00 vor. Ein aktueller Handlungsbedarf wird in den Ergebnissen der orientierenden Untersuchung nicht aufgezeigt. Bei Nutzungsänderungen und notwendigen Baumaßnahmen sind die gesetzlichen technischen Regeln im Zusammenhang mit den dargestellten Befunden zu beachten.

Für die Lokschuppengebäude wurde am 28.07.09 ein Untersuchungsbericht Schadstoffuntersuchungen durch das Baustoffprüflabor Neustrelitz GbR fertiggestellt. Im Ergebnis wurde eingeschätzt, dass alle untersuchten Bauteile mit gesundheitsgefährdenden Stoffen belastet sind. Es werden umfangreiche Maßnahmen zur Entsorgung bzw. Sanierung empfohlen.

4.7 MITGELTENDE PLANUNGEN IM RAHMENPLANGEBIET

Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan der Stadt Neubrandenburg, in der Fassung der 5. Änderung (letztmalig berichtigt am 25.05.17) sind die Flächen wie folgt gekennzeichnet:

Gewerbliche Bauflächen (G):

- Gelände der Deutschen Post AG nordwestlich der Fußgängerbrücke und auf dem Garagenkomplex an der Bertolt-Brecht-Straße bis einschließlich Gelände der BRG Bau-Regie GmbH Bertolt-Brecht-Straße 1 c
- alle Flächen südlich der Johannesstraße
- Teilflächen nördlich der Johannesstraße von der Besitzer Straße bis zur Stavener Straße

Wohnbauflächen (W):

- Grundstücke der Wohnblöcke südlich der Greifstraße Nr. 47 bis 106
- Teilflächen nördlich der Johannesstraße als Grundstücke der Wohnblöcke südlich der Ravensburgstraße Nr. 4 bis 46 c
- Grundstücke der Eigenheime an der Sponholzer und Ravensburgstraße
- Grundstücke nördlich der Robert-Blum-Straße und östlich der Morgenlandstraße.

Flächen und Einrichtungen für den Gemeinbedarf, untergliedert nach

- Bildungseinrichtung/Schule
 - Bertolt-Brecht-Straße 1 b
 - Johannesstraße 18
- Spielplatz
 - verlängerte Fasanenstraße
 - Sportspielplatz Johannesstraße/Ecke Stavener Straße

Alle übrigen Flächen sind als Gemischte Bauflächen (M) gekennzeichnet. Sonderbauflächen sind nicht ausgewiesen, jedoch Flächen für Bahnanlagen. Das Rahmenplangebiet befindet sich in einem Bauschutzbereich für den Flugplatz Neubrandenburg sowie von Flugsicherungsanlagen.

Bebauungspläne (Ausgrenzung im Bestandsplan dargestellt)

- B-Plan Nr. 22 „Johannesstraße“ (2. Änderung vom 24.05.17, rechtskräftig)
- B-Plan Nr. 117 „Lokschuppenareal“ (in Aufstellung)
- B-Plan Nr. 122 „Westliches Bahnhofsquartier“ (in Aufstellung)
- B-Plan Nr. 72 „Anbindung Johannesstraße – Demminer Straße“ (rechtskräftig)

Städtebauliche Konzepte

- Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)
 - Stadtteilkonzept Ihlenfelder Vorstadt
 - Stadtteilkonzept Vogelviertel
- Monitoring für das URBAN II-Gebiet NORD: Stadt

4.8 BESONDERE ANFORDERUNGEN DURCH TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE (TÖB) ALS ERGEBNIS DER VORBEREITENDEN UNTERSUCHUNGEN

- Das Plangebiet liegt innerhalb des Schutzbereiches für den militärischen Flugplatz Neubrandenburg sowie im Wirkungsbereich von Flugsicherungsanlagen. Das Aufstellen von Baukränen ist zu beantragen (Der Flughafen wird nicht mehr militärisch, sondern nur noch zivil genutzt. Deshalb wird diese ehemalige Anforderung der Wehrbereichsverwaltung Nord AS Kiel aufrechterhalten.).

5. NUTZUNGSPLAN

5.1 ART DER BAULICHEN NUTZUNG

Die noch vorhandenen Leerstände und Brachen der innenstadtnahen, zentral gelegenen Flächen sollen beseitigt und in eine vielfältige Mischnutzung überführt werden. Dabei sind die vorhandenen und geplanten Wohnnutzungen ebenso zu berücksichtigen, wie die Anforderungen zum Erhalt der Gewerbebetriebe.

Durch die Bahn AG sollen zukünftig im Bereich der Bahnsteige sechs Gleistrassen weiter betrieben werden. Alle auf dem Areal noch in Betrieb befindlichen Anlagen und sonstige, für die Planung notwendigen Restriktionen sind im Bericht zur Aufwertung des Bahnhofsumfeldes vom 03.05.07 in einem „Restriktionsplan“ dargestellt und wurden in die Rahmenplanung übernommen.

Auf freiwerdenden Gleis- und Nebenanlagen werden gewerblich zu nutzende Flächen sowie gemischte Bauflächen, Sondergebiete und Wohnbauflächen vorgesehen. Darüber hinaus sind Abstandsflächen mit Großgrün geplant.

Die vorhandenen Wohngebäude haben Bestandsschutz. Sie sind überwiegend bewohnt und die Eigentümer der Gebäude planen keine Rückbaumaßnahmen. Eine direkte Konfrontation durch die Bestandssituation zwischen gewerblich genutzten Flächen und Wohnflächen ist in mehreren Bereichen des Gewerbegebietes vorhanden, zum Beispiel an der Johannesstraße. Am ehemaligen Bahnpostamt, an den leer stehenden Ring-Lokschuppen sowie am Südbahnhof bestehen diese Konflikte durch die Leerstände zurzeit nicht.

Ein Konfliktpotenzial könnte neu entstehen, wenn die leerstehenden Gebäude und brachliegenden Freiflächen einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden. Im Teilbereich 1 „Bahnhofsumfeld“ soll das vermieden werden, indem vorhandene Wohnnutzungen im westlichen Teil durch neue größere Wohnbauflächen beidseitig der Bahngleise ergänzt werden. Für die geplante Bebauung ist die Lärmemission durch den Bahnbetrieb zu berücksichtigen und ggf. sind aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Die Fläche der Garagen westlich der Bertolt-Brecht-Straße sollen zu Gunsten einer Neubebauung abgebrochen werden können und zusammen mit dem genutzten Gewerbebestand Richtung Bahnübergänge Morgenlandstraße zu einem Mischgebiet entwickelt werden.

Für die beiden denkmalgeschützten Lokschuppen sollen durch die Ausweisung einer gemischten Baufläche eine Nutzung und somit der Erhalt gesichert werden. Neben den Lokschuppen ist aus denkmalpflegerischer Sicht ebenfalls auf die Erhaltung der Wassertürme und des Werkstattgebäudes (§ 6 DSchG M-V) hinzuweisen, da es sich bei den Gebäuden sowohl städtebaulich als auch inhaltlich um eine zusammenhängende Gesamtanlage handelt.

Für den gesamten Teilbereich 2 „Johannesstraße“ soll gesichert sein, dass gewerbliche Bauflächen, die vor allem entlang der Bahngleise gute Entwicklungschancen haben, nicht gehemmt werden. Zur Abrundung des Wohnungsbestandes ist es jedoch auch sinnvoll, in der Ravensburgstraße vorhandene Lücken in der Eigenheimbebauung zu schließen. An der Beseritzer Straße sind beidseitig und bis zur Demminer Straße gemischte Bauflächen geplant, um das vorhandene Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten fortzuführen.

Zur Sicherung der Entwicklung der zentralen Versorgungsbereiche Innenstadt, Straußstraße, Kranichstraße und Burgholzstraße sind die Ansiedlungen von großflächigen Einzelhandelseinrichtungen sowie von Nahversorgungseinrichtungen im Rahmenplangebiet nicht zulässig.

Die Nutzungsorientierung aus dem Flächennutzungsplan kann weitgehend übernommen werden. Durch die notwendige Präzisierung ergeben sich jedoch folgende Änderungen:

- Vergrößerung der Wohngebiete des Bestandes im Quartier Morgenlandstraße/Robert-Blum-Straße bis zu den Gleisanlagen und im Vogelviertel für den südlichen Teil auf den Flächen der ehemaligen Bundespost als Wohnbaufläche
- gemischte Baufläche (M) statt Gewerbeflächen westlich der Bertolt-Brecht-Straße am Gleisdreieck und auf der Fläche der Garagen an der Bertolt-Brecht-Straße
- Neuordnung der öffentlichen Verkehrsfläche für die Busbahnhöfe
- Darstellung der Grundstücke der Ring-Lokschuppen als gemischte Baufläche
- Ausweisung der Flächen um das denkmalgeschützte Gebäude des Güterbahnhofes als Gewerbefläche statt als gemischte Baufläche wie bisher
- Vergrößerung der gemischten Baufläche (M) zwischen Demminer Straße und Beseritzer Straße um die östliche Seite der Beseritzer Straße

Für den Rahmenplan wird die allgemeine Definition der Flächennutzung des Flächennutzungsplanes übernommen als Wohnbaufläche (W), gemischte Baufläche (M), und gewerbliche Baufläche (G). Eine weitergehende Differenzierung soll durch die für die jeweiligen Bauflächen aufgestellten Bebauungspläne getroffen werden.

Die Flächen südlich der Johannesstraße sollen als Gewerbegebiet vorrangig die vorhandenen Gewerbebetriebe sichern und ihnen Entwicklungsoptionen eröffnen. Auf Grund der vorhandenen Erschließungsbedingungen durch den Gleisanschluss südlich der Johannesstraße und die geplante Anbindung der Ortsumgehung an die Sponholzer Straße wird eine Ansiedlung von Unternehmen angestrebt, die diese günstigen Standortbedingungen nutzen können. Der ehemalige Containerumschlagplatz ist ein Alleinstellungsmerkmal für den Güterumschlag Straße-Schiene.

Das Flurstück mit den denkmalgeschützten Ring-Lokschuppen und den Wassertürmen hat einen besonderen Charakter. Seine Nutzung hängt wesentlich vom Erhalt der Bestandsgebäude ab. Um verschiedene Nutzungsoptionen zu ermöglichen, wird für diesen Bereich im städtebaulichen Rahmenplan eine gemischte Baufläche ausgewiesen. Die möglichen Nutzungen sind im B-Plan Nr. 117 „Lokschuppenareal“ näher festzulegen. Stellplätze sind in diesen Gebieten nur für diese zugelassenen Nutzungen erlaubt. Falls sich herausstellt, dass die Ring-Lokschuppen nicht in diesem Sinne nachgenutzt werden können, ist die Gebietseinstufung neu zu bewerten.

5.2 MAß DER BAULICHEN NUTZUNG

Für unbebaute und nach Abbruch neu zu bebauende Grundstücke ist, wenn kein Bebauungsplan vorliegt, das zulässige Maß der baulichen Nutzung aus Art und Maß der Umgebungsbebauung abzuheben, soweit dafür prägende Merkmale vorhanden sind. Dieser Fall für die Zulässigkeit des Bauens innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteiles gemäß § 34 BauGB ist jedoch nur vereinzelt gegeben, zum Beispiel für die Lückenschließungen der Eigenheime in der Ravensburgstraße.

In aller Regel werden für Vorhaben der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen Bebauungspläne notwendig sein. Mit dem Gesetz zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte vom 21.12.06 sind im Einzelfall über die Regelungen des § 13 a (Bebauungspläne der Innenentwicklung) Erleichterungen und Beschleunigungen für das Planungsverfahren möglich.

5.3 EINRICHTUNGEN DES GEMEINBEDARFS

Die vorhandenen Flächen und Gebäude der Johannesstraße Nr. 18 werden erhalten. Sie sollen schulischen, sozialen und sportlichen Zwecken dienen. Die vorhandene Grundschule, der Sportplatz und Spielplatz sowie die Kindereinrichtung sind zu erhalten.

Das Schulgebäude in der Bertolt-Brecht-Straße mit Sporthalle und dazugehörigen Freiflächen ist zu erhalten. Es soll weiterhin schulischen Zwecken dienen. Ein zentraler Sport- und Spielplatz für das Vogelviertel soll weiterhin etwa im Bereich des jetzigen Standortes an der verlängerten Fasanenstraße vorgesehen werden. Der derzeitige Zustand des Platzes ist sanierungsbedürftig. Der vorhandene Sportspielplatz an der Johannesstraße/Ecke Stavener Straße wird intensiv genutzt und soll ebenfalls erhalten werden, da er nachbarschaftsverträglich gelegen ist.

Weitere öffentliche Einrichtungen für die soziale, kulturelle und freizeitbezogene Infrastruktur sind gegenwärtig nicht vorgesehen.

6. VERKEHRSPPLAN

6.1 EINBINDUNG IN DIE STADTSTRUKTUR/ERSCHLIEßUNGSSTRUKTUR

Neben der zwangsläufig trennenden Wirkung der Bahngleise wird das Rahmenplangebiet zusätzlich durch das Brückenbauwerk der Demminer Straße in Nord-Süd-Richtung geteilt. Diese Brücke wurde bis 2018 in mehreren Bauabschnitten erneuert. Im Zusammenhang mit dem Ersatzneubau West erfolgte 2007/2008 eine Verbindung der Heidenstraße mit der Johannesstraße als Unterführung im Brückendamm.

Eine Anbindung der Johannesstraße an die Demminer Straße ist im Zusammenhang mit der Realisierung des 1. Bauabschnittes der Ortsumgehung bis 2020 von Bedeutung, um den weiträumigen Verkehr auf möglichst kurzem Weg an das übergeordnete Straßennetz anzubinden. Dadurch soll eine Attraktivitätssteigerung der entlang der Bahnanlagen an der Johannesstraße und Heidenstraße liegenden Gewerbeflächen sowie eine Verkehrsentlastung der anliegenden Wohngebiete erreicht werden.

Die bereits beräumte Fläche für eine mögliche Rampenführung auf der östlichen Seite des Brückenbauwerks wird im Rahmenplan als Verkehrsfläche dargestellt. Die bisher vorgehaltene Fläche westlich des Brückenbauwerks an der Heidenstraße wird nach dem überarbeiteten Planungsstand nicht mehr benötigt und als gemischte Baufläche vorgesehen. Mit dem geplanten Ausbau des Knotens Demminer Straße/Johannesstraße wird die Bedeutung dieser Erschließungsstraßen für das Rahmenplangebiet erhöht werden.

Das grundsätzliche Problem, dass die Gleise für alle Verkehrsarten an dieser Stelle und nicht in Bahnhofsnähe überwunden werden, bleibt jedoch bestehen. Diesem Mangel soll durch eine nachholende Strukturierung entgegengewirkt werden.

Die vorhandenen Probleme sind für die Längs- und Querverbindungen durch folgende Maßnahmen zu verbessern:

- attraktive, gut auffindbare Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer vom neu geschaffenen nördlichen Bahnanschluss in das Vogelviertel und in die Ihlenfelder Vorstadt
- Neuordnung der Verkehrsströme auf dem Bahnhofsvorplatz
- Ausbau der Anbindung der Demminer Straße an die Johannesstraße und der Heidenstraße
- Anbindungen der vorhandenen Fußgängerbrücke in die weiterführenden öffentlichen Verkehrsflächen verbessern
- Verbindung des südlichen Endes der Bertolt-Brecht-Straße mit der Verlängerung der Fasanenstraße am nördlichen Ende der Fußgängerbrücke zur Erschließung der geplanten Wohnbauflächen

Über das Rahmenplangebiet hinaus sind folgende Hauptachsen für die Einbindung in die Stadtstruktur von besonderer Bedeutung:

- Demminer Straße und Friedrich-Engels-Ring
- Stargarder Straße als Verbindung mit der Innenstadt und dem Zentrum Neubrandenburgs
- Greifstraße, Fasanenstraße und Kranichstraße für das Wohngebiet Vogelviertel und über die Verlängerung der Fasanenstraße in das Wohngebiet Reitbahnviertel
- Ihlenfelder Straße, Ravensburgstraße und Sponholzer Straße für das Wohngebiet Ihlenfelder Vorstadt
- Fuß- und Radwegverbindung zwischen der Morgenlandstraße und der Bertolt-Brecht-Straße im Vogelviertel
- Fritz-Reuter-Straße mit der Anbindung an den Friedrich-Engels-Ring und der Fußwegverbindung über die Wallanlage zur Innenstadt

6.2 FLIEßENDER VERKEHR

Die neu anzulegenden Erschließungsstraßen werden in das vorhandene Straßennetz eingebunden. Je nach Belegungsgrad und Bedeutung ist der Ausbaugrad zu staffeln. Im Interesse der Verkehrsberuhigung und Sparsamkeit ist im Einzelfall entsprechend der Belegung zu prüfen, ob Mischverkehrsflächen ausgewiesen werden können.

Von folgenden Erschließungsstraßen ist der Neubau geplant:

- Querverbindung von der Gerichtsstraße Richtung Westen bis zur Morgenlandstraße mit Anbindung an den Bahnhofsvorplatz
- Neubau einer öffentlichen Erschließungsstraße parallel zu den Bahngleisen als Verbindung der südlichen Verlängerungen der Bertolt-Brecht-Straße und Fasanenstraße im Sanierungsgebiet

Folgende Straßen und Plätze sind bedarfsgerecht um- und auszubauen:

- Bahnhofsvorplatz
- Busbahnhöfe
- Straße Am Güterbahnhof
- Straße Am Pferdemarkt
- Gerichtsstraße (anteilig) mit beidseitigen Gehwegen und Verlängerung als geplante Erschließungsstraße bis zur Morgenlandstraße
- Südbahnstraße anteilig bis zu den Busbahnhöfen
- Heidenstraße
- Verlängerung der Fasanenstraße ab Greifstraße bis zur Fußgängerbrücke mit beidseitigen Gehwegen
- Sanierung der südlichen Verlängerungen der Bertolt-Brecht-Straße und Fasanenstraße im Rahmenplangebiet

Sicherung bzw. Herstellung eines ordnungsgemäßen Erhaltungszustandes vorhandener Verkehrsanlagen, zum Beispiel Gehwege vom Pferdemarkt zur Straße Am Pferdemarkt, Gehwege in der Greifstraße und Ravensburgstraße, westlicher Gehweg Sponholzer Straße sowie Gehwege an den Busbahnhöfen.

6.3 GEH- UND RADWEGE

Eine straßenbegleitende Radwegführung ist im Bestand nur entlang dem Friedrich-Engels-Ring und der Demminer Straße vorhanden sowie außerhalb des Rahmenplangebietes in der Ravensburgstraße und der Sponholzer Straße. Zusätzliche separate Radwegführungen sind im Rahmenplangebiet nicht vorgesehen.

Die Erschließungsstraßen im Vogelviertel befinden sich wegen der gewollten flächendeckenden Verkehrsberuhigung innerhalb einer Tempo-30-Zone. Wegen der niedrigen zulässigen Höchstgeschwindigkeit bedarf es keiner Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr (§ 45 StVO). Daher wird der Radfahrer von den vorhandenen Radwegen und aus der geplanten Unterführung der Nord-Süd-Stadtteilverbindung auf die Fahrbahn geführt. In den über das Rahmenplangebiet hinaus weiterführenden Erschließungsstraßen sind ebenfalls keine straßenbegleitenden Radwege vorhanden.

Die Erhöhung des Komforts und der Sicherheit der Radfahrerenden ist bei der geplanten Fahrbahn-Mitnutzung durch eine radfahrerfreundliche Gestaltung zu gewährleisten. Mit den zu erarbeitenden Bebauungsplänen ist zu prüfen, ob in Teilbereichen eine Erweiterung des vorhandenen Radwegesystems geschaffen werden soll. Beim Um- und Ausbau der Straßen im Sanierungsgebiet sind straßenbegleitende Gehwege in ausreichender Breite entsprechend der Anforderungen an benutzerfreundliche Fußgängerverkehrsanlagen anzulegen.

Die neue Unterführung der Bahngleise war notwendig geworden, um die barrierefreie Nutzung des Bahnhofs zu sichern und eine bessere, umwegefreie Erreichbarkeit der ÖPNV-Knotenpunkte zu ermöglichen. Außerdem soll diese Erschließungsachse die nördlichen Stadtteile in einer geradlinigen Führung mit der Innenstadt verbinden.

Eine neue Verbindung für Fußgänger und Radfahrer von der Straße Am Güterbahnhof im Westen der Demminer Straße unter der Brücke entlang der Gleisanlage nach Osten ist als Option in den Rahmenplan aufgenommen worden. Die mögliche Trassenführung mit einer Verlängerung bis zur Alfred-Lythall-Straße liegt außerhalb des Rahmenplangebietes.

6.4 RUHENDER VERKEHR/PARKSTÄNDE IM STRAßENRAUM UND AUF PARKPLÄTZEN

Es ist eine grundsätzliche städtebauliche Zielstellung, den privaten Stellplatzbedarf der vorhandenen und geplanten Nutzungen auf den jeweiligen Grundstücken selbst abzudecken. Bei begrenzten Kapazitäten können zusätzliche Flächen in abschirmenden Grünflächen (Abstandsgrün) zu Bahnanlagen für private Stellplätze genutzt werden.

Folgende Standorte sind zur Abdeckung des standortbezogenen Bedarfs für bewirtschaftete Parkstände im Straßenraum und auf Parkplätzen vorhanden:

1. Parkstände mit Nutzerwidmung

- südlich der Heidenstraße für die Deutsche Bahn-AG als Park & Ride- Parkplätze sowie weitere Anlieger
- westlich des Bahnhof-Empfangsgebäudes zwischen den Busbahnhöfen und der verlängerten Gerichtsstraße als Park & Ride-Parkplätze und für Anlieger im Sanierungs- und Rahmenplangebiet nach Erfordernis

2. Parkstände

- auf dem Bahnhofsvorplatz
- westlich des Bahnhof-Empfangsgebäudes
- südlich der Heidenstraße als nördliche „Bahnhofsvorfahrt“ am nördlichen Ausgang der Unterführung unter den Gleisanlagen

6.5 RUHENDER VERKEHR/PRIVATE STELLPLÄTZE AUF PARKPLÄTZEN UND IN GARAGEN UND FAHRRADABSTELLANLAGEN

Die Wohnblöcke an der Greifstraße werden zum ehemaligen Bahnpostamt durch lange mehrzeilige Garagenreihen abgegrenzt.

Als abschirmendes Element üben die Garagen zumindest im Erdgeschoss und für den Wohnhof eine zusätzliche Funktion aus.

Um zur geplanten Wohnnutzung bis zu den Gleisanlagen eine Pufferzone beizubehalten, wird ein begrünter Parkplatz bzw. Streifen mit Garagen vorgesehen. Um den Erhalt der Garagen und die Zuordnung zu den Wohngebäuden nach Bedarf entwickeln zu können, kann ein Großteil der Garagen in diesen Streifen integriert werden. Zur Auflockerung der Gestaltung sollen jedoch blockhafte Abschnitte und Zugänge zu den vorhandenen Wohnhöfen gebildet werden.

Der Garagenkomplex westlich der Bertolt-Brecht-Straße hat nicht diese Abschirmungsfunktion. Er soll zu Gunsten einer höherwertigen Nutzung für das Wohnen oder entsprechend Gebietskategorie Mischgebiet für nicht störendes Gewerbe aufgegeben werden.

Die 140 m lange Garagenreihe am Wohnblock Greifstraße 77 bis 86 kann erhalten bleiben, solange der Wohnblock im Bestand nicht verändert wird. Die Garagen sollen hier ebenfalls als Puffer zur geplanten Entwicklung der denkmalgeschützten Lokschuppen dienen. Die Erschließung der Garagen ist auf dem eigenen Grundstück zu sichern. Im Rahmenplan-gebiet sind zwei Fahrradabstellanlagen vorgesehen, auf dem Bahnhofsvorplatz und am nördlichen Ende der neuen Stadtteilverbindung als Unterführung unter den Gleisanlagen.

6.6 ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)

Die vorhandenen Zuwegungen zu den Haltestellen der Stadt- und Regionalbusse sowie der Bahn sind für die Nutzung durch die Fahrgäste in ihrer Verflechtung und baulich-gestalterischen Qualität zu verbessern.

Der geplante Um- und Ausbau der Busbahnhöfe soll außerdem eine schlüssige Gehwegführung von der geplanten westlichen Anbindung an die Morgenlandstraße zum Bahnhof ermöglichen. Die Verbindung beider Busbahnhöfe zum Bahnhofsvorplatz ist funktionell und gestalterisch grundlegend zu verbessern. Eine geradlinige Wegeführung soll der besseren Orientierung dienen und Umwege vermeiden. Am Bahnhofs-Empfangsgebäude wurden die Gestaltung der Bahnsteige und deren Erreichbarkeit durch die barrierefrei gestaltete Unterführung erheblich verbessert.

7. GESTALTUNGSPLAN

7.1 STADTBILD

Es ist das grundsätzliche Ziel der Sanierungsmaßnahme, das Stadtbild von Neubrandenburg an der wichtigen Nahtstelle zwischen der Innenstadt und den nördlich angrenzenden Stadtgebieten aufzuwerten.

Dies ist auch deshalb notwendig, weil sich das Sanierungsgebiet dem Bus- und Bahnreisenden als erstes und letztes Bild von der Stadt präsentiert. Durch die Schneisenwirkung der Gleise ist außerdem das Bild der angrenzenden Flächen von der Brücke Demminer Straße aus für alle Verkehrsteilnehmer und insbesondere auch Fußgänger und Radfahrer sehr präsent.

Folgende Ziele sollen erreicht werden:

- Beseitigung der städtebaulichen Missstände und Ausbildung differenzierter Teilbereiche, die durch Abrundung oder Erneuerung der vorhandenen Bausubstanz jeweils einen eigenständigen, unverwechselbaren Charakter erhalten
- die entlang der Bahngleise und der Haupterschließungsstraßen vorhandenen Stadtteil-Randlagen sollen sich vom vorhandenen Rückseitencharakter zu vitalen, baulich neu gestalteten Empfangszonen entwickeln
- vorhandene und erhaltenswerte Baustrukturen sowie ablesbare Relikte der historischen Entwicklung sind zu nutzen und weiterzuführen
- Abbruch leerstehender Bausubstanz und Revitalisierung von Brachflächen
- Klärung der von Bahnbetriebszwecken frei zu stellenden Flächen und deren Nutzbarmachung
- bauliche Neugestaltung auf den Flächen, wo die ursprüngliche Stadtgestalt verloren gegangen ist oder auch in der Vergangenheit noch nicht voll entwickelt war
- Ausbildung einprägsamer öffentlicher Räume
- Verbesserung der Funktionalität des Sanierungsgebietes in Verbindung mit einer den Bestand abrundenden Bebauung und Freiflächengestaltung
- Schaffung neuer Erschließungsbedingungen zur Erhöhung der Attraktivität der zu revitalisierenden Flächen
- Schaffung neuer Wegebeziehungen zur Verknüpfung der Innenstadt mit der „Nordstadt“
- Ausgestaltung des Bahnhofs mit seinem südlichen Vorplatz und nördlichen Zugang als zentrale Drehscheibe und Verknüpfungspunkt aller Aktivitäten und Orientierungen

Durch die Summe der Maßnahmen muss eine wesentliche Imageverbesserung und eine Anschubentwicklung für dieses Stadtgebiet erreicht werden.

7.2 GESTALTUNGSKONZEPT

Die geplante bauliche und stadträumliche Veränderung des Rahmenplangebietes muss ebenso wie für das Nutzungskonzept für die einzelnen Teilbereiche differenziert betrachtet werden.

Bahnhofsgebäude und Bahnsteige

Das vorhandene Bahnhofs-Empfangsgebäude ist ein nach dem 2. Weltkrieg in schlichter Form wieder aufgebauter Putzbau als Ersatz des ursprünglichen Klinkergebäudes. Als Zeugnis seiner Bauzeit steht es unter Denkmalschutz. Das Empfangsgebäude prägt den Endpunkt der aus der Innenstadt führenden Stargarder Straße nach Norden hin. Diese solitäre Situation ist beizubehalten. Die barrierefreie Unterführung der Bahngleise wurde entsprechend der Anforderung der Deutschen Bahn AG als Ersatz des ursprünglichen Tunnelbauwerks realisiert. Die ehemals denkmalgeschützte Bahnsteigüberdachung wurde beim Umbau der Bahnsteige erneuert.

Bahnhofsvorplatz und Busbahnhöfe

Die komplexen funktionell-gestalterischen Probleme dieses wichtigen städtischen Platzes sollen mit folgenden Zielen untersucht werden:

- Führung der Geh- und Radwege zu den verschiedenen Start- und Zielpunkten
- Lösung der Konfliktpotenziale der sich überlagernden Verkehre und Funktionen
- angemessene und attraktive Vorplatzgestaltung in Bezug auf das Empfangsgebäude der Bahn und die Seitenflanken des Platzes
- klare und geradlinige Verbindung zu den Busbahnhöfen
- bauliche Abrundung des kleinen inselartigen Stadtquartiers der Handwerkskammer, der Raiffeisen-Bank und das Haus des Reisenden der Neubrandenburger Stadtwerke GmbH

Nördliches Bahnhofsvorfeld mit Ring-Lokschuppen bis zur Greifstraße

Der dem Empfangsgebäude nördlich gegenüberliegende Bereich wird durch die denkmalgeschützte Bausubstanz geprägt. Die Vorzugslösung besteht deshalb in der Nachnutzung des Lokschuppenareals mit Erhaltung der vorhandenen denkmalgeschützten Bauten (zwei Ring-Lokschuppen, Werkstatt als Kopfbau, Wassertürme und Stellwerk). Die Sanierung und der Erhalt der Ring-Lokschuppen und Wassertürme als charaktervolle und geschichtsträchtige Gesamtanlage würden für das Stadtbild einen großen Gewinn darstellen.

Um die Anlagen im Stadtraum erlebbar werden zu lassen, sollte die denkmalwerte Bausubstanz von späteren An- und Erweiterungsbauten (z. B. eingeschossigen Nebengebäude, zahlreichen Schuppen und Baracken) freigestellt werden. Die Blickachse aus der Fasanenstraße soll sich dabei auf die Fassade des „alten“ Lokschuppens orientieren. Sie entspricht auch der Blickachse auf die Türme im Stadtzentrum.

Eine weitere städtebauliche Zielstellung ist die Betonung der Achse aus der Heidenstraße auf den Innenbogen des „alten“ Lokschuppens mit den Toren und der ehemaligen Drehscheibe.

Bei der Anordnung von grundstückserschließenden Fahrbahnen und Gehwegen sowie der Anpflanzung von Großgrün sind diese Blickachsen zu berücksichtigen. Eine fußläufige Querung über das Grundstück soll nicht nur eine kurze Verbindung von der Unterführung am Bahnhof zur Fasanenstraße, sondern auch die direkte Erlebbarkeit der denkmalgeschützten Gebäude ermöglichen.

Bereich um das ehemalige Bahnpostamt/Bertolt-Brecht-Straße

Für die leer stehenden Gebäude des ehemaligen Bahnpostamtes hat sich in den letzten 10 Jahren kein Nutzer gefunden. Der Bauzustand hat sich weiter verschlechtert, deshalb wird jetzt der Abbruch der Gebäude im Zusammenhang mit einer Nutzungsänderung vorgesehen. Mit Wohnungsbau soll diese innerstädtische Brachfläche revitalisiert werden, da hierfür Bedarf besteht. Das Wohngebiet Vogelviertel soll dadurch eine bauliche Abrundung und attraktive Gestaltung zu den Bahnanlagen und damit eine Empfangssituation der Stadt erhalten. Die Garagenreihe auf der Südseite der vorhandenen Wohnblöcke in der Greifstraße Nr. 47 - 76 ist im Zuge der ergänzenden Neubebauung anteilig abzubauen, zu gliedern und mit Pkw-Stellplätzen zu ergänzen.

Der Garagenkomplex am westlichen Ende der Bertolt-Brecht-Straße gehört ebenfalls zum Empfangsbereich der Stadt für Bahnreisende und soll zu Gunsten einer intensivierten Nutzung dieses innerstädtischen Stadtbereiches abgebrochen werden. Im Zusammenhang

mit dem bestehenden Gewerbebetrieb Richtung Bahnübergänge Morgenlandstraße können im geplanten Mischgebiet Wohnungen oder nicht störende Gewerbebetriebe entstehen. Für die Erschließung der zu revitalisierenden Flächen ist eine neue öffentliche Straße als Verbindung des südlichen Endes der Bertolt-Brecht-Straße bis zur südlichen Verlängerung der Fasanenstraße geplant. Dadurch kann auch die derzeitige Situation behoben werden, dass beide Straßen als Garagen- bzw. Grundstückszufahrt enden.

Heidenstraße/Greifstraße

Dieses Stadtquartier ist in seiner Nord- und Südrandausbildung klar definiert. Gestaltungsbedarf besteht noch an den Ost- und Westrändern durch folgende Maßnahmen:

- Erhalt und bei Bedarf Sanierung des gründerzeitlichen Bestandes sowie der vorhandenen Wohnblöcke
- Abrundung der östlichen Quartierseite zur Demminer Straße durch Bebauung im Rahmen der definierten Mischgebietenutzung
- Freiflächengestaltung der Abstandsfläche zu den Gleisen mit integrierten Parkständen und privaten Stellplätzen nach Bedarf, gewerblichen Nutzungen sowie Funktionsgebäuden der Bahn AG
- Erhalt und Umnutzung der leerstehenden Gebäude Heidenstraße Nr. 13 und 14 oder adäquater, straßenbegleitender Ersatzneubau. Ergänzende Bebauung auf der gegenüber liegenden Straßenseite zur baulichen Schließung des Lokschuppenquartiers und beidseitigen Straßenraumbildung für die Heidenstraße.

Am Güterbahnhof

In diesem Quartier wurden wesentliche Gestaltungsziele bereits erreicht, folgende konkrete Ziele sind noch umzusetzen:

- ergänzende Bebauung in vorgefundener Typologie als Voraussetzung für den Erhalt der denkmalgeschützten Substanz
- funktionell verbesserte Erschließung der Grundstücke
- Gestaltung des hohen Straßendamms der Demminer Straße durch Großgrün (mit Sichtschneisen) und eine direkte Fußweganbindung als Treppenanlage von der Demminer Straße zur neuen Erschließungsstraße Am Bahnhof

Am Südbahnhof

In dieser weitgehend beräumten und brachliegenden Randsituation besteht das größte Potenzial für neue und ergänzende Bebauung. Um eine Neuordnung zu ermöglichen, befindet sich der B-Plan Nr. 122 „Westliches Bahnhofsquartier“ in Aufstellung, der eine Präzisierung folgender grundsätzlicher Rahmenplanziele aufzeigen soll:

- bauliche Ergänzung des Quartierteiles zwischen der Morgenlandstraße und der verlängerten Fritz-Reuter-Straße in der vorhandenen Typologie zur Abrundung des Wohnquartiers
- ergänzende Bebauung des Quartierteiles zwischen der verlängerten Fritz-Reuter-Straße und der Gerichtsstraße, wobei die Typologie der Bebauung in der Nordbahnstraße wegen ihrer Besonderheit nicht aufgenommen werden muss
- Neubau von Erschließungsstraßen nach Erfordernis mit Anbindung an die Morgenlandstraße
- Abschluss des offenliegenden Wohnquartiers Südbahnstraße/Morgenlandstraße durch maßstäblich angepasste Bebauung
- Sanierung der Gerichtsstraße und der Südbahnstraße im Sanierungsgebiet und Ausbau nach Erfordernis
- Geh- und Radweganbindung an die Fritz-Reuter-Straße

Johannesstraße

Durch den Straßenausbau von 2006 bis 2007 und den Bau der Unterführung zur Heidenstraße von 2007 bis 2018 ist eine wesentliche Aufwertung dieses Rahmenplanbereiches bereits gesichert. Außerdem wurden auf der Südseite die in den vorbereitenden Untersuchungen noch als Leerstand und Ruinen beschriebenen Gebäude bereits fast vollständig abgebrochen und die Flächen beräumt. Der Abschluss als Sackgasse am Böschungsfuß der Demminer Straße wurde aufgehoben. Zur Entwicklung der noch brachliegenden angrenzenden Grundstücke kann die restliche, leerstehende, nicht mehr zu nutzende Bausubstanz abgebrochen werden.

Die vorhandenen Gewerbebetriebe bedürfen zum Teil einer Aufwertung ihrer Straßenansicht durch:

- Beschränkung der befestigten Zufahrten auf das notwendige Maß und Begrünung der übrigen straßenbegleitenden Flächen
- Abbruch der mindergenutzten Gebäude mit geringer Gestaltqualität
- Ersatzneubau in ein- bis zweigeschossiger, offener Bauweise

Der Bestand gewerblicher Nutzung in der Johannesstraße soll gestärkt werden. Neuordnung der Verkehrsflächen für Busbahnhöfe und P&R-Anlagen/private Stellplätze

8. MAßNAHMEPLAN

Maßnahmen in den einzelnen Teilbereichen

Lfd. Nr.	Standort/Maßnahme	Prioritätsstufe und Zeitraum der Umsetzung (1 = hoch, 2 = mittel, 3 = niedrig)
1.	Bahnhofsvorplatz und Busbahnhöfe	
1.1	Um- und Ausbau Bahnhofsvorplatz mit Gestaltung der Platzränder in Abhängigkeit zum Um- und Ausbaukonzept	1/kurzfristig
1.2	Abbruch von Gebäuden am Übergang vom Bahnhof zum Busbahnhof	1/mittelfristig
1.3	Quartierabrundung Handwerkskammer/Stadtwerke neu.sw	2/langfristig
1.4	Neuordnung der Verkehrsflächen für die Busbahnhöfe und P&R-Anlagen/private Stellplätze sowie Herstellung einer angemessenen Wegeverbindung zwischen dem Bahnhof und den Busbahnhöfen	1/mittelfristig
2.	Nördliches Bahnhofsumfeld	
2.1	Anbindung der Unterführung unter den Gleisanlagen im Norden an öffentliche Verkehrsflächen	1/kurzfristig
2.2	Herstellung Fahrradabstellanlagen an der Anbindung der Unterführung an die Heidenstraße	1/kurzfristig
2.3	Sanierung oder Ersatzneubau Heidenstraße 13/14	2/mittelfristig
2.4	Erhaltung und Sanierung der denkmalgeschützten Gebäude „alter“ Ring-Lokschuppen und Wassertürme (Erhaltungspflicht nach § 6 DSchG M-V)	1/kurzfristig
2.5	Erhaltung und Sanierung der denkmalgeschützten Gebäude „neuer“ Ring-Lokschuppen und Werkstattgebäude	1/kurzfristig

	(Erhaltungspflicht nach § 6 DSchG M-V)	
2.6	Abbruch von Nebengebäuden an der verlängerten Fasanenstraße	1/kurzfristig
2.7	Neugestaltung Spielplatz für das Vogelviertel	2/mittelfristig
2.8	Um- und Ausbau verlängerte Fasanenstraße ab Greifstraße	1/mittelfristig
3.	Bereich um das ehemalige Bahnpostamt/ Bertolt-Brecht-Straße	
3.1	Abbruch von Gebäuden und Anlagen, des ehemaligen Bahnpostamtes mit dem Ziel der Neubebauung inkl. Anlegen von Abstands-Grünflächen bzw. Parkplätzen nach Bedarf	2/mittelfristig
3.2	Neubau einer Erschließungsstraße zw. der Bertolt-Brecht-Straße und verlängerten Fasanenstraße	2/mittelfristig
3.3	Umgestaltung Garagen und private Stellplätze	2/mittelfristig
3.4	Abbruch Garagen Bertolt-Brecht-Straße und Grundstücksneuordnung zur Vermarktung	3/langfristig
3.5	Um- und Ausbau Bertolt-Brecht-Straße bis zur beschränkten Bahngleisquerung Morgenlandstraße	3/langfristig
3.6	Denkmalgeschütztes Stellwerk W2 instand setzen	3/langfristig
4.	Heidenstraße/Greifstraße	
4.1	Um- und Ausbau der Heidenstraße	1/kurzfristig
4.2	Park-&Ride-Anlage und Neuordnung und Gestaltung der Flächen zwischen der Heidenstraße und den Gleisen sowie Anlegen von Abstands-Grünflächen Die dargestellte Anordnung von Parkplätzen stellt beispielhaft eine aus städtebaulicher Sicht favorisierte Lösung dar. Die genaue Lage von P&R-Anlagen im Umfeld des nördlichen Zu- und Ausganges des Bahnhofstunnels ist durch weitere Untersuchungen der konkreten Standortbedingungen abzuklären.	3/kurzfristig
4.3	Grundstücksneuordnung und Bebauung des östlichen Quartiersabschlusses Richtung Demminer Straße	3/mittelfristig
4.4	Grundstücksneuordnung und Bebauung des westlichen Quartiersabschlusses Richtung Heidenstraße	3/langfristig
5.	Am Güterbahnhof	
5.1	Um- und Ausbau der Straße Am Güterbahnhof und der Erschließungsstraße Pferdemarkt	3/kurzfristig
5.2	Sanierung von Gebäuden und Freiraumgestaltung auf dem Gelände der Deutsche Bahn AG	3/mittelfristig
5.3	Sanierung Eckgebäude Friedrich-Engels-Ring 8 mit baulicher Gestaltung der Platzseite und Erschließung in Abhängigkeit zum Gestaltungskonzept zum Bahnhofsvorplatz	3/mittelfristig
6.	Am Südbahnhof	
6.1	Verlängerung der Gerichtsstraße und Neubau einer Erschließungsstraße in Verbindung mit den Maßnahmen 6.3 und 6.4	1/mittelfristig
6.2	Um- und Ausbau der Südbahnstraße und Ausbau nach Erfordernis	1/mittelfristig

6.3	Neuordnung von Grundstücken und Herrichtung zur Vermarktung und Bebauung Die Maßnahme 6.3 ist im Zusammenhang mit der Maßnahme 1.4 (Neuordnung der Verkehrsflächen) zu betrachten.	1/langfristig
6.4	Anbindung der neuen Erschließungsstraße an die Morgenlandstraße	3/langfristig
7.	Johannesstraße	
7.1	Abbruch bzw. Umbau/Sanierung der leer stehenden und langfristig nicht mehr zu nutzenden Bausubstanz	3/langfristig
7.2	Abbruch von Garagen bzw. Lagerplätzen und Lückenschließung durch Eigenheimbebauung in der Ravensburgstraße	3/mittelfristig
7.3	Sicherung und Ausbau der Ladestraße für den Transportgüterumschlag Straße/Schiene	3/langfristig
7.4	Anbindung der Johannesstraße an die Demminer Straße	1/kurzfristig
7.5	Öffentliche Grünfläche Baumpflanzungen im Zusammenhang mit der Anbindung der Johannesstraße an die Demminer Straße als idealisierte Darstellung ohne konkrete Festsetzung der Pflanzstandorte	3/kurzfristig
7.6	Lärmschutzmaßnahmen gem. B-Plan Nr. 72 und Emissionsgutachten	1/kurzfristig
7.7	Gehwegverbindung Johannesstraße - Ihlenfelder Straße	1/kurzfristig

9. BESONDERE ANFORDERUNGEN DURCH TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE (TÖB) UND DIE ÖFFENTLICHKEIT ALS ERGEBNIS DER ABWÄGUNG ENTSPRECHEND DER ÖFFENTLICHEN AUSLEGUNG DER 1. FORTSCHREIBUNG DES STÄDTEBAULICHEN RAHMENPLANES IN DER ZEIT VOM 10.08.2020 BIS 10.09.2020

(1.1) Landkreis Mecklenburgische Seenplatte

Gehölzschutz

Der gesetzliche Baum- und Alleenschutz gem. §§ 18 und 19 NatSchAG M-V ist bei der Planung von Bauvorhaben im Plangebiet zu beachten. Eingriffe in geschützte Gehölzbestände sind zu vermeiden bzw. auf das unbedingt notwendige Maß zu reduzieren.

Artenschutz

Durch die beabsichtigten Neugestaltungen werden teilweise erhebliche artenschutzrechtliche Belange berührt. Es handelt sich hierbei um Vorkommen von geschützten Tieren im Bereich der derzeitigen Brachflächen oder in den Altgebäuden. Diese Belange sind im Einzelnen bei der Umsetzung der Vorhaben zu berücksichtigen.

Niederschlagswasser

Die Klärung der rechtlichen Zuständigkeit der Anlagen zur Niederschlagswasser-beseitigung zwischen der bisherigen Einleitstelle (Greifstr./Heidenstraße) und der Vorflut Gewässer II. Ordnung L81/2 ist zwingend für die Entwicklung des Gebietes erforderlich.

Lärmschutzmaßnahmen

Die Festsetzungen von Lärmschutzmaßnahmen sind dem Gesundheitsamt zur Einsichtnahme/Beurteilung vorzulegen.

Diese benannten 4 Punkte sind in den nachfolgenden Bauleitplanungen und Genehmigungsverfahren zu beachten und zu klären.

(1.2) Neubrandenburger Stadtwerke GmbH

Die Lagepläne stellen nicht mehr den aktuellen Bestand an Bebauungen und Straßenverläufen dar.

Aufgrund der Zeitdauer des Rahmenplanverfahrens ergeben sich Änderungen zum sich aktuell entwickelnden Bestand an Bebauungen und Straßenverläufen. Das ist für die konzeptionelle Planung nicht relevant.

(2.1) Stellungnahme NABU M-V

Für das vorgesehene allgemeine Wohngebiet nördlich der Robert-Blum-Straße und das Mischgebiet nördlich der Nordbahnstraße sind Vorkommen der Zauneidechsen bekannt. Die bereits im Artenschutzfachbeitrag erarbeiteten Maßnahmen sind umzusetzen.

Das geplante eingeschränkte Gewerbegebiet südlich der Johannesstraße beherbergt ebenfalls eine Population streng geschützter Zauneidechsen. Die Art muss bei der weiteren Planung Berücksichtigung finden.

(2.3) Stellungnahme NEUWOBA e.G

Bei weiteren Planungsverfahren ist die grundsätzliche Zielstellung der Verbesserung von Nord-Süd-Verbindungen der nördlichen Stadtgebiete zur Innenstadt, Hochschule und dem Tollenseesee weiter zu verfolgen.

Hinweise aus Stellungnahmen der Öffentlichkeit

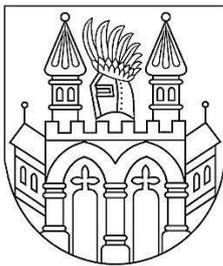
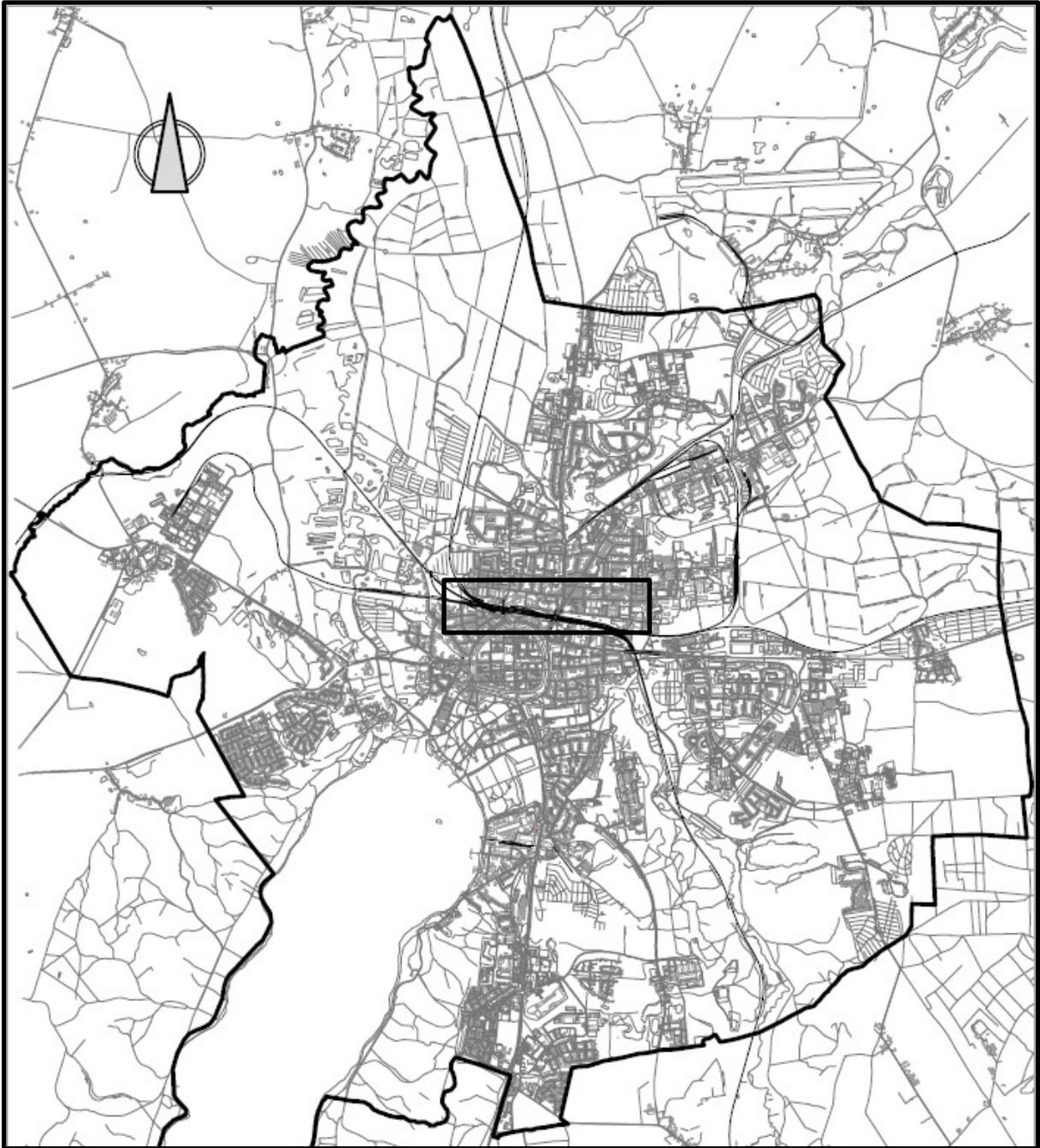
1.1

Der mögliche Erhalt und die Einbeziehung der Bäume in der R.-Blum-Straße/ verlängerte F.-Reuter-Straße sind bei der Aufstellung des nachfolgenden Bebauungsplanverfahrens zu prüfen und zu klären. Die betreffenden Bäume sind im Bestands- und Gestaltungsplan dargestellt.

Die vorhandenen Baudenkmale werden in den Rahmenplan aufgenommen.

1.2

Das Jahnviertel liegt in seinen wesentlichen Teilen nicht im Sanierungsgebiet. Im Bereich der Südbahnstraße, Robert-Blum-Straße und Morgenlandstraße wird der Bereich der Erhaltungssatzung „Erweitertes Stadtzentrum“ tangiert. Für den Rahmenplan und das nachfolgend geplante Bebauungsplanverfahren ist die Einhaltung von Mindestabständen zum Bestand relevant. Die Einhaltung von Abständen zum Schutz des Bestandes wird durch ein entsprechendes Gutachten geklärt.



Vier-Tore-Stadt Neubrandenburg

1. Fortschreibung
des Städtebaulichen Rahmenplanes
„Nordstadt – Ihlenfelder Vorstadt“
Umweltbericht

1. FORTSCHREIBUNG STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN „NORDSTADT – IHLENFELDER VORSTADT“, UMWELTBERICHT

Inhaltsverzeichnis

1.	FORTSCHREIBUNG STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN „NORDSTADT – IHLENFELDER VORSTADT“, UMWELTBERICHT	2
1.	UMWELTBERICHT	3
1.1.	KURZDARSTELLUNG DER 1. FORTSCHREIBUNG DES STÄDTEBAULICHEN RAHMENPLANES „NORDSTADT – IHLENFELDER VORSTADT“	3
2.	UMWELTSCHUTZZIELE AUS ÜBERGEORDNETEN FACHGESETZEN UND FACHPLANUNGEN.....	3
3.	BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN.....	4
3.1.	ÄNDERUNGSFLÄCHE 1: BAHNHOFSVORPLATZ UND ÜBERGANG ZU DEN BUSBAHNHÖFEN.....	6
3.2.	ÄNDERUNGSFLÄCHE 2: NÖRDLICHES BAHNHOFSUMFELD.....	7
3.3.	ÄNDERUNGSFLÄCHE 3: BEREICH UM DAS EHEMALIGE BAHNPOSTAMT/BERTOLT-BRECHT-STRAÙE	9
3.4.	ÄNDERUNGSFLÄCHE 4: HEIDENSTRAÙE/GREIFSTRAÙE	11
3.5.	ÄNDERUNGSFLÄCHE 5: AM GÜTERBAHNHOF	12
3.6.	ÄNDERUNGSFLÄCHE 6: AM SÜDBAHNHOF	13
3.7.	ÄNDERUNGSFLÄCHE 7: JOHANNESSTRAÙE.....	14
3.8.	GEPLANTE MAÙNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, VERRINGERUNG UND ZUM AUSGLEICH NACHTEILIGER WIRKUNGEN.....	16
3.9.	ENTWICKLUNGSPROGNOSEN BEI DURCHFÜHRUNG UND NICHTDURCHFÜHRUNG DER PLANUNG.....	17
3.10.	ANDERWEITIGE PLANUNGSMÖGLICHKEITEN	17
3.11.	ZUSÄTZLICHE ANGABEN.....	17
3.11.1.	MERKMALE DER VERWENDETEN TECHNISCHEN VERFAHREN	17
3.11.2.	HINWEISE ZU DURCHFÜHRUNG DER ÜBERWACHUNG DER ERHEBLICHEN UMWELTAUSWIRKUNGEN	18
4.	ALLGEMEIN VERSTÄNDLICHE ZUSAMMENFASSUNG	18
5.	BELANGE DES ARTENSCHUTZES	19

1. UMWELTBERICHT

1.1. KURZDARSTELLUNG DER 1. FORTSCHREIBUNG DES STÄDTEBAULICHEN RAHMENPLANES „NORDSTADT – IHLENFELDER VORSTADT“

Die erste Fassung des Rahmenplanes für das Sanierungsgebiet „Nordstadt – Ihlenfelder Vorstadt“ wurde im Jahr 2008 beschlossen. Ziel des Rahmenplanes war es, die planerischen Zielsetzungen zu entwickeln und größere städtebauliche Zusammenhänge aufzuzeigen.

Der Untersuchungsraum des städtebaulichen Rahmenplanes „Nordstadt – Ihlenfelder Vorstadt“ umfasst die gewerblich genutzten Flächen nördlich und südlich der Eisenbahntrasse sowie die nördlich angrenzenden Wohngebiete Vogelviertel und Ihlenfelder Vorstadt.

Mittlerweile haben sich die Ausgangsbedingungen so stark verändert, dass eine 1. Fortschreibung des Rahmenplanes erfolgt, in der neue Zielsetzungen hinsichtlich der verkehrlichen Entwicklung und Nutzung von bestimmten Bauflächen im Sanierungsgebiet formuliert werden sollen.

Der Umweltbericht hierzu wird auf dieser Ebene entwickelt, um die Umweltauswirkungen der Planung rechtzeitig ermitteln und bewerten zu können. Auf diesen Bericht kann sowohl für den Flächennutzungsplan als auch für zukünftige Bebauungspläne zurückgegriffen werden, damit die Umweltbelange im Gesamtkontext beurteilt werden können.

Der Rahmenplan - Planungshoheit der Stadt Neubrandenburg - orientiert sich am Bau- und Planungsrecht, damit eine zukunftsorientierte und qualitätsvolle Entwicklung gesichert wird. Für die zukünftige Planung soll der Umweltbericht eine Grundlage sein, damit eine ganzheitliche Betrachtung des Geländes hinsichtlich der Umweltbelange möglich ist.

Der Rahmenplan ist ein städtebauliches Entwicklungskonzept. Er formuliert allgemeine Ziele und stellt Grundzüge der städtebaulichen Planung dar. Die Aussagen des Rahmenplanes werden in der Bauleitplanung weiterentwickelt und konkretisiert. Sie werden rechtsverbindlich, soweit sie Bestandteil der verbindlichen Bauleitplanung werden.

Nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB sind die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen. Insbesondere sind die Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft und Klima sowie die Landschaft zu untersuchen. Des Weiteren sind die umwelt-bezogenen Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie die Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter zu ermitteln.

Eingriffe in Natur und Landschaft (§ 18 BNatSchG) entsprechend dem Planungsstand sind zu ermitteln, zu beschreiben und geeignete Ausgleichsmaßnahmen sind auf den betroffenen Flächen oder an anderen Stellen darzustellen.

2. UMWELTSCHUTZZIELE AUS ÜBERGEORDNETEN FACHGESETZEN UND FACHPLANUNGEN

Fachgesetze

Gemäß § 1a Abs. 2 BauGB soll durch die Wiedernutzbarmachung von Flächen und Nachverdichtung die zusätzliche Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen verringert werden.

Die Flächen im Geltungsbereich des Rahmenplanes wurden bereits in der Vergangenheit zu Wohnzwecken, gewerblich, verkehrlich bzw. für andere Nutzungen genutzt.

Dem Grundsatz nach sparsamem Umgang mit Grund und Boden wird entsprochen.

Gemäß § 50 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Der Trennungsgrundsatz wird bei der Planung berücksichtigt.

Fachplanungen

Nach dem Gutachterlichen Landschaftsrahmenplan Mecklenburgische Seenplatte (GLRP MS) soll die bauliche Entwicklung von Siedlungen, Industrie und Gewerbe u. a. vorrangig durch die Umnutzung von bebauten Flächen erfolgen.

Die Umnutzung von ehemals gewerblich genutzten Flächen bzw. durch andere Nutzung vorbelasteten Flächen entspricht dem naturschutzfachlichen Ziel für die Siedlungsentwicklung.

Flächennutzungsplan

Die 1. Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplanes „Nordstadt – Ihlenfelder Vorstadt“ beinhaltet die beabsichtigten Änderungen der Nutzungsarten für die Gebiete im Bereich des Rahmenplanes. Somit entsprechen die geplanten Nutzungen zum großen Teil nicht den Darstellungen des rechtskräftigen Flächennutzungsplanes der Stadt Neubrandenburg.

Der städtebauliche Rahmenplan ist ein informelles Planungsinstrument, um Entwicklungspotentiale eines Stadtteils auszuloten und Perspektiven für dessen zukünftige Nutzung in groben Zügen darzustellen. Er ist nicht rechtsverbindlich und keinem standardisierten Verfahren unterworfen. Hinsichtlich des Planungsmaßstabes ordnet er sich zwischen dem Flächennutzungs- und der Bebauungsplanung ein und wird so meist als Mittler eingesetzt.

Im Rahmen der Änderung des Flächennutzungsplanes sollen die Darstellungen des Flächennutzungsplanes den tatsächlichen Gegebenheiten sowie den zukünftigen städtebaulichen Entwicklungen der Stadt Neubrandenburg angepasst werden.

Landschaftsplan

Der Landschaftsplan der Stadt Neubrandenburg stellt für den Bereich der 1. Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplanes „Nordstadt – Ihlenfelder Vorstadt“ Flächen für Siedlungsbereiche dar. Nach Umsetzung der Ziele des Rahmenplanes müssen die Darstellungen für die Siedlungsbereiche und die Gewerbeflächen angepasst werden.

Bebauungspläne

Bebauungsplan Nr. 22 „Johannesstraße“ (2. Änderung vom 24.05.17)

Bebauungsplan Nr. 117 „Lokschuppenareal“ (in Aufstellung)

Bebauungsplan Nr. 122 „Westliches Bahnhofsquartier“ (in Aufstellung)

3. BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN

Die Darstellung der Biotoptypen erfolgt auf der Grundlage der Biotoptypenkarte des Landschaftsplanes 2010 - 2012, die vom Büro Grünspektrum Neubrandenburg erstellt wurde. Die Erfassung der Biotoptypen erfolgte in Form einer Biotoptypenkartierung nach der „Anleitung für die Kartierung von Biotoptypen und FFH-Lebensraumtypen in M-V“ (LUNG M-V, Materialien zur Umwelt 2010/ Heft 2).

Bei der Bewertung des Biotoppotenzials werden folgende Kriterien zu Grunde gelegt:

Die Regenerationsfähigkeit spiegelt die Fähigkeit von Lebensräumen wieder, äußere Störwirkungen zu kompensieren und den vor der Störung bestehenden Zustand wiederherzustellen. Entscheidend für das Regenerationsvermögen ist die für die Entwicklung des Lebensraumes notwendige Zeit unter geeigneten Standortbedingungen.

Die Gefährdung bzw. Schutzwürdigkeit eines Biotops ist abhängig von der natürlichen bzw. anthropogen bedingten Seltenheit eines Lebensraumes und von der Empfindlichkeit gegenüber einwirkenden Störungen.

Zur Bewertung der Kriterien Regenerationsfähigkeit und Gefährdung wird eine Einstufung in den „Hinweisen zur Eingriffsregelung“ (Schriftenreihe des LUNG M-V 1999, Heft 3, Anlage 9) zu Grunde gelegt.

Die Gesamtbewertung erfolgt innerhalb einer 4-stufigen Skala:

- sehr hoch
- hoch
- mittel
- gering

Das Gebiet stellt sich wie folgt dar:



Biotopkomplexe der Siedlungs-, Verkehrs- und Industrieflächen	
O	- Biotopkomplexe der Siedlungs-, Verkehrs- und Industrieflächen
OG	- Großformbebauung
OE	- Einzel- und Reihenbebauung
OV	- Verkehrsfläche
OW	- Wasserwirtschaftliche Anlage
OS	- Ver- und Entsorgungsanlage
OI	- Industrie- und Gewerbeflächen
OB	- Brachflächen der Siedlungs-, Verkehrs- und Industrieflächen
Grünanlagen der Siedlungsbereiche	
PZ	- Sport- und Freizeitanlage

Biototypen mit einem sehr hohen und hohen Potenzial kommen im Plangebiet nicht vor.

Der Erhalt der vorhandenen Bäume innerhalb des Plangebietes ist bis auf wenige Ausnahmen auf städtischen Flächen nicht festgesetzt. Er regelt sich über die Naturschutzgesetzgebung (§ 18 und 19 Naturschutzausführungsgesetz Mecklenburg-Vorpommern).

Bäume, die entlang öffentlicher oder privater Verkehrsflächen stehen, stellen unabhängig vom Stammumfang nach § 19 des NatSchAG MV geschützte Baumreihen oder Alleen dar. Vorhanden sind mehrere Straßen- und Stellplatzbepflanzungen, die diesem Schutz unterliegen.

Die Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen für die Teilbereiche der 1. Fortschreibung des Rahmenplanes „Nordstadt – Ihlenfelder Vorstadt“ erfolgt in nachfolgenden Tabellen.

3.1. ÄNDERUNGSFLÄCHE 1: BAHNHOFVORPLATZ UND ÜBERGANG ZU DEN BUSBAHNHÖFEN

Kurzdarstellung des Vorhabens	Bestandsaufnahme und Bewertung des Umweltzustandes und der Umweltmerkmale	Entwicklungsprognose des Umweltzustandes		Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen
		Bei Durchführung der Planung	Bei Nichtdurchführung der Planung	
<p>Der Bahnhofsvorplatz weist erhebliche Nutzungsdefizite auf und soll im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens umgestaltet werden.</p> <p>Geplant sind u. a. die Umgestaltung der Plätze, Abbruch von Gebäuden am Übergang vom Bahnhof zum Busbahnhof, Neubau der Quartierabrundung Handwerkskammer/ Stadtwerke neu.sw sowie Planung der Busbahnhöfe und Herstellung einer Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Busbahnhof.</p>	<p><u>Mensch</u> Mit der beabsichtigten Planung soll der Bahnhofsvorplatz neugestaltet werden. Die angrenzende Bebauung im Bereich der Mischgebiete nördlich des Friedrich–Engels-Ringes ist bereits durch den Verkehrslärm vorbelastet.</p> <p>Durch die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes soll die Geh- und Radwegverbindung neu angeordnet werden; eine Anbindung an die Freianlagen am Bahnhofstor muss berücksichtigt werden, damit ein harmonischer und hochwertiger Übergang zur Innenstadt geschaffen wird.</p>	Eine erhebliche Beeinträchtigung der Wohnnutzung ist nicht zu erwarten.		<p>Auf der Ebene des Planverfahrens sind die zu erwartenden Lärmbelastungen zu ermitteln. Beim Neubau der Quartierabrundung ist die Anordnung der Gebäude einschließlich notwendiger Lärmschutzmaßnahmen neu festzulegen.</p>
	<p><u>Pflanzen und Tiere</u> Biototypen 14.3 Großformbebauung OG (geringes Biotoppotenzial) 14.7 Verkehrsflächen OV (geringes Biotoppotenzial)</p> <p>Innerhalb der Änderungsfläche befinden sich keine nach § 20 NatSchAG M-V geschützte Biotope.</p>	Die geplante Entwicklung kann zur geringfügigen Verringerung der Vegetationsfläche im Bereich der geplanten Verbindung zwischen Bahnhof und Busbahnhof führen.	Keine Verringerung der Vegetationsfläche	Herstellung der Grünverbindung zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt unter Berücksichtigung der Freianlagen am Bahnhofstor und der Wallanlagen
	<p><u>Boden</u> Die Flächen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes sind gegenwärtig weitgehend befestigt und durch langjährige anthropogene Nutzung vorbelastet.</p>	Durch die Umgestaltung der Flächen ist keine erhebliche Veränderung des Versiegelungsgrades zu erwarten.		

Nicht erheblich beeinträchtigte Schutzgüter	<u>Wasser</u> Das Grundwasser ist gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffen gering geschützt. Die Mächtigkeit der bindigen Schichten beträgt hier < 5 m. Auf das Sorgfaltsgebot des § 5 WHG wird hingewiesen; in der Bauphase und auch bei Nutzung dürfen keine wassergefährdenden Stoffe in den Untergrund eindringen.	Keine erhebliche Änderung der Grundwasserneubildung		Berücksichtigung des Sorgfaltsgebotes des § 5 WHG beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen.
Klima/Luft	<u>Landschaft</u> Das Landschaftsbild ist hier durch die vorhandene Bebauung sowie die Lage am Friedrich-Engels-Ring geprägt.	Bei Umgestaltung wird das Landschaftsbild nicht erheblich beeinträchtigt.		
		Durch die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes ist eine Aufwertung des Stadtbildes zu erwarten.		
	<u>Kultur- und Sachgüter</u> Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes befinden sich 3 denkmalgeschützte Gebäude. Bodendenkmale sind nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht bekannt.			Für Bodendenkmale, die bei Erdarbeiten zufällig neu entdeckt werden, gelten die Best. des §11 DSchG M-V. In diesem Fall ist die untere Denkmalschutzbehörde unverzüglich zu benachrichtigen.

3.2. ÄNDERUNGSFLÄCHE 2: NÖRDLICHES BAHNHOFSUMFELD

Für diesen Teilbereich der 1. Fortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplanes wird der Bebauungsplan Nr. 117 „Lokschuppenareal“ aufgestellt.

Kurzdarstellung des Vorhabens	Bestandsaufnahme und Bewertung des Umweltzustandes und der Umweltmerkmale	Entwicklungsprognose des Umweltzustandes		Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen
		Bei Durchführung der Planung	Bei Nichtdurchführung der Planung	
<p>Die bebauten Flächen mit den denkmalgeschützten Ringlokschuppen und den Wassertürmen sind durch fehlende Nutzung zunehmend verfallen. Der Ringlokschuppen sowie ausgewählte weitere Gebäude sollen saniert und einer neuen Nutzung zugeführt werden. Außerdem ist der Abbruch von Nebengebäuden an der verlängerten Fasanenstraße geplant.</p> <p>Im städtebaulichen Rahmenplan werden für diesen Bereich ein Sondergebiet und ein eingeschränktes Gewerbegebiet dargestellt. Die Nutzungen und die genauen Einschränkungen des Gewerbegebietes werden auf der Ebene des Bebauungsplanes festgesetzt.</p> <p>Nördlich der Gleisanlagen sollen Verkehrsflächen mit Parkplätzen in Anbindung an die Unterführung des Bahnhofes erstellt werden.</p>	<p><u>Mensch</u> Im Bereich des nördlichen Bahnhofsumfeldes ist keine Wohnbebauung geplant. Die Lärmauswirkungen der geplanten Nutzungen auf die umgebende Wohnbebauung sind auf der Ebene des Bebauungsplanes zu untersuchen. Ggf. notwendige aktive und passive Schallschutzmaßnahmen sind festzusetzen.</p>	<p>Im Plangebiet wird die geordnete Entwicklung durch entsprechende Festsetzungen im B-Plan gewährleistet.</p>		<p>Im Rahmen des B-Planes sind die Art der Nutzung und die Anordnung der Gebäude so vorzunehmen, dass Nutzungskonflikte ausgeschlossen sind.</p>
	<p><u>Pflanzen und Tiere</u> Biototypen 14.3 Großformbebauung OG (geringes Biotoppotenzial) Auf den unversiegelten Flächen nördlich der Gleisanlagen entwickelten sich ruderalen Trittfluren. 14.7 Verkehrsflächen OV (geringes Biotoppotenzial)</p> <p>Im Bereich des „Lokschuppenareales“ stehen nach § 18 NatSchAG geschützte Bäume.</p> <p>Innerhalb der leerstehenden Gebäude ist das Vorkommen von gebäudebesiedelnden Vogelarten und Fledermäusen nicht auszuschließen.</p>	<p>Inanspruchnahme einer vorbelasteten Fläche, Beseitigung eines städtebaulichen Missstandes</p> <p>Reduzierung der Vegetationsfläche, vor allem im Bereich nördlich der Gleisanlagen</p>	Keine Reduzierung der Vegetationsfläche	<p>Erhaltung der nach § 18 NatSchAG M-V geschützten Bäume</p> <p>Anpflanzung von Gehölzen innerhalb des Gebietes</p> <p>Gebäude und Bäume sind vor dem Abbruch auf das Vorkommen von gebäudebesiedelnden Vogelarten und Fledermäusen zu untersuchen.</p>
	<p><u>Boden</u> Sand-/Lehm-/Ton-/Schutt- anthropogene Böden; Stadt- und Industriegebiete, sehr heterogen. Durch langjährige anthropogene Nutzung vorbelastet</p>	<p>Erhöhung des Versiegelungsgrades für die Errichtung der Verkehrsflächen</p>	Keine Erhöhung des Versiegelungsgrades.	<p>Sanierung der denkmalgeschützten Bausubstanz und Rückbau bzw. Umnutzung der übrigen Bebauung</p>

Nicht erheblich beeinträchtigte Schutzgüter	<u>Wasser</u> Das Grundwasser ist gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffen nicht geschützt. Die Mächtigkeit der bindigen Schichten beträgt hier <5 m.	Reduzierung der Grundwasserneubildung	Keine Reduzierung der Grundwasserneubildung	Berücksichtigung des Sorgfaltsgebotes des § 5 WHG beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen. Zum Schutz des Grundwassers können auf der Ebene des Bebauungsplanes Nutzungsbeschränkungen festgesetzt werden.
Klima/Luft Kultur- und Sachgüter	<u>Landschaft</u> Aufgrund der gegenwärtigen Nutzung ist der Standort durch die innerhalb der Fläche leerstehenden Gebäuden sowie angrenzende Garagen und Gleisanlagen geprägt.	Bei einer Umnutzung bzw. Wiederbelebung des Standortes ist keine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu erwarten. Die Entfernung der städtebaulichen Missstände trägt zur Verbesserung des Ortsbildes bei.		Erhaltung der wertvollen und standortprägenden Bäume Entsiegelung der Flächen. randliche Eingrünung sowie Gehölzpflanzungen innerhalb des Gebietes

3.3. ÄNDERUNGSFLÄCHE 3: BEREICH UM DAS EHEMALIGE BAHNPOSTAMT/BERTOLT-BRECHT-STRASSE

Kurzdarstellung des Vorhabens	Bestandsaufnahme und Bewertung Umweltzustandes und Umweltmerkmale	Entwicklungsprognose des Umweltzustandes		Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen
		Bei Durchführung der Planung	Bei Nichtdurchführung der Planung	
Der Standort des ehemaligen Bahnpostamtes wird seit Jahren nicht mehr genutzt. Die dazugehörigen Gebäude und Verkehrsflächen liegen brach. Diese Gewerbeflächen sowie die Garagenanlage südlich der Wohnbebauung entlang der Greifstraße und am Ende der Bertolt-Brecht-Straße sollen abgebrochen und einer Wohnnutzung	<u>Mensch</u> Hauptimmissionsquelle vordergründig in Bezug auf Lärm sind die Gleisanlagen südlich des Plangebietes. Die Lärmauswirkungen der geplanten Nutzungen auf die umgebende Wohnbebauung sind auf der Ebene des Bebauungsplanes zu untersuchen. Ggf. notwendige aktive und passive Schallschutzmaßnahmen sind festzusetzen. Mit der geplanten Wohnbebauung wird der vorhandene Siedlungsbereich abgerundet. Die geplante Nutzung wird sich in die vorhandenen Strukturen einfügen.	Die ergänzende Wohnbebauung ist mit den angrenzenden Nutzungen vereinbar. Ergänzende Wohnbebauungen werden keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch verursachen.	Die Gewerbeflächen am südlichen Rand des vorhandenen Wohngebietes werden durch die fehlende Nutzung zunehmen verfallen.	Auf der Ebene des B-Planverfahrens werden die im Zusammenhang mit der geplanten Bebauung zu erwartenden Lärmbelastungen ermittelt; die Anordnung der Gebäude einschließlich notwendigen Lärmschutzmaßnahmen ist festzulegen.

zugeordnet werden.	<p><u>Pflanzen und Tiere</u> Biotoptypen: 14.8 Industrie und Gewerbefläche OI (ohne Bewertung des Biotoppotenzials)</p> <p>Im Bereich der Gewerbeflächen entwickelte sich aufgrund der fehlenden Nutzung Spontanvegetation. Im Bereich der Änderungsfläche befinden sich nach § 18 NatSchAG M-V geschützte Bäume.</p> <p>Innerhalb des Plangebietes befinden sich keine Schutzgebiete- und Objekte im Sinne des Naturschutzrechts</p> <p>Innerhalb der leerstehenden Gebäude ist das Vorkommen von gebäudebesiedelnden Vogelarten und Fledermäusen nicht auszuschließen.</p>	<p>Die Änderung der Gewerbeflächen sowie der Garagenanlagen in Wohnflächen führt zur Erhöhung der Vegetationsfläche.</p> <p>Inanspruchnahme einer vorbelasteten Fläche, Beseitigung eines städtebaulichen Missstandes</p>	Keine Verringerung der Vegetationsfläche	Die Gebäude sind vor ihrem Abbruch durch einen Fachgutachter auf Vorkommen von streng geschützten Arten zu prüfen.
	<p><u>Boden</u> Sand-/ Lehm-/ Ton-/Schutt-anthropogene Böden; Stadt- und Industriegebiete, sehr heterogen</p> <p>durch langjährige gewerbliche Nutzung anthropogen vorbelastet</p>	Durch die Umwandlung von zum großen Teil versiegelten und verdichteten Flächen im Bereich der Gewerbe und Garagen wird der vorhandene Versiegelungsgrade reduziert.	Keine Reduzierung des Versiegelungsgrades	Nutzung vorbelasteter Flächen
Nicht erheblich beeinträchtigte Schutzgüter	<p><u>Wasser</u> Mächtigkeit bindiger Deckschichten: < 5 m Grundwasserleiter: unbedeckt Geschütztheit: gering Auf das Sorgfaltsgebot des § 5 WHG wird hingewiesen; in der Bauphase und auch bei Nutzung dürfen keine wassergefährdenden Stoffe in den Untergrund eindringen.</p> <p><u>Landschaft</u> Die Flächen um das ehemalige Postamt sowie die Garagenanlagen südlich der Greifstraße und im Bereich der Bertolt-Brecht-Straße befinden sich am Rand des bebauten Siedlungsbereiches und werden durch vorhandene Wohnhausbebauungen im Umfeld, das Schulgebäude sowie die Gleisanlagen geprägt.</p>	Durch die Reduzierung des Versiegelungsgrades wird sich die Grundwasserneubildung verbessern Bei der Abrundung der vorhandenen Wohnbebauung ist keine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu erwarten. positiver Effekt durch Schaffung von städtebaulicher Ordnung in diesem Bereich		Verwendung des Niederschlagswassers als Brauchwasser oder zur Gartenbewässerung
Klima/Luft Landschaft	<p><u>Kultur- und Sachgüter</u> Das denkmalgeschützte Stellwerk W3 soll langfristig saniert werden. Schutzwürdige Bodendenkmale sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht bekannt.</p>			

3.4. ÄNDERUNGSFLÄCHE 4: HEIDENSTRASSE/GREIFSTRASSE

Kurzdarstellung des Vorhabens	Bestandsaufnahme und Bewertung des Umweltzustandes und der Umweltmerkmale	Entwicklungsprognose des Umweltzustandes		Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen
		Bei Durchführung der Planung	Bei Nichtdurchführung der Planung	
<p>Im Bereich der Änderungsfläche Heidenstraße/Greifstraße ist ein Um- und Ausbau der Heidestraße sowie die Neuordnung und Gestaltung der Flächen zwischen der Heidenstraße und den Gleisen geplant. Hier sind nach Bedarf Abstandsrundflächen bzw. private Parkplätze anzuordnen.</p> <p>Außerdem ist die Grundstücksneuordnung und die Bebauung des östlichen Quartiersabschlusses Richtung Demminer Straße geplant.</p>	<p><u>Mensch</u> Das Umfeld wird bereits durch gemischte Nutzungen stark geprägt. Die Verträglichkeit der geplanten Nutzungen nebeneinander ist gegeben. Eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch ist nicht zu erwarten.</p>	Durch das geplante Vorhaben werden Menschen außerhalb der Änderungsfläche nicht beeinträchtigt.		
	<p><u>Pflanzen und Tiere</u> Biototypen: 14.4 Einzel- und Reihenhausbebauung (OE) (geringes Biotoppotenzial) 14.7 Verkehrsfläche (OV) (geringes Biotoppotenzial) 10.1 Staudensaum und Ruderalflur (RH) (geringes Biotoppotenzial) 13.2 Siedlungsgebüsch/-hecke (PH)(mittleres Biotoppotenzial)</p> <p>Innerhalb der Grünfläche zwischen der Heidenstraße und den Gleisen sowie auf den Grundstücken im Bereich des Mischgebietes stehen nach § 18 NatschAG M-V geschützte Bäume.</p> <p>Innerhalb der Änderungsfläche befinden sich keine Schutzgebiete und -objekte im Sinne des Naturschutzrechts</p>	<p>Inanspruchnahme einer vorbelasteten Fläche</p> <p>Reduzierung der Vegetationsfläche bei der Errichtung von privaten Parkplätzen südlich der Heidenstraße</p>	keine Reduzierung der Vegetationsfläche	Erhaltung, Schutz und Entwicklung des Gehölzbestandes
	<p><u>Boden</u> Sand-/ Lehm-/Ton-/Schuttanthropogene Böden; Stadt- und Industriegebiete, sehr heterogen</p>	Erhöhung des Versiegelungsgrades durch die Errichtung von Parkplätzen sowie ergänzende Bebauung innerhalb des Mischgebietes	keine Erhöhung des Versiegelungsgrades	
	<p><u>Wasser</u> Das Grundwasser ist gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffen nicht geschützt. Auf das Sorgfaltsgebot des § 5 WHG wird hingewiesen; in der Bauphase und auch</p>	Reduzierung der Grundwasserneubildung	keine Reduzierung der Grundwasserneubildung	Verwendung des Niederschlagswassers als Brauchwasser oder zur Gartenbewässerung

	bei Nutzung dürfen keine wassergefährdenden Stoffe in den Untergrund eindringen.			
Nicht erheblich beeinträchtigte Schutzgüter Klima/Luft Kultur- und Sachgüter	<u>Landschaft</u> Der Standort ist durch den gründerzeitlichen Baubestand der Bauflächen mit Mischnutzung nördlich der Heidenstraße sowie die teilweise brachliegende Grünfläche und private Parkplätze bis zu den Gleisanlagen geprägt.	Positiver Effekt durch Schaffung von städtebaulicher Ordnung in diesem Bereich		Erhaltung ausgewählter Gehölze Eingrünung der vorhandenen und geplanten Parkplätze

3.5. ÄNDERUNGSFLÄCHE 5: AM GÜTERBAHNHOF

Kurzdarstellung des Vorhabens	Bestandsaufnahme und Bewertung des Umweltzustandes und der Umweltmerkmale	Entwicklungsprognose des Umweltzustandes		Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen
		Bei Durchführung der Planung	Bei Nichtdurchführung der Planung	
Die Änderungsfläche Am Güterbahnhof ist durch das vorhandene Gewerbegebiet im Bereich des Güterbahnhofs und den umliegenden Mischgebietsflächen geprägt. Neben der Sanierung der vorhandenen Straße am Güterbahnhof und der Erschließungsstraße am Pferdemarkt ist auch die Herstellung einer Verbindungsstraße zur Alfred-Lythall-Straße geplant. Außerdem sollen die Gebäude der Deutschen Bahn und das Eckgebäude am Friedrich-Engels-Ring saniert werden. Die Platzränder am Bahnhofsvorplatz sollen neugestaltet werden.	<u>Mensch</u> Die vorhandenen Bau- und Verkehrsstrukturen sollen saniert bzw. umgestaltet werden. Erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch sind nicht zu erwarten.	Der Mensch wird durch das geplante Vorhaben nicht beeinträchtigt.		
	<u>Pflanzen und Tiere</u> Biotoptypen: 14.4 Einzel- und Reihenhausbebauung (OE) (geringes Biotoppotenzial) 14.3 Großformbebauung OG (geringes Biotoppotenzial) 13.2 Siedlungsgebüsch/-hecke (PH) (mittleres Biotoppotenzial)	Die geplante Entwicklung führt nicht zur Verringerung der Vegetationsfläche.		Erhaltung und Schutz des Gehölzbestandes
	<u>Boden</u> weitgehend versiegelte und anthropogen vorbelastete Fläche des Siedlungsbereiches	Der Versiegelungsgrad bleibt weitgehend unverändert.		
	<u>Wasser</u> Das Grundwasser ist gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffen nicht geschützt. Auf das Sorgfaltsgebot des § 5 WHG wird hingewiesen; in der Bauphase und auch bei Nutzung dürfen keine wassergefährdenden Stoffe in den Untergrund eindringen.	keine erhebliche Veränderung der Grundwasserneubildung		

Nicht erheblich beeinträchtigte Schutzgüter	<u>Landschaft</u> Der Standort ist durch die gewerbliche Nutzung am Güterbahnhof sowie vorhandene Villenbebauung am Friedrich-Engels-Ring geprägt.	Bei einer Sanierung der Verkehrsflächen sowie der einzelnen Gebäude und Freianlagen ist keine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu erwarten.	Erhaltung und Schutz der straßenbegleitenden Gehölze
Klima/ Luft Kultur- und Sachgüter			

3.6. ÄNDERUNGSFLÄCHE 6: AM SÜDBAHNHOF

Für diesen Teilbereich der 1. Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplanes wird der Bebauungsplan Nr. 122 „Westliches Bahnhofsquartier“ aufgestellt.

Kurzdarstellung des Vorhabens	Bestandsaufnahme und Bewertung des Umweltzustandes und der Umweltmerkmale	Entwicklungsprognose des Umweltzustandes		Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen
		Bei Durchführung der Planung	Bei Nichtdurchführung der Planung	
Auf den weitgehend beräumten und brachliegenden Flächen soll neue und ergänzende Bebauung zum Abrundung des Wohnquartiers errichtet werden. Außerdem ist die Errichtung von neuen und die Sanierung der vorhandenen Erschließungsstraßen geplant. Der Regionalbusbahnhof soll in Verbindung mit dem Stadtbushof saniert werden.	<u>Mensch</u> Die geplanten Wohnbauflächen schließen im Süden und Westen an vorhandenen Siedlungsflächen an und werden im Osten durch die Verkehrsflächen begrenzt. Im Norden befinden sich die Gleisanlagen. Die Lärmauswirkungen der geplanten Nutzungen auf die umgebende Wohnbebauung sind auf der Ebene des B-Planes zu untersuchen. Ggf. notwendige aktive und passive Schallschutzmaßnahmen sind festzusetzen.	Im Plangebiet wird die geordnete Entwicklung durch entsprechende Festsetzungen im B-Plan gewährleistet. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Wohnnutzung ist nicht zu erwarten.		Auf der Ebene des Planverfahrens sind die zu erwartenden Lärmbelastungen zu ermitteln. Beim Neubau der Quartierabrundung ist die Anordnung der Gebäude einschließlich notwendiger Lärmschutzmaßnahmen neu festzulegen.
	<u>Pflanzen und Tiere</u> Biotoptypen: 14. Biotopkomplexe der Siedlungs-, Verkehrs- und Industrieflächen (O) OV (geringes Biotoppotenzial) Auf den unversiegelten Flächen nördlich der Gleisanlagen entwickelten sich ruderaler Trittsfluren. 14.7 Verkehrsflächen OV (geringes Biotoppotenzial)	Reduzierung der Vegetationsfläche, vor allem in Teilbereichen der geplanten Wohnbebauung	keine Reduzierung der Vegetationsfläche	Anpflanzung von Gehölzen innerhalb des Wohngebietes Die Ruderalfluren im Bereich des geplanten Wohngebietes weisen Potenzial für das Vorkommen von Zauneidechsen auf. Eine entsprechende artenschutzrechtliche Untersuchung ist auf der Ebene des Bebauungsplanes vorzunehmen.
	<u>Boden</u> Sand-/ Lehm-/ Ton-/Schuttanthropogene Böden; Stadt- und Industriegebiete, sehr heterogen durch langjährige anthropogene Nutzung vorbelastet	Erhöhung des Versiegelungsgrades	keine Erhöhung des Versiegelungsgrades	Ein eventueller Ausgleich für den Eingriff in Natur und Landschaft ist auf der Ebene des Bebauungsplanes festzulegen.

Nicht erheblich beeinträchtigte Schutzgüter	<u>Wasser</u> Das Grundwasser ist gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffen nicht geschützt.	Reduzierung der Grundwasserneubildung	keine Reduzierung der Grundwasserneubildung	Berücksichtigung des Sorgfaltsgebotes des § 5 WHG beim Umgang mit wassergefährdenden Stoffen
Klima/Luft Kultur- und Sachgüter				Verwendung des Niederschlagswassers als Brauchwasser oder zur Gartenbewässerung
	<u>Landschaft</u> Der Standort für die geplante Wohnbebauung ist durch die angrenzende Wohnbebauung sowie die im Osten und Norden anschließenden Flächen der Busbahnhöfe und der deutschen Bahn geprägt.	Die Entfernung der städtebaulichen Missstände trägt zur Verbesserung des Ortsbildes bei. Bei einer Umnutzung bzw. Wiederbelebung des Standortes ist keine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu erwarten.		Erhaltung der geschützten Bäume, randliche Eingrünung sowie Gehölzpflanzungen innerhalb des Wohngebietes

3.7. ÄNDERUNGSFLÄCHE 7: JOHANNESSTRAßE

Für die Änderungsfläche 7 „Johannesstraße“ wurde im Jahr 2005 ein einfacher Bebauungsplan Nr. 22 aufgestellt. Eine 1. Änderung des Bebauungsplanes wurde 2012 im vereinfachten Verfahren nach § 13 BauGB mit dem Ziel der Sicherung des Nahversorgungszentrums „Burgholzstraße“ und des Fachmarktstandortes „Stavener Straße“ sowie zum Schutz zentraler Versorgungsbereiche und zur Sicherung gewerblicher Bauflächen, durchgeführt. Mit der 2. Änderung, einem einfachen Bebauungsplan gemäß § 30 Abs. 3 BauGB, wird ausschließlich die Art der baulichen Nutzung definiert, um städtebauliche Fehlentwicklungen und Störungen für die Umgebung zu vermeiden.

Für die 2. Änderung des einfachen Bebauungsplanes Nr. 22 „Johannesstraße“ wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens eine Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden. Der Inhalt des Umweltberichtes richtet sich nach der Anlage 1 (zu §§ 2a und 4c) BauGB.

Umweltrelevante Inhalte der 2. Änderung des B-Planes Nr. 22 beziehen sich ausschließlich auf Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinflüssen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB (Schallschutz). Durch die B-Plan-Änderung werden keine zusätzlichen Versiegelungen und keine zusätzlichen Immissionen verursacht. Die relevanten Inhalte des Umweltberichtes wurden abgeschichtet und zusammen mit den im Rahmen der 1. Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplanes „Nordstadt – Ihlenfelder Vorstadt“ voraussichtlichen Umweltauswirkungen in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Kurzdarstellung des Vorhabens	Bestandsaufnahme und Bewertung des Umweltzustandes und der Umweltmerkmale	Entwicklungsprognose des Umweltzustandes		Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen
		Bei Durchführung der Planung	Bei Nichtdurchführung der Planung	
<p>Südlich der Johannesstraße befinden sich ausschließlich gewerbliche Nutzungen. In diesem Bereich ist die Sanierung bzw. der Abbruch der leerstehenden und langfristig nicht mehr zu nutzenden Bausubstanz sowie eine verkehrliche Anbindung an die Demminer Straße geplant. Des Weiteren ist auch ein Um- und Ausbau der Ihlenfelder Straße sowie eine Sicherung und ein Ausbau der Ladestraße für den Transportgüterumschlag beabsichtigt.</p>	<p><u>Mensch</u> Die Flächen werden bereits baulich genutzt und liegen somit im Innenbereich. Die Art der Nutzung ist lt. B-Plan in Allgemeine Wohn- und Mischgebiete, in ein Gemeinbedarfsgebiet sowie eingeschränkte Gewerbegebiete gegliedert. Im Plangebiet wurden Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen bezüglich des Lärms festgesetzt. Eine Änderung der Nutzung der Flächen ist nicht geplant.</p>	<p>Durch das geplante Vorhaben wird das Schutzgut Mensch nicht erheblich beeinträchtigt.</p> <p>Durch die verkehrliche Anbindung der Johannesstraße an die Demminer Straße erfolgt eine wesentliche Aufwertung dieses Rahmenplanbereiches.</p>		<p>Mit der 2. Änderung wurde die Art der baulichen Nutzung definiert, um städtebauliche Fehlentwicklungen und Störungen für die Umgebung zu vermeiden.</p> <p>Festsetzungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen bezüglich des Lärms</p>
	<p><u>Pflanzen und Tiere</u> Biotoptypen: 14.3 Großformbebauung (OG) (geringes Biotoppotenzial) 14.4 Einzel- und Reihenhausbauung (OE) (geringes Biotoppotenzial) 14.8 Industrie- und Gewerbefläche (OI) (geringes Biotoppotenzial) 14.11 Brachfläche der Siedlungs-, Verkehrs- und Industriegebiete (OB) (geringes Biotoppotenzial) 13.9 Sport- und Freizeitanlage (PZ) (geringes Biotoppotenzial)</p> <p>Innerhalb der Änderungsfläche befinden sich keine Schutzgebiete und –objekte im Sinne des Naturschutzrechts.</p>	<p>Inanspruchnahme einer vorbelasteten Fläche Das Plangebiet hat aufgrund der gewerblichen Nutzungen so gut wie keinen Erholungswert. Lediglich im unmittelbaren Wohnumfeld sowie im Bereich der Gemeinbedarfsfläche befinden sich gestaltete Grünflächen, die jedoch einer eingeschränkten Nutzung durch die Allgemeinheit unterliegen.</p>		<p>Erhaltung, Schutz und Entwicklung des Gehölzbestandes</p>

	<p><u>Boden</u> Aufschüttungen über Sand und/oder Kies als bedingt tragfähig bzw. tragfähig bezeichnet. Die Aufschüttungen sind kleiner/gleich 1 m, Sand und Kies größer als 5 m mächtig. Der Boden des Plangebietes hat bezüglich Ertragspotential, Versickerungsfähigkeit und biotischem Entwicklungspotenzial als bebauter Bereich einen geringen Wert.</p>	Das B-Plan-Gebiet ist bereits bis an die Grenzen der Zulässigkeit versiegelt. Es sind also kaum weitere Versiegelungen zu erwarten. Die Neubebauung der Flächen ist nur bei der Entsiegelung der vorhandenen Flächen möglich.	keine Änderung des Versiegelungsgrades	Die Gebäude sind vor ihrem Abbruch durch einen Fachgutachter auf Vorkommen von streng geschützten Arten zu prüfen.
	<p><u>Wasser</u> Das Grundwasser ist gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffen nicht geschützt. Auf das Sorgfaltsgebot des § 5 WHG wird hingewiesen; in der Bauphase und auch bei Nutzung dürfen keine wassergefährdenden Stoffe in den Untergrund eindringen.</p>	keine Änderung der Grundwasserneubildung	keine Änderung Grundwasserneubildung	Verwendung des Niederschlagswassers als Brauchwasser oder zur Gartenbewässerung
Nicht erheblich beeinträchtigte Schutzgüter	<p><u>Landschaft</u> Der Wohnbebauung ist durch die angrenzenden gewerblich genutzten Flächen geprägt. Der Standort hat einen geringen Erholungswert.</p>	positiver Effekt durch Beseitigung der leerstehenden und ungenutzten Bebauung		Erhaltung ausgewählter Gehölze
Klima/Luft Kultur- und Sachgüter				

3.8. GEPLANTE MAßNAHMEN ZUR VERMEIDUNG, VERRINGERUNG UND ZUM AUSGLEICH NACHTEILIGER WIRKUNGEN

Die Tabellen zu den Änderungsflächen enthalten Vorschläge für die auf dem jeweiligen Standort zum gegenwärtigen Planungsstand relevanten Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minimierung und zum Ausgleich der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen.

Im Bereich der Änderungsfläche „Bereich um das ehemalige Bahnpostamt/Bertolt Brecht Straße“ werden im Zusammenhang mit der geplanten Entwicklung von Wohngebieten weiträumige Flächenentsiegelungen erfolgen. Der Abbruch von Gebäuden ist nur in Zeiträumen durchzuführen, in denen keine Nutzung durch Fledermäuse bzw. gebäudebesiedelnde Vogelarten zu erwarten ist, d. h. im Zeitraum von Oktober bis März. Rodungen von Gehölzen sind nur außerhalb der Brutzeiten durchzuführen, d. h.

im Zeitraum von Oktober bis März. Die Gehölze und Gebäude sind vor ihrem Abbruch durch einen Fachgutachter zu überprüfen.

Ob und in welchem Umfang Kompensationsmaßnahmen für die Änderungsflächen erforderlich werden, hängt u. a. vom Maß der baulichen Nutzung, d. h. vom Ausmaß des Eingriffs sowie von der Art und dem Umfang der Ausgleichsmaßnahmen innerhalb der Änderungsflächen ab.

Entsprechende Festsetzungen werden erst im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung oder im Einzelfall bei der Umsetzung des konkreten Vorhabens getroffen.

Im Zuge der Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung kann dann festgestellt werden, ob Ausgleichsmaßnahmen an anderer Stelle als am Ort des Eingriffs erforderlich werden. Die Größe der erforderlichen Ausgleichsflächen ergibt sich aus dem Kompensationsdefizit sowie der Art und der Kompensationswertzahl der Maßnahmen.

Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung sind die artenschutzrechtlichen Belange zu berücksichtigen. Es gelten die Störungs- und Tötungsverbote gemäß § 44 BNatSchG. Möglich sind z. B. Festlegungen zur Bauzeitregelung; die Baufelderschließung sowie Baumaßnahmen sollten dann nur außerhalb der Hauptvogelbrutzeit, die vom 15. März bis 31. Juli eines Jahres definiert wird, zugelassen werden.

3.9. ENTWICKLUNGSPROGNOSEN BEI DURCHFÜHRUNG UND NICHTDURCHFÜHRUNG DER PLANUNG

Bei Nichtdurchführung der Planungen bleibt es bei der bisherigen Nutzung des Gebietes. Die Bereiche:

- „Nördliches Bahnhofsumfeld“
- „Bereich um das ehemalige Postamt/Bertolt Brecht-Straße“ sowie - „Am Südbahnhof“

würden nicht überplant werden und langsam verbrachen. Eine Nachnutzung der brachliegenden Flächen mit Wohn- und Gewerbeansiedlung würde unterbleiben und es müssten diese Nutzungen an anderen Stellen im Stadtgebiet unter Inanspruchnahme von Freiraum errichtet werden.

Mit der Planung wird somit auch der Bodenschutzklausel gemäß § 1a Abs. 1 BauGB entsprochen, mit Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen und dabei Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen.

Durch die Umsetzung des Vorhabens bleiben die denkmalgeschützten Gebäude dauerhaft erhalten. Mit der Entscheidung für die Sanierung von Gebäuden im Bereich „Nördliches Bahnhofsumfeld“ wird ein langsames Verschwinden und Verfallen dieser Baudenkmale verhindert.

Durch die Verbesserung des Verkehrssystems, durch die Sanierung der vorhandenen sowie den Bau von neuen Straßen und Wegen erfolgt eine Aufwertung des zentral gelegenen Gebietes von Neubrandenburg.

3.10. ANDERWEITIGE PLANUNGSMÖGLICHKEITEN

Der städtebauliche Rahmenplan „Nordstadt – Ihlenfelder Vorstadt“ wurde von der Stadtvertretung Neubrandenburg im Jahr 2008 beschlossen.

Mit der 1. Fortschreibung werden Überplanungen hinsichtlich der verkehrlichen Entwicklungen sowie der Änderung der Nutzung auf bestimmten Bauflächen berücksichtigt.

Die Planung ist standortgebunden. Die Umnutzung der Fläche entspricht naturschutzfachlichen Zielen für die Wiedernutzbarmachung von anthropogen vorbelasteten Flächen und dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden. Im Ergebnis stehen keine weiteren Alternativen für die konkreten Vorhaben zur Verfügung.

3.11. ZUSÄTZLICHE ANGABEN

3.11.1. MERKMALE DER VERWENDETEN TECHNISCHEN VERFAHREN

Im Rahmen der Umweltprüfung kamen die technischen Verfahren nicht zur Anwendung.

3.11.2. HINWEISE ZU DURCHFÜHRUNG DER ÜBERWACHUNG DER ERHEBLICHEN UMWELTAUSWIRKUNGEN

§ 4c BauGB bestimmt, dass die Gemeinden die erheblichen Umweltauswirkungen überwachen, die auf Grund der Durchführung der Bauleitpläne auftreten, um insbesondere unvorhergesehene Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen. Die Gemeinden nutzen dabei die Informationen der Behörden, die diese den Gemeinden gemäß § 4 Abs. 3 BauGB zur Verfügung stellen.

Die Auswirkungen können erst mit der Realisierung der geplanten Vorhaben auf der Grundlage von Bebauungsplänen oder speziellen Genehmigungen zum Beispiel nach dem BImSchG entstehen. Denkbar sind die Überwachung der Emissionen der Gewerbebetriebe in Mischgebieten und in Gewerbegebieten in Nachbarschaft zu Wohngebieten sowie der Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen.

4. ALLGEMEIN VERSTÄNDLICHE ZUSAMMENFASSUNG

Die Stadt Neubrandenburg beabsichtigt, ihren städtebaulichen Rahmenplan „Nordstadt – Ihlenfelder Vorstadt“ fortzuschreiben und die Nutzungen der Flächen den aktuellen und geplanten städtebaulichen Entwicklungen im Bereich des Sanierungsgebietes „Nordstadt – Ihlenfelder Vorstadt“ anzupassen. Im Rahmen der 1. Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplanes wurde eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet wurden. Alternativen zum Standort waren nicht möglich. Zunächst wurde im Rahmen einer Vorprüfung ermittelt, ob durch die geänderten Darstellungen erhebliche Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die im Umweltbericht zu dokumentieren sind. Die Vorprüfung ergab folgendes:

Da stadtspezifische Umweltschutzziele nicht vorliegen, wurden die Ziele des Umweltschutzes aus den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen abgeleitet. Die Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen für die Änderungsflächen, gegliedert in die Bestandsaufnahme und Bewertung des Umweltzustandes sowie die Entwicklungsprognose des Umweltzustandes bei Durchführung und Nichtdurchführung der Planung, erfolgte Vorhaben bezogen. Sie wurde einschließlich einer Kurzdarstellung der geplanten Vorhaben sowie Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich erheblicher Umweltauswirkungen tabellarisch aufbereitet.

Auf Grund der geringfügigen Inanspruchnahme von anthropogen vorbelasteten Standorten im Bereich des Rahmenplanes „Nordstadt-Ihlenfelder Vorstadt“ der Stadt Neubrandenburg weisen die Auswirkungen auf die Schutzgüter Pflanzen und Tiere sowie Boden durch Biotopverlust und Versiegelung eine geringe Erheblichkeit auf. Schutzgebiete und Schutzobjekte im Sinne des Naturschutzrechts werden durch das geplante Vorhaben nicht beeinträchtigt. Das Landschaftsbild wird verändert, aber nicht erheblich beeinträchtigt. Wesentliche Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind das Zeitfenster für die Baufeldfreimachung sowie für die Rodung von Gehölzen.

Ob Kompensationsmaßnahmen an anderer Stelle als am Ort des Eingriffs erforderlich werden, kann erst im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung bzw. in nachfolgenden Genehmigungsverfahren festgestellt werden.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass mit der 1. Fortschreibung des Rahmenplanes „Nordstadt - Ihlenfelder Vorstadt“ der Stadt Neubrandenburg keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein werden.

5. BELANGE DES ARTENSCHUTZES

Das Bundesnaturschutzgesetz regelt im Kapitel 5 den Schutz wildlebender Tier- und Pflanzenarten. Der Artenschutz umfasst u. a. den Schutz der Tiere und Pflanzen sowie ihrer Lebensstätten und Biotope durch den Menschen.

Von besonderer Bedeutung sind die Vorschriften für besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten.

Gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten:

- wildlebenden Tieren der streng geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
- wildlebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören. Eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
- wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten die o. g. Zugriffsverbote für nach § 15 zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft sowie für nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zulässige Vorhaben. Sie gelten nur für die in Anhang IV der FFH-RL aufgeführten Tier- und Pflanzenarten sowie für die Europäischen Vogelarten.

Bezüglich der Tierarten nach Anhang IV a) der FFH-RL sowie der Europäischen Vogelarten nach Art. 1 VRL ist zu unterscheiden zwischen

- Schädigungsverbot: Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten und damit verbundene vermeidbare Verletzung oder Tötung von Tieren oder ihrer Entwicklungsformen und
- Störungsverbot: Erhebliches Stören von Tieren während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten.

Bezüglich der Pflanzenarten nach Anhang IV b) der FFH-RL ist das Schädigungsverbot zu beachten: Beschädigen oder Zerstören von Standorten wildlebender Pflanzenarten oder damit im Zusammenhang stehendes vermeidbares Beschädigen oder Zerstören von Exemplaren wildlebender Pflanzen bzw. ihrer Entwicklungsformen.

Von den Verboten des § 44 BNatSchG kann unter bestimmten Bedingungen eine Ausnahme nach § 45 BNatSchG gewährt werden. Die für die Belange des Artenschutzes zuständige Behörde ist der Landkreis +Mecklenburgische Seenplatte. Ein artenschutzrechtlicher Konflikt kann entstehen, wenn die geplanten Vorhaben bzw. ihre mittelbaren bau-, anlage- bzw. betriebsbedingten Wirkungen und der Lebensbereich der 56 in M-V vorkommenden, durch Aufnahme in den Anhang IV der FFH-Richtlinie streng geschützten Pflanzen- und Tierarten sowie der europäischen Vogelarten sich überschneiden.

Die Stadt Neubrandenburg wird die Auswirkungen auf die geschützten Arten im Fall der Änderungsflächen „Nördliches Bahnhofsumfeld“, Am Südbahnhof“ und „Johannesstraße“ auf

der Ebene des Bebauungsplanes darlegen. Für den Fall, dass keine Bebauungspläne aufgestellt werden, sind die artenschutzrechtlichen Belange abschließend im Rahmen der Vorhabengenehmigungen in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde zu klären.

Im Bereich der Änderungsfläche „Bereich um das ehemalige Bahnpostamt/Bertolt-Brecht-Straße“ wird im Zusammenhang mit der geplanten Entwicklung von Wohngebieten weiträumige Flächenentsiegelung erfolgen.

Der Abbruch von Gebäuden ist nur in Zeiträumen durchzuführen, in denen keine Nutzung durch Fledermäuse bzw. gebäudebesiedelnde Vogelarten zu erwarten ist, d. h. im Zeitraum von Oktober bis März.

Rodungen von Gehölzen sind nur außerhalb der Brutzeiten durchzuführen, d. h. im Zeitraum von Oktober bis März. Die Gehölze und Gebäude sind vor ihrem Abbruch durch einen Fachgutachter zu überprüfen.