

Städtebaulicher Rahmenplan Tribseer Vorstadt



Städtebaulicher Rahmenplan Tribseer Vorstadt

Mai 2024

Hansestadt Stralsund

Hansestadt Stralsund

Amt für Planung und Bau, Abt. Planung und Denkmalpflege

18408 Stralsund

Bearbeitung: Antje Wunderlich

Cappel + Kranzhoff Stadtentwicklung und Planung GmbH

Palmaille 96, 22767 Hamburg

Bearbeitung: Charlotte Koch, Moritz Mücke,

Julia Rönneburg

cappel + kranzhoff
stadtentwicklung und planung gmbh



Inhalt

1	Einleitung	1
1.1	Anlass und Ziel	1
1.2	Methodik/Vorgehensweise	1
1.3	Rahmenbedingungen.....	2
1.3.1	Abgrenzung und Verortung	2
1.3.2	Vorhandene Planungen.....	2
1.3.3	Bereits umgesetzte Maßnahmen.....	5
1.3.4	Aktuelle Planungen	5
2	Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen (VU)	7
2.1	Abgrenzung des Plangebietes	7
2.2	Städtebauliche Missstände	9
2.2.1	Baulich-Räumliche Missstände	9
2.2.2	Verkehrliche Missstände	9
2.2.3	Missstände von Grün- und Erholungsflächen, Kinderspielplätze	10
2.2.4	Umweltbezogene Missstände.....	10
2.2.5	Soziale Missstände	11
2.3	Sanierungsziele	13
3	Städtebaulicher Rahmenplan	14
3.1	Nutzungs- und Bebauungskonzept	14
3.1.1	Art der baulichen Nutzung.....	15
3.1.2	Maß der baulichen Nutzung	17
3.1.3	Bauvorhaben.....	18
3.1.4	Wohnungsbaupotenziale und Bevölkerungsentwicklung	18
3.1.5	Potenziell versiegelte Fläche.....	19
3.1.6	Bausteine	21
3.2	Verkehrskonzept.....	24
3.2.1	Straßenraumgestaltung.....	25
3.2.2	Gestaltung von Fuß- und Radwegen.....	27
3.2.3	Parkraumgestaltung	27
3.2.4	Alternative Mobilitätsangebote	28
3.2.5	Bausteine	28
3.3	Grün- und Freiflächenkonzept.....	32
3.3.1	Öffentliches Grün	33
3.3.2	Grün-blaue Infrastruktur	33

3.3.3	Plätze	34
3.3.4	Ausstattung	34
3.3.5	Privates Grün	34
3.3.6	Bausteine	34
3.4	Exkurs Barrierefreiheit.....	37
3.5	Exkurs Umwelt und Klima	37
3.6	Zielkonzept	38
3.7	Vertiefungsbereiche	40
3.7.1	Areal Nord-Ost Alte Rostocker Straße.....	40
3.7.2	Areal Nord-West Carl-Heydemann-Ring/Alte Richtenberger Straße.....	42
3.7.3	Areal Süd An der Kupfermühle / Sportpark.....	45
3.7.4	Areal Stadtteileingang Süd – An den Kupferteichwiesen	46
3.8	Maßnahmen.....	48
4	Quellenverzeichnis.....	56

1 Einleitung

1.1 Anlass und Ziel

Nach der förmlichen Festlegung eines Teils der Tribseer Vorstadt als Sanierungsgebiet in 2020 auf der Grundlage vorbereitender Untersuchungen möchte die Hansestadt Stralsund mit der Beseitigung der erkannten städtebaulichen Missstände fortfahren. Voraussetzung dafür ist ein städtebaulicher Rahmenplan, in dem die Ziele und Maßnahmen für das Sanierungsgebiet ausformuliert werden.

Um eine bestmögliche Einbettung des Gebietes in die vorhandene Stadtstruktur zu erreichen, sind auch die angrenzenden Stadträume und somit die städtebaulichen, funktionalen und infrastrukturellen Verflechtungen des Sanierungsgebietes mit seinem Umfeld in die Rahmenplanung einzubeziehen. Es ergibt sich ein Rahmenplangebiet von 74,7 ha und eine Betrachtungsfläche von 115,3 ha. Darin machen das Sanierungsgebiet 18,3 ha und sein Ergänzungsgebiet 3,4 ha aus.

Das Rahmenplangebiet weist eine sehr heterogene Nutzungs- und Bebauungsstruktur auf und ist durch zahlreiche städtebauliche Missstände geprägt, wie Nutzungs- und Immissionskonflikte, städtebaulich ungeordnete Bereiche, Leerstände und Brachflächen, gestalterische und funktionale Defizite im öffentlichen Raum, insbesondere in der Straßenraumgestaltung, sowie Sanierungsbedarf an Gebäuden bei einem insgesamt nicht zeitgemäß ausgestatteten Wohnungsbestand. Einer im Bestand zum Teil hohen Bebauungsdichte steht eine überaus geringe Ausstattung mit gestalteten Grün- und Erholungsflächen gegenüber. Insgesamt weist das Gebiet eine Vielzahl an städtebaulichen Missständen auf und wird seiner Funktion und Bedeutung im Stadtraum, die es aufgrund seiner Lage hat, nicht gerecht.

Im Zuge der Sanierung gilt es nun, die Potenziale des Gebietes zu nutzen, insbesondere die Nähe zur Altstadt, die vorhandenen Denkmale aufzuwerten und die ehemals typische, durch Blockrandbebauung geprägte städtebauliche Struktur, wo es sinnvoll und möglich ist, wiederherzustellen. Insbesondere die Wohnfunktion soll dabei gestärkt werden. Dazu gehören die Aufwertung des öffentlichen Raums und der privaten Grün- und Freiflächen, die Schaffung attraktiver Fuß- und Radwegeverbindungen, die Stärkung der Nahversorgung im Bereich des Tribseer Damms, die Anpassung des Wohnungsbestandes an den zeitgemäßen Bedarf sowie eine adäquate Aus-

stattung mit gut erreichbaren sozialen Infrastruktureinrichtungen. Ziel ist ein attraktives, das Stadtbild Stralsunds bereicherndes innerstädtisches Quartier mit eigenem Charakter zu schaffen, das gut und stabil in die städtebauliche Umgebung eingefügt ist.

Der städtebauliche Rahmenplan soll hierzu die Ergebnisse aus der VU aufgreifen, weiter ausformulieren und dabei auch die Verflechtungen mit den angrenzenden Stadtbereichen mit betrachten, um Synergien mit benachbarten Entwicklungen, Bedarfen und Planungen im Sinne einer nachhaltigen stabilen Verflechtung mit einzubeziehen. Potenziale ergeben sich auch auf Flächen entlang der Bahn und im Bereich des aufgegebenen Güterbahnhofs. Dort können – möglichst unter Erhaltung der historischen Gebäude – bedarfs- und lagegerechte Umnutzungen vorgesehen werden. Gewerbe, Kultur, Freizeit, Spiel und Sport sowie ein Stadtteilpark mit Skateranlage attraktive ergänzende Angebote schaffen und Impulse setzen.

1.2 Methodik/Vorgehensweise

Die Rahmenplanung baut auf den Ergebnissen der vorbereitenden Untersuchungen (VU) vom März 2020 und für das Erweiterungsgebiet vom März 2024 auf. Die Ergebnisse und insbesondere die städtebaulichen Missstände werden themenbezogen zusammengefasst dargestellt. Darauf aufbauend werden die Sanierungsziele aus der VU aufgegriffen und weiterentwickelt.

Aufbauend auf den Ergebnissen der VU werden themenbezogene Konzepte entwickelt – zur zukünftigen Nutzungs- und Bebauungsstruktur, zu den Themen Verkehr sowie Grün- und Freiflächen. Bei den Konzepten wird auch immer auf den Bestand und die planerischen Restriktionen (wie Eigentumsverhältnisse und Landschaftschutz) eingegangen. Es werden die Leitziele dargestellt, Handlungsempfehlungen gegeben und Maßnahmen ausgearbeitet.

Im Zielkonzept werden alle Ziele zusammengefasst dargestellt. In vier Vertiefungsbereiche werden die Ziele, Handlungsempfehlungen und Maßnahmen auf verschiedene Räume im Betrachtungsraum angewendet und Möglichkeiten für eine zukünftige, insbesondere bauliche Entwicklung im Stadtteil, in verschiedenen Varianten aufgezeigt.

Die Konzepte und die städtebaulichen Entwürfe wurden am 22.11.2022 mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern in einem Bürgerforum diskutiert. Die Anregungen und Lösungsvorschläge

seitens der Teilnehmenden wurden aufgenommen, geprüft und möglichst in den Rahmenplan integriert.

1.3 Rahmenbedingungen

1.3.1 Abgrenzung und Verortung

Der Geltungsbereich des Rahmenplans der Tribseer Vorstadt liegt im gleichnamigen Stralsunder Stadtteil und grenzt an den Stadtkern Stralsunds. Der Bahnhof im Norden des Gebietes stellt das Eingangstor in Richtung Stadtzentrum/Altstadt dar. Im Osten grenzt das Gebiet an die Bahnlinie. Im Süden endet es an der B96, der Verbindungsstraße in Richtung Rügen. Im Westen stellt die Feldstraße bis zum Philipp-Julius-Weg die Grenze dar. Am Phillip-Julius-Weg beginnt

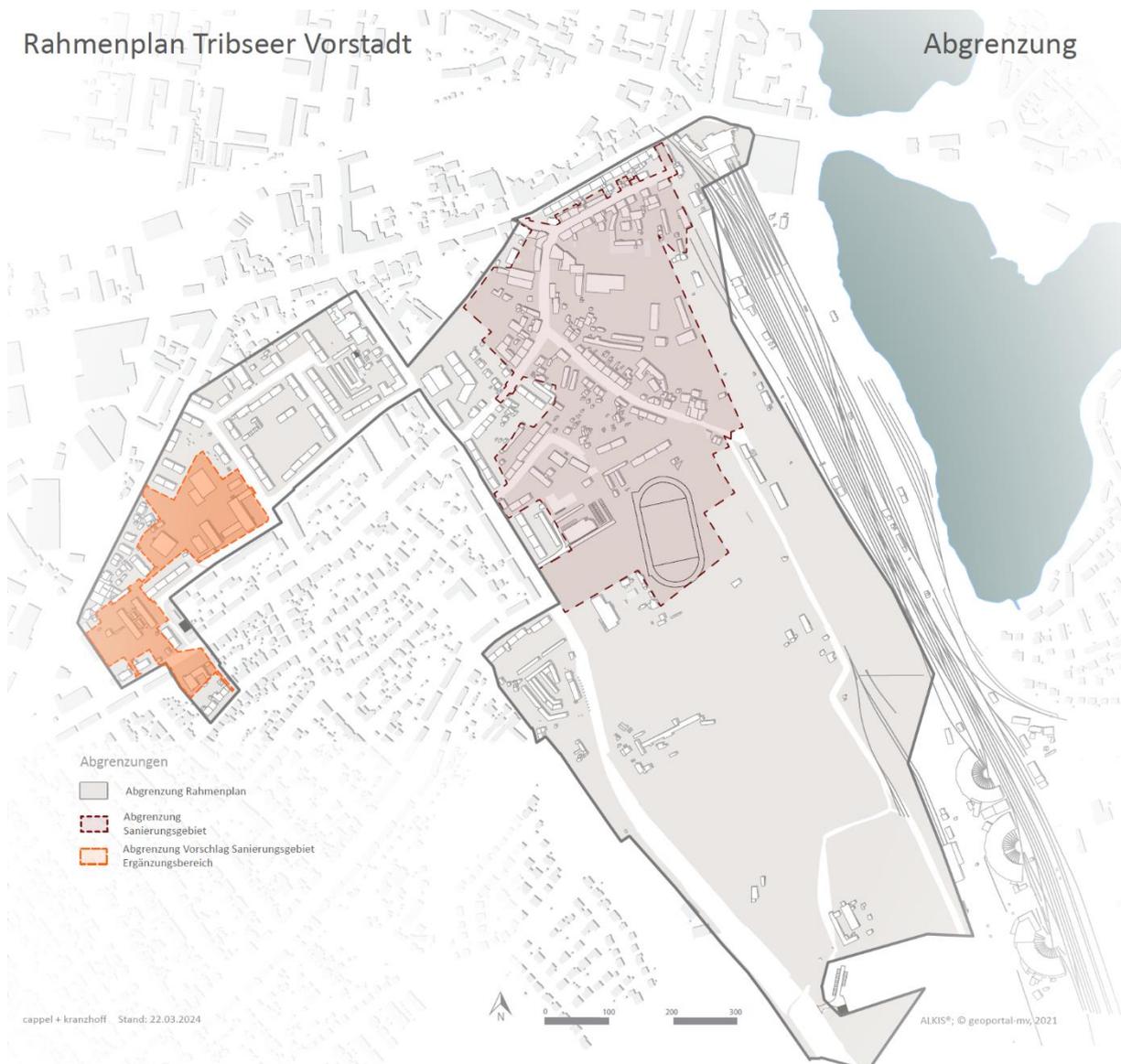
das Ergänzungsgebiet, dass sich von dort bis zur Richtenberger Chaussee erstreckt.

Insgesamt umfasst das Plangebiet für den Rahmenplan eine Fläche von 74,7 ha.

1.3.2 Vorhandene Planungen

Folgende planerische Vorgaben finden bei der Entwicklung des städtebaulichen Rahmenplans Berücksichtigung:

- Flächennutzungsplan
- Bebauungspläne
- Landschaftsplan
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept Hansestadt Stralsund
- Klimaschutzkonzept



Plan 1: Abgrenzungen Rahmenplan, Sanierungsgebiet und (potenzielles) Erweiterungsgebiet zum Sanierungsgebiet

Die wesentlichen Inhalte dieser Planung finden sich in den Vorbereitenden Untersuchungen „Tribseer Vorstadt“ wieder. Im Folgenden werden die Kerninhalte bezogen auf das Rahmenplangebiet samt Erweiterungsgebiet dargestellt.

Flächennutzungsplan (FNP)

Der Flächennutzungsplan stellt im Gebiet der ursprünglichen Vorbereitenden Untersuchungen und für das Erweiterungsgebiet zum überwiegenen Teil Wohnbauflächen dar. Die Bereiche entlang der Bahntrasse und der Hauptverkehrsstraßen, dem Tribseer Damm, der Richtenberger Chaussee und der Feldstraße sind zum Teil als gemischte Bauflächen dargestellt.

Südlich der Sportflächen sind neben kleineren Wohnbauflächen und gewerblichen Bauflächen, im Wesentlichen Grünflächen mit der Zweckbestimmung Dauerkleingärten ausgewiesen.

Die innenliegenden Bereiche westlich des Carl-Heydemann-Rings sind als Wohnbauflächen dargestellt. Hinzu kommen die Gemeinbedarfsflächen (die Grundschule, Regionale Schule, die Sporthalle, die Kitas und die Kirche).

Landschaftsplan (LP)

Im Landschaftsplan aus 1996 sind überwiegend Bauflächen dargestellt. Die Grünflächen im südlichen Bereich sind als besondere Grünflächen (Kleingartenanlage, Sport-Bolzplatz) gekennzeichnet. Der Bereich entlang des Hohen Grabens sowie die Freifläche westlich der Feldstraße sind als Freiflächen mit landschaftspflegerischer Zielstellung dargestellt. Der Kupferteich ist als



Abbildung 2: Auszug FNP und LP

geschütztes Biotop (gem. §2 des NatSchAG MV) ausgewiesen. Entlang der Feldstraße und in die Alte Richtenberger Straße wird eine wichtige Fuß- und Radwegeverbindung dargestellt.

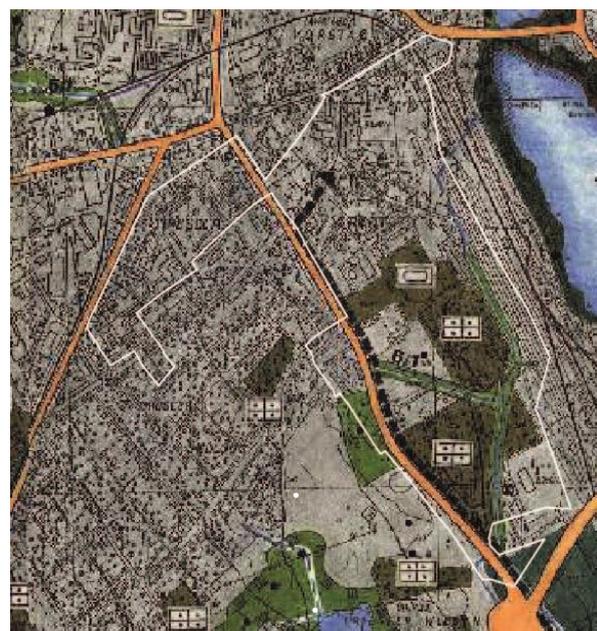
Bebauungspläne (BP)



Abbildung 1: Ausschnitt Vorhaben- und Erschließungsplan BP 22

Im Untersuchungsgebiet und Rahmenplangebiet gibt es lediglich einen rechtskräftigen Bebauungsplan.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 22 „Wohnbebauung südlich des Tribseer Damms 54-57“ ist seit Juli 2022 rechtskräftig, mit der Absicht im untergenutzten Blockinnenbereich eine



Bebauung mit ca. 70 neuen Wohneinheiten entstehen zu lassen.

2023 wurden als Folge des damals bereits in der Bearbeitung befindlichen Rahmenplans für zwei weitere Bebauungspläne Aufstellungsbeschlüsse gefasst.

Mit dem Aufstellungsbeschluss für den BP 85 „Gebiet nordwestlich der alten Richtenberger Straße“ sollen die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für eine geordnete städtebauliche Entwicklung im Sinne der Ziele der Sanierung geschaffen und die bisherige Nutzungsmischung und Charakteristik des zentralen Gebietes nördlich der Alten Rostocker Straße erhalten werden.

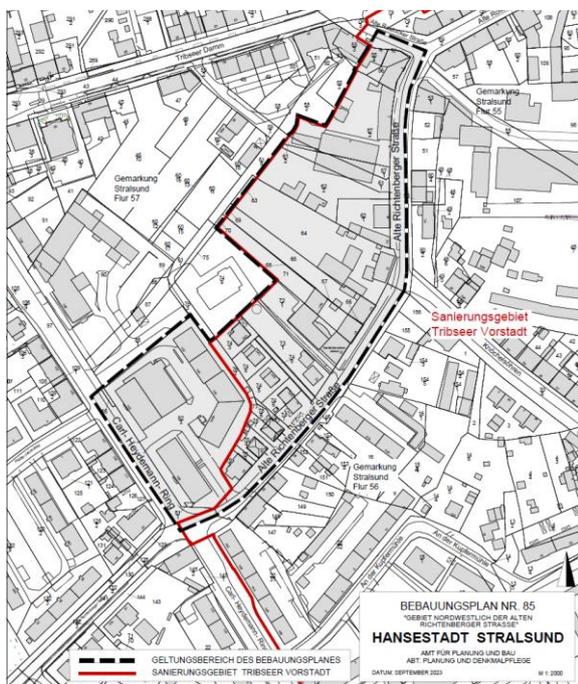


Abbildung 3: Abgrenzung Aufstellungsbeschluss BP 85

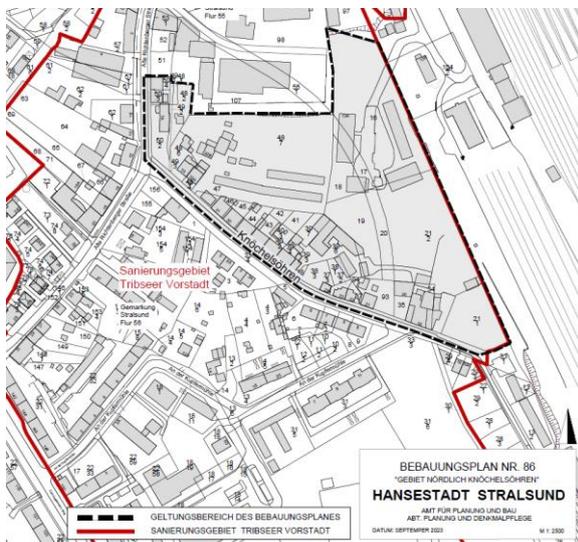


Abbildung 4: Abgrenzung Aufstellungsbeschluss BP 86

Der Schwerpunkt der Nutzungsmischung in diesem Plangebiet wird vorrangig in der Kombination aus Wohnen, Gewerbe und Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und sportliche Zwecke liegen. Daher bietet sich eine Ausweisung als Urbanes Gebiet nach § 6a BauNVO an.

Auch für den Bereich nördlich der Straße Knöchelsöhren wurde der Aufstellungsbeschluss für den BP 86 "Gebiet nördlich Knöchelsöhren" gefasst. In diesem Bereich soll eine Mischung aus Wohnen und Gewerbe entstehen, so dass hier entweder ein Mischgebiet oder eine Kombination aus Allgemeinem Wohngebiet im Westen und Gewerbegebiet im Osten festgesetzt werden soll. Der Rahmenplan zeigt für diesen Bereich eine konkrete Zielrichtung auf.

Integriertes Stadtentwicklungskonzept Hansestadt Stralsund (ISEK)

Im ISEK 2015 wurde die Tribseer Vorstadt als Schwerpunktgebiet mit hohem Handlungsbedarf dargestellt. Folgende Maßnahmen wurden, bezogen auf die vier Handlungsfelder, für das Gebiet entwickelt bzw. beziehen sich auf das Rahmenplangebiet:

Soziale Infrastruktur und Bildung

Maßnahme 1 Stadion Kupfermühle

Zur Stärkung der Stadt als Zentrum für Sport wurde das Stadion Kupfermühle erneuert. Die Maßnahme wurde bereits umgesetzt und mit EFRE-Mitteln unterstützt.

Maßnahmen 18 Allende Turnhalle

Die Allende Turnhalle weist erhebliche Sanierungsbedarfe auf und soll modernisiert und den heutigen Ansprüchen angepasst werden.

Umweltrelevante Verkehrsinfrastruktur

Maßnahme 1 Tribseer Damm

Hierbei geht es um den Ausbau der verkehrlichen und technischen Infrastruktur unter Beachtung von Barrierefreiheit und Energieeffizienz, Klima- und Umweltschutz sowie Förderung der Ressourceneffizienz. Diese Maßnahme wurde mit EFRE-Mitteln umgesetzt.

Maßnahme 3 Umfeld Hauptbahnhof (HBF) einschließlich des neuen Busbahnhofs

Der Anteil an Grün-/Freiflächen soll durch Umnutzung nicht mehr benötigter Bahnanlagen und der Verbesserung des Bahnhofsumfeldes erhöht werden. Durch die barrierefreie Erschließung soll eine uneingeschränkte und sichere Nutzung

durch Zufußgehende, Radfahrende und Verkehrsteilnehmende mit Handicap ermöglicht werden. Entwurfsplanungen wurden erstellt und werden bei der weiteren Planung berücksichtigt. Derzeit ruht das Vorhaben.

Maßnahme 26 Geh- und Radweg Feldstraße, Maßnahme 27 Radwegeverbindung Richtenberger Chaussee – Tribseer Damm bis Alte Richtenberger Straße, Maßnahme 29 Radwegeverbindung Alte Rostocker Straße

Zur Stärkung der Radwegeverbindung sollen die Geh- und Radwege entlang der Feldstraße, der Richtenberger Chaussee, der alten Richtenberger Chaussee und der Alten Rostocker Straße angelegt bzw. gestaltet werden.

Stadtkultur und Städtebau

Maßnahme 11 Modernisierung privater Gebäude in der Tribseer Vorstadt

Insbesondere markante, leerstehende Gebäude in schlechtem Zustand sollen zur Erhöhung der Attraktivität des Gebietes und für eine bessere Wohn- und Lebensqualität saniert werden

Die bisher nicht umgesetzten Maßnahmen werden in den Rahmenplan integriert.

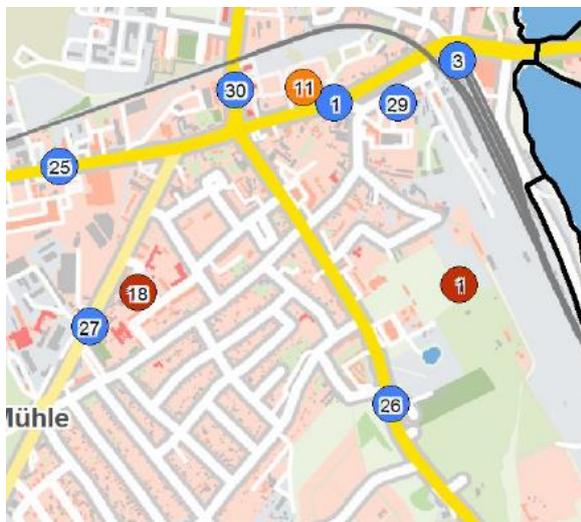


Abbildung 5: Auszug Maßnahmenplan ISEK 2015 (Hansestadt Stralsund 2015)

Auch in der 3. Fortschreibung des ISEKs, die am 13.07.2023 von der Bürgerschaft der Hansestadt Stralsund beschlossen wurde, wird die Tribseer Vorstadt als Schwerpunktgebiet mit hohem Handlungsbedarf dargestellt.

Klimaschutz-Teilkonzept „Klimafreundliche Mobilität – Stralsund steigt um“

Aufbauend auf das Klimaschutzkonzept (2010) wurde das Klimaschutz-Teilkonzept mit Fokus

auf die Altstadt erstellt mit dem Ziel den Fuß- und Radverkehr sowie die Elektromobilität zu fördern. Im Maßnahmenkatalog sind auch Maßnahmen, die sich auf das Rahmenplangebiet Tribseer Vorstadt beziehen, beinhaltet.

R2: Realisierung von Radverkehrsanlagen auf dem C.-Heydemann-Ring (zwischen Tribseer Damm und Barther Straße)

R4: Realisierung Radverkehrsanlagen auf der Feldstraße (zwischen Damaschkeweg und Kreisverkehr Anschlussstelle B 96)

R10: Einbindung der „Alten Rostocker Straße“ in das Radverkehrsnetz (Abbiegebeziehungen Tribseer Damm)

R12: Ertüchtigung der wichtigen Verbindungen im Straßenneben- und Wegenetz

- Route 3: zwischen Schrammsche Mühle/ Am Lüssower Berg/ Tribseer Siedlung und Bahnhof bzw. Altstadt
- Route 4: zwischen Tribseer Wiesen/ Tribseer Siedlung und Altstadt bzw. Frankenvorstadt

1.3.3 Bereits umgesetzte Maßnahmen

Seit Beginn der Sanierungsmaßnahmen wurden bereits einzelne Maßnahmen umgesetzt, wie die Sanierung der Schule und der Luther Kirche, die Einrichtung des Stadtteil- und Begegnungszentrums in der Luther Kirche, die Herrichtung des Stadions, der Neubau des Kindergartens „Küstenkinder“ sowie die Gestaltung der Außenanlage der Regionalen Schule. Durch den Neubau eines Einzelhauses wurde außerdem eine Raumkante in der Alten Richtenberger Straße geschlossen. Das ruinöse Mehrfamilienhaus in der Straße Knöchelsöhren wurde saniert. Die Sanierungsarbeiten an der Straße Tribseer Damm wurden außerdem im Herbst 2022 abgeschlossen.

1.3.4 Aktuelle Planungen

Renaturierungsmaßnahmen Hoher Graben

Für einen Abschnitt des in großen Teilen verrohrten Hohen Grabens ist eine Renaturierung geplant. Das Entwicklungsziel für dieses Gewässer ist gemäß Wasserhaushaltsgesetz das Erreichen eines guten ökologischen Potenzials und guten chemischen Zustands. In die Maßnahmenplanung gemäß EG-Wasserrahmenrichtlinie ist für den Bewirtschaftungszeitraum 2015-2021 bereits eine entsprechende Maßnahme aufgenommen.

Es wären jedoch weitere Maßnahmen erforderlich, um das oben angesprochene Ziel zu erreichen. Dies könnte wiederum einen Beitrag zur Verbesserung der Versorgung des Gebietes mit öffentlichen Grünflächen leisten. Derzeit wird in ein Entwässerungskonzept für den Hohen Graben erstellt, insbesondere um zusätzliche Aufnahmekapazitäten bei Starkniederschlägen zu schaffen und den Graben als Vorflut zu ertüchtigen.

Neugestaltung Bahnhofsumfeld

Planungen zur Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes bestehen. Die Planung zu einer Tunnelverbindung ist auch bereits im Investitionsprogramm 2022 der Hansestadt berücksichtigt. Auch die Errichtung einer Fahrradstation war zur Umsetzung für 2023 vorgesehen. Das Vorhaben ruht jedoch derzeit.

Neubauvorhaben Straßenmeisterei

Der Bund investiert in ein neues Betriebsgebäude, zwei Kfz-Hallen und zwei Lagerräume für die Straßenmeisterei an der Feldstraße.

Sanierung/Neubau Schule und Schulhof Regionale Schule

Für die Grund- und Regionale Schule „Hermann Burmeister“ gibt es einen Neubau, um dem Bedarf und modernen Ansprüchen an eine Grundschule gerecht zu werden.

Der Außenbereich wurde neu gestaltet. Es gibt nun drei Zugänge zur Schule, eine „Kiss-and-go-Zone“ sowie mehr Fahrradabstellplätze. Die Planung wurde im Rahmen der Sanierungsmaßnahme umgesetzt.

Mehrzweck-Sportplatz

Neben dem neuen Stadion Kupfermühle entsteht ein multifunktionales Mehrzwecksportfeld auf dem bestehenden Trainingsplatz am Carl-Heydemann-Ring. Das neue Mehrzwecksportfeld wird aus Kunststoffrasen bestehen, um eine multifunktionale Nutzung und nahezu ganzjährige Bespielbarkeit zu ermöglichen. Die Realisierung hat begonnen.

Neubau Feuerwehr

Im Süden des Gebietes an der Feldstraße ist der Neubau einer Feuerwache geplant. Der Flächenankauf ist bereits erfolgt und der Bebauungsplan Nr. 84 „Feuerwehr Feldstraße“ befindet sich in der Aufstellung mit dem Ziel Baurecht bis Anfang 2025 zu erreichen.

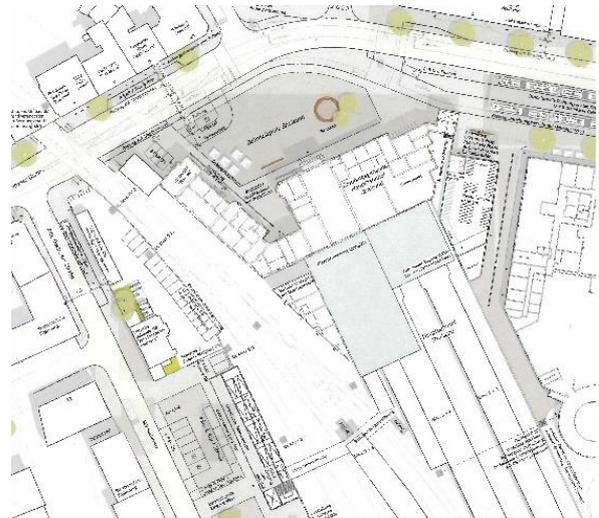


Abbildung 6: Ausschnitt Planungen Bahnhofsumfeld



Abbildung 7: Planungen Mehrzweckfeld

2 Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen (VU)

Nach der förmlichen Festlegung eines Teiles der Tribseer Vorstadt als Sanierungsgebiet in 2020 auf der Grundlage vorbereitender Untersuchungen wollte die Hansestadt Stralsund mit der Beseitigung der erkannten städtebaulichen Missstände fortfahren und hat in 2023 vorbereitende Untersuchungen für das Erweiterungsgebiet durchgeführt.

Die vorbereitenden Untersuchungen (VU) und das integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) zeigen für das gesamte Untersuchungsgebiet Tribseer Vorstadt inklusive Erweiterungsgebiet sowohl Substanz- als auch Funktionsmängel und somit städtebauliche Missstände in einem größeren Umfang auf.

Die VU formuliert folgende übergeordnete Entwicklungsleitsätze für die Tribseer Vorstadt:

- Stärkung der Wohnfunktion, um Einwohnerrückgang entgegenzuwirken und eine positive Einwohnerentwicklung zu erreichen
- Außenwirkung des Stadtteils als wichtige Städteingangslage nachhaltig verbessern
- Behebung von Sanierungs- und Modernisierungsdefiziten von Gebäuden und Straßen und Aufwertung des Wohnumfeldes
- Mobilisierung der altstadtnahen Entwicklungspotenziale
- Stärkung von Bildung und Teilhabe, u.a. durch Sanierung bzw. Neubau von Schulen und Kindertagesstätten sowie die Einrichtung einer Begegnungsstätte für Stadtteilarbeit genießen hohe Priorität
- Soziale Stabilisierung des Gebietes, um Verdrängungstendenzen und Segregation entgegenzuwirken

Übergreifend sollen die Ziele zum Klimaschutz und zu mehr Barrierefreiheit beitragen.

2.1 Abgrenzung des Plangebietes

Zum einen wird das ursprüngliche Untersuchungsgebiet der Vorbereitenden Untersuchungen betrachtet und aktualisiert, zum andern wird eine ergänzende Bestandsaufnahme für das Erweiterungsgebiet durchgeführt. In Abbildung 8 werden die Abgrenzungen der Untersuchungsgebiete dargestellt.

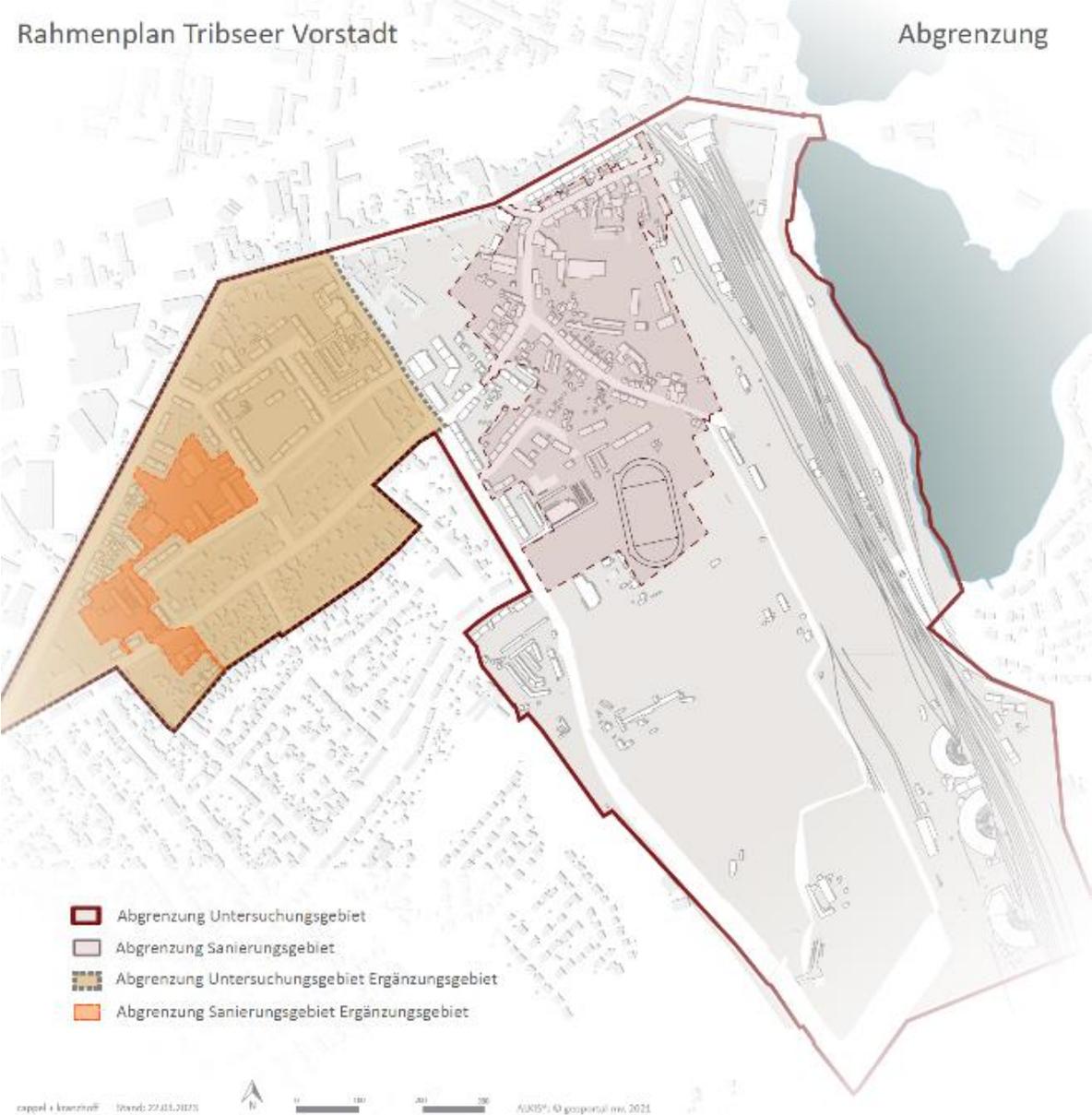


Abbildung 8: Abgrenzung Untersuchungsgebiete

2.2 Städtebauliche Missstände

Im Folgenden werden die städtebaulichen Missstände für das gesamte Untersuchungsgebiet samt Erweiterungsgebiet dargestellt.

2.2.1 Baulich-Räumliche Missstände

Der Bestand an Haupt- und Nebengebäude im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes befindet sich trotz bereits durchgeführter Sanierungsmaßnahmen (z. B. Knöchelsöhren 25-31) in einem mittleren bis schlechten baulichen Zustand. Teilweise sind Gebäude mit der Einschätzung „schlechter baulicher Zustand“ sogar verfallen und nicht mehr bewohnbar. In diesem Zusammenhang wird die räumliche Konzentration an sanierungsbedürftigen Gebäuden im Bereich Knöchelsöhren/An der Kupfermühle als problematisch angesehen. Mit den unter Denkmalschutz stehenden Lokschruppen und ihren Nebengebäuden weist auch das Bahngelände vor allem im Süden eine Konzentration an Gebäuden mit schlechter und z. T. ruinöser Bausubstanz auf.

Im Gegensatz zum östlichen Areal ist der westliche Bereich des Untersuchungsgebietes (Erweiterungsgebiet) in einem mittleren bis guten Zustand. Nur vereinzelt gibt es sanierungsbedürftige Wohngebäude. Bauliche Missstände sind vor allem in den gewerblich genutzten Gebäuden, den Gebäuden für Gemeinbedarf sowie bei den Garagen zu erkennen. Besonders Sanierungsbedürftig sind in diesem Zusammenhang die Fischverarbeitungsfabrik am Carl-Heydemann-Ring sowie die Klempnerei östlich des Nettoparkplatzes. Die Sporthalle am Philipp-Julius-Weg ist ebenfalls in einem schlechten baulichen Zustand und entspricht nicht mehr den Bedingungen einer heutigen Schul- und Freizeiteinrichtung.

Städtebaulich ungeordnete und fehlgenutzte Bereiche mit teilweise ungenutzten sowie brachliegenden Grundstücksbereich befinden sich zum größten Teil in den Quartieren zwischen dem Tribseer Damm, Carl-Heydemann-Ring und der Alten Richtenberger Straße sowie in den hinteren Grundstücksbereichen von Knöchelsöhren und An der Kupfermühle. Des Weiteren liegt ein großer Bereich entlang der Bahngleise brach. Im Erweiterungsgebiet befinden sich ungeordnete und fehlgenutzte Bereiche südlich der Richtenberger Chaussee und des Tribseer Damms sowie westlich des Carl-Heydemann-Rings. Auch der grüne Innenhof nördlich des Philipp-Julius-Weges ist derzeit ein ungenutzter Raum.

Räumliche Missstände sind im Untersuchungsgebiet ebenfalls zu erkennen. Im östlichen Areal ergeben sich z. T. große Maßstabssprünge sowie eine Diversität an Nutzungen (z.B. liegen die Autohäuser und Wohnhäuser in direkter Nachbarschaft). Im Erweiterungsgebiet sind Sprünge im Maßstab entlang der Richtenberger Chaussee erkennbar. Eine problematische Nutzungsmischung ist im Erweiterungsgebiet nicht erkennbar.

Leerstand ist vor allem im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes zu finden und betrifft besonders die Haupt- und Nebengebäude, insbesondere Garagen, welche sich in einem schlechten baulichen Zustand befinden. Darüber hinaus kommt Leerstand auch in Gebäuden mit mittlerer und guter Bausubstanz vor. Einige dieser Leerstände befinden sich in der Alten Rostocker Straße sowie auf der Südseite des Tribseer Damms. Der Anteil an leerstehenden Hauptgebäuden ist im Erweiterungsgebiet geringer. Trotzdem gibt es viele ungenutzte und leerstehenden Garagen.

Weitere städtebauliche und gestalterische Missstände sind im gesamten Untersuchungsgebiet erkennbar, wobei diese im östlichen Areal überwiegen. Dazu gehören fehlende oder lückenhafte bauliche Raumkanten sowie der Lage nicht entsprechende genutzte Grundstücke und Grundstücksbereiche. Beispielsweise liegen Garagenanlagen entlang der Straßenfronten.

2.2.2 Verkehrliche Missstände

Im gesamten Untersuchungsgebiet weisen nahezu alle Anliegerstraßen bauliche und gestalterische Missstände auf. Davon sind sowohl die Fahrbahnen als auch Fuß- und Radwege betroffen. Darüber hinaus weist der südliche Bereich der Straße Knöchelsöhren starke funktionale Mängel auf. Sie ist größtenteils nicht befestigt und sehr schmal.

Radwege sind im gesamten Untersuchungsgebiet bisher kaum vorhanden und die Missstände auf den Anliegerstraßen erschweren das Radfahren auf den Fahrbahnen. Während sich entlang des Carl-Heydemann-Rings markierte Radfahrstreifen auf der Fahrbahn befinden, müssen Radfahrende auf der Alten Richtenberger Chaussee ohne Schutz auf der Fahrbahn fahren. Entlang der Richtenberger Chaussee gibt es zwar einen Radweg auf dem Gehweg, dieser wird jedoch durch Straßenlaternen immer wieder unterbrochen.

In den meisten Straßenräumen wird beidseitig geparkt, was zu Unübersichtlichkeiten und Gefahrsituation, insbesondere an Knotenpunkten und beim Queren von Straßen, führen kann. Zusätzlich wird der Platz für den Fuß- und Radverkehr durch den ruhenden Verkehr stark eingeschränkt.

Ein weiterer Missstand des Untersuchungsgebietes ist die fehlende sichere Wegeverbindung zwischen den Gemeinbedarfseinrichtungen (Hort, Kindergarten, Schule und Sportanlagen) im Untersuchungsgebiet. Für Kinder, welche zwischen diesen Einrichtungen wechseln müssen, ist aufgrund der genannten Missstände keine sichtbare und sichere Wegeverbindung vorhanden.

2.2.3 Missstände von Grün- und Erholungsflächen, Kinderspielplätze

Die Tribseer Vorstadt - insbesondere das Untersuchungsgebiet - ist insgesamt nur sehr unzureichend mit öffentlichen und privaten Grünflächen versorgt. Sieht man von den Grünflächen im Bereich der ehemaligen Kasernenanlage am Carl-Heydemann-Ring ab, gibt es im gesamten restlichen Untersuchungsgebiet keine öffentlichen Grünflächen.

Ein deutliches Defizit zeigt sich auch bei den privaten Grünflächen. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, sind die Innenhöfe oder rückwärtigen Grundstücksbereiche zu einem hohen Grad versiegelt oder bebaut und bieten kaum Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten für die Bewohner. Zudem werden in den Höfen ungeordnet Kraftfahrzeuge abgestellt; Zufahrten zu Garagen und Stellplätzen beeinträchtigen die Flächenqualität zusätzlich. Die vorhandenen Kleingärten im Süden des Gebietes werden kaum als öffentlicher städtischer Grünraum wahrgenommen.

Der Hohe Graben als einer der 3 Zuflüsse zu den Stralsunder Stadtteichen stellt sich als geradliniges, überwiegend stark eingetieftes, naturfernes Gewässer dar, das auf längeren Abschnitten verrohrt ist. Für den Graben ist in einem Abschnitt bereits eine Renaturierung geplant. Untersucht wird aktuell, wie zusätzliche Aufnahmekapazitäten bei Starkniederschlägen geschaffen werden könnten. Die Renaturierungsmaßnahme wurde bereits in die Maßnahmenplanung gemäß EG-Wasserrahmenrichtlinie für den Bewirtschaftungszeitraum 2015-2021 eingeplant, wurde bisher jedoch nicht umgesetzt.

Unbefriedigend ist auch die Ausstattung mit Kinderspielplätzen im Untersuchungsgebiet. Neben einem Spielplatz auf dem Grundstück des Hortes

„Lütt Matten“ in der Kupfermühle gibt es zwei öffentliche Kinderspielplätze. Zum einen den Spielplatz am Platz des Friedens mit einer Größe von etwa 1.100 m² und einer Ausstattung, die für Kinder von 6 bis 12 Jahren bestimmt ist. Zum anderen ist es der Spielplatz An der Kupfermühle mit etwa 500 m², der mit Spielgeräten ebenfalls für Kinder von 6 bis 12 Jahren ausgestattet wurde. Er ist von der Straße kaum einsehbar.

Aus der von der Hansestadt Stralsund aufgestellten Spielraumentwicklungsplanung 2014 besteht für das Untersuchungsgebiet die wesentliche Grundaussage: „Bezogen auf die Wohnstandorte der Kinder und die Einzugsbereiche der Spielplätze ergibt sich für das Untersuchungsgebiet Handlungsbedarf für die Ausweisung / Ergänzung von Spielflächen für die Altersklasse 2 (6 - 12 Jahre) und 3 (12 – 18 Jahre).“

Im westlichen Bereich des Untersuchungsgebietes (Erweiterungsgebiet) herrscht ebenfalls ein Defizit an öffentlichen Grünflächen. Derzeit gibt es lediglich den Jugendplatz westlich der Kindertagesstätte „Lütt Matten“, welcher als öffentliche Grünfläche genutzt wird. Für jüngere Kinder gibt es jedoch keine Spielmöglichkeit im öffentlichen Raum. Die Gemeinbedarfsflächen der Kindertagesstätte, der Regionalschule sowie der Kirche verfügen zwar über Spielmöglichkeiten und Grünflächen, derzeit sind diese jedoch nicht öffentlich zugänglich. Charakteristisch im Erweiterungsgebiet sind die zusammenhängenden Gemeinschaftsgrünflächen, welche die Mehrfamilienhäuser im Inneren des Gebiets umgeben. Diese Flächen werden jedoch kaum genutzt und bieten Aufwertungspotenzial. Neben den grünen Höfen gibt es auch versiegelte und bebaute Innen- und Hinterhöfe. Teilweise liegen diese brach und werden fehlgenutzt. Besonders herausstechend ist in diesem Kontext der Garageninnenhof südlich des Fischverarbeitungsbetriebes. Die Garagen weisen dort einen hohen Flächenverbrauch auf und sind teilweise sanierungsbedürftig oder liegen brach.

2.2.4 Umweltbezogene Missstände

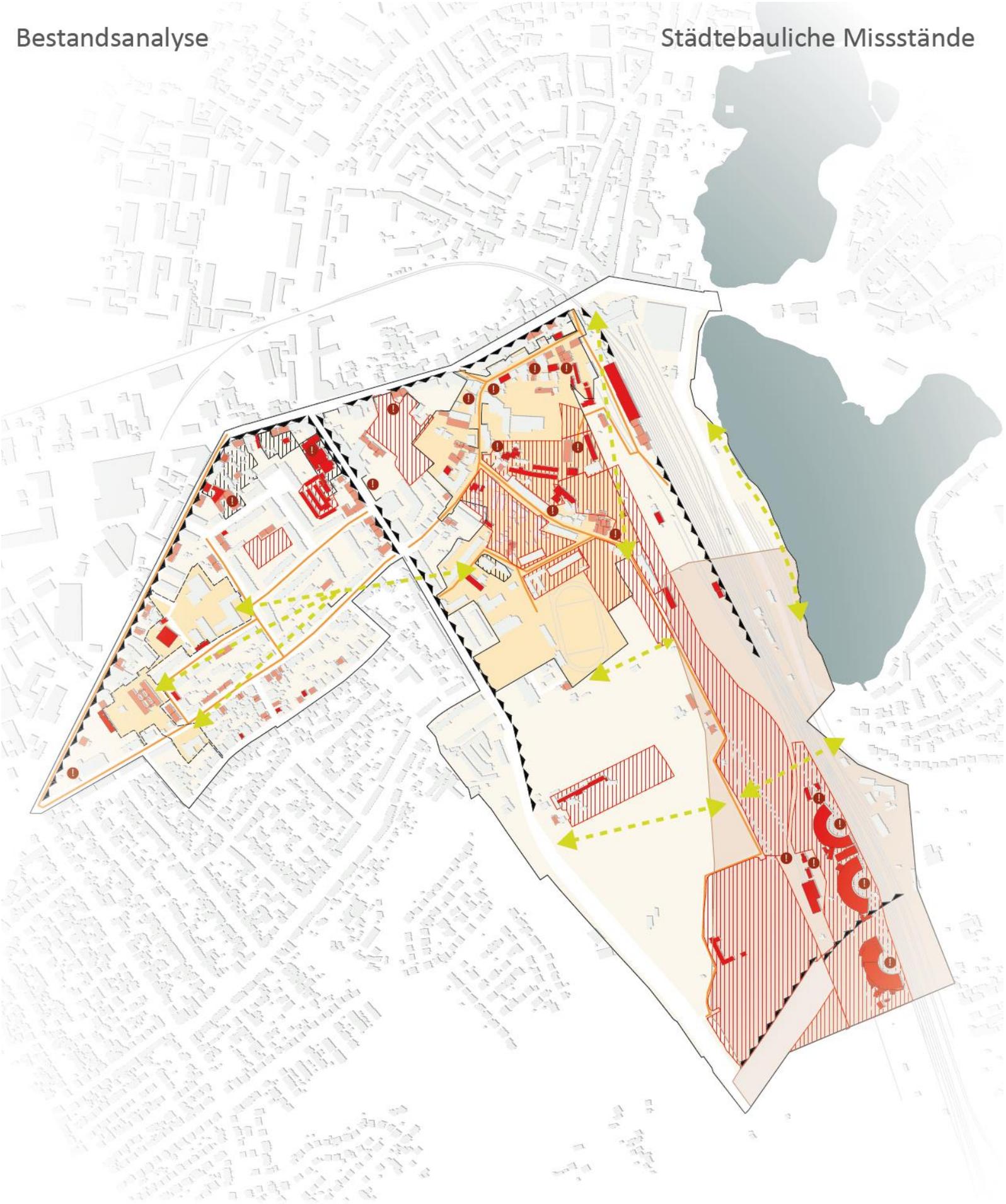
Der Untersuchungsbereich weist in einigen Teilen eine erhebliche Belastung durch Verkehrslärm auf. Dieser entsteht im Osten vor allem durch den Bahnbetrieb des Fern- und Güterverkehrs am Bahnhof Stralsund und auf den südlich verlaufenden Gleisanlagen. Eine weitere Belastung für die Wohnquartiere im Sanierungsgebiet sowie im Erweiterungsbereich des Sanierungsgebietes entstehen durch den Verkehrslärm der Hauptverkehrsstraßen Carl-Heydemann-Ring und Tribseer Damm.

Laut dem Fachbereich Umweltschutz des Landkreises Vorpommern-Rügen gibt es im Untersuchungsgebiet eine große Anzahl an Standorten, welche aufgrund von gewerblicher Vornutzung Verdacht auf Altlasten aufweisen. Im Erweiterungsgebiet gibt es in diesem Kontext lediglich drei Standorte.

Der Hohe Graben, welcher südlich der Wohnquartiere im Kerngebiet verläuft, ist in weiten Teilen verrohrt. Aus diesem Grund kann der Graben derzeit nicht seine volle ökologische und gestalterische Funktion erfüllen.

2.2.5 Soziale Missstände

Aus dem Monitoring Stadtentwicklung (Bericht von 2018) lassen sich Informationen zu den sozialen Missständen im Stadtgebiet Tribseer ablesen. Kleinräumigere Daten zum Untersuchungsgebiet liegen nicht vor. Das Monitoring ergab, dass das Gebiet Tribseer - nach den Stadtgebieten Grünhufe und Knieper die dritthöchste Zahl an Arbeitslosen (465 Personen) und die dritthöchste Arbeitslosenquote (7,1 % der Personen im Alter zwischen 15 und 65 Jahren) von Stralsund hat. Diese Daten lassen sich aus dem Monitoring Stadtentwicklung (Berichtsjahr 2018) ablesen. In Bezug auf den Gebäudezustand im Untersuchungsgebiet lässt sich annehmen, dass der überwiegende Teil dieser Personen in Gebäuden mit einem mittleren bis hohen Sanierungsbedarf wohnen.



- | | | | | | |
|---|---|---|---|---|--|
|  | Gebäude mit mittlerem bis schlechtem Bauzustand- z.T. Leerstand |  | städttebaulich ungeordnete oder fehlgenutzte Bereiche mit funktionalen und gestalterischen Mängeln |  | fehlende Wegeverbindungen |
|  | fehlende bzw. lückenhafte Raumkanten |  | z.T. funktionslose, ungenutzte Bereiche/Brachen |  | Straßen mit baulichen, gestalterischen und z.T. funktionalen Mängeln |
|  | Immissionsbeeinträchtigung |  | Abgrenzung des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes entsprechend § 142 BauGB (Kerngebiet) |  | Verdacht auf Altlasten |
|  | Kampfmittelbelastungsgebiet der Kategorie 3 |  | Vorschlag der Abgrenzung des förmlich festgelegten Sanierungsgebietes entsprechend § 142 BauGB (Erweiterungsgebiet) |  | Untersuchungsgebiet |



2.3 Sanierungsziele

Vorrangiges Ziel ist die Stärkung der Wohnfunktion durch die Aufwertung der Tribseer Vorstadt, um dem seit 1991 zu verzeichnenden großen Einwohnerrückgang (-34 %) entgegenzuwirken.

Durch die Erneuerung der Tribseer Vorstadt soll auch die Außenwirkung als „Visitenkarte der Stadt“ nachhaltig verbessert werden, der angesichts der Städteingangslage eine besondere Bedeutung zukommt.

Schwerpunkt der Sanierungsmaßnahmen ist zum einen die Behebung der tiefgreifenden Sanierungs- und Modernisierungsdefizite von Gebäuden und Straßen sowie die Aufwertung des Wohnumfeldes. Zum anderen steht die Mobilisierung der Entwicklungspotenziale, die sich aus der Nähe zur Altstadt ergeben, im Vordergrund.

Unter dem Aspekt der Bildung und Teilhabe aller Menschen haben die Sanierung bzw. der Neubau von Schulen, Kindertagesstätten (insbesondere eines Hortes) und zugehöriger Sportstätten sowie die Einrichtung einer Begegnungsstätte in der Tribseer Vorstadt hohe Priorität.

Ein ebenso wichtiger Schwerpunkt ist die soziale Stabilisierung des Gebietes, um Verdrängungstendenzen entgegenzuwirken.

3 Städtebaulicher Rahmenplan

3.1 Nutzungs- und Bebauungskonzept

Leitziele Nutzungs- und Bauungsstruktur

- Funktionsgemischten Stadtteil in zentraler, innenstadtnaher Lage mit entsprechender Dichte entwickeln
- Wohnnutzung schützen und stärken
- Versorgung der Bevölkerung sichern
- Gemeinbedarfseinrichtungen stärken und ausbauen
- Kultur und soziale Einrichtungen im Stadtteil fördern
- Teilhabe ermöglichen
- Stadtbild behutsam weiterentwickeln

Das Konzept zur Nutzung und Bebauung beschäftigt sich zum einen mit der äußerlichen Gestalt (der Bebauung), zum anderen mit der Nutzung der Gebäude und des öffentlichen Raumes, welche ebenfalls Einfluss auf die Stadtgestalt hat. Die Tribseer Vorstadt ist ein beliebter innenstadtnaher Wohnstandort. Die Sicherung der Versorgung der Bevölkerung sowie die Entwicklung von Gemeinbedarfseinrichtungen und Schaffung von Treffpunkten sind wichtige Faktoren für die Entwicklung des Stadtteils.

Im Plan zum Nutzungs- und Bebauungskonzept sind die Nutzungen dargestellt, die zukünftig in den einzelnen Bereichen vorherrschen sollen. Überwiegend orientiert sich die Nutzung am Bestand – auch Grünflächen werden dargestellt. Zum Teil werden den Bereichen zusätzliche besondere Funktionen, wie Theater, Musik, Einkaufen oder Gemeinschaft zugeordnet. Diese Funktionen sollen in den Bereichen gestärkt werden bzw. zukünftig eine Rolle spielen. Für eine Stärkung der Bebauungsstruktur werden Gebäudesanierungen, Denkmäler, die es zu sichern gilt, und Raumkanten, die geschaffen bzw. erhalten werden sollen, dargestellt. Zusätzlich kann man dem Plan entnehmen, welche Geschossigkeit und welche Art der baulichen Nutzung in welchem Bereich vorherrscht bzw. vorgesehen ist. Für die Wiederherstellung von Raumkanten und die Neustrukturierung von Teilbereichen, müssen z.T. Nebenanlagen bzw. Garagenhöfe abgebrochen werden – diese werden ebenfalls im Plan dargestellt. Besondere Neuordnungsbereiche mit

Nachverdichtungspotenzial werden ebenfalls aufgezeigt.

Im nächsten Abschnitt werden zunächst die Leitziele für das Rahmenplangebiet beschrieben, um dann mit Hilfe von den Angaben zur Art und Maß der baulichen Nutzung Vorgaben zu machen und Handlungsansätze aufzuzeigen, wie die Leitziele erreicht werden können.

Wohnfunktion schützen und stärken

Die Tribseer Vorstadt ist ein innenstadtnaher Stadtteil, der ein hohes Potenzial zum Ausbau der Wohnfunktion hat. Es gibt brachliegende und untergenutzte Flächen, die sich für eine Neuentwicklung mit einem vielfältigen Wohnungsangebot anbieten. Zudem können alternative Entwicklungsstandorte für störende Betriebe geprüft werden, um mittel- bis langfristig weitere Flächen für Wohnnutzungen zu schaffen und die bestehenden Wohnlagen zu stärken.

Um eine soziale Durchmischung zu erhalten und unterschiedliche Wohnformen zu ermöglichen, ist es wichtig Auflagen hinsichtlich der Preissegmente und Belegungsbindungen zu berücksichtigen. Neben den normalen Mietwohnungen sollte auch der Ausbau barrierefreier Wohnungen gefördert und alternative Wohnformen ermöglicht werden. Eine Handhabe ist hier derzeit nur bei städtischem Eigentum oder bei der städtischen Wohnungswirtschaft möglich. Den Privateigentümern müssen Anreize gegeben werden, z. B. durch die Förderung von barrierefreiem Wohnungsausbau.

Durch die Ausweisung neuer Wohnbereiche in den Neuordnungsgebieten und einer Neubebauung wird es möglich, verschiedene Wohnformen darstellen zu können und eine neue Bewohnerschaft anzuziehen.

Zur Stärkung der Wohnfunktion soll auch das Wohnumfeld gestalterisch und funktional aufgewertet werden. Hierzu sollen Spielplätze bzw. Aufenthaltsbereiche in den Blockinnenbereichen gestaltet und geschaffen werden.

Versorgung der Bevölkerung sichern

Die Nahversorgung in der Tribseer Vorstadt ist gut. Ziel ist es, die Nahversorgungsfunktion des Einzelhandels entlang des Tribseer Damms und des Carl-Heydemann-Rings durch die Aufwertung des Straßenraums sowie dessen Randbereiche zu sichern und durch die Stärkung der Wohnfunktion auszubauen. Die Nahversorgung im Plangebiet dient dabei nicht nur den Anwohnerinnen und Anwohnern sondern, insbesondere in der Mittagszeit und zum Feierabend, den Be-

sucherinnen und Besuchern sowie Mitarbeitenden, z.B. aus den naheliegenden Institutionen, wie der Agentur für Arbeit oder dem Verwaltungssitz des Landkreises.

Gemeinbedarfseinrichtungen stärken und ausbauen

Die Grund- und Regionalschule „Hermann Burmeister“ wird derzeit saniert und wurde durch einen Neubau erweitert. Der derzeitige Bedarf an Schulplätzen kann dadurch gedeckt werden, wobei zu berücksichtigen ist, dass sich durch einen modernen Ausbau der Schule, einer Wohnraumverdichtung in Teilbereichen der Tribseer Vorstadt und eine bessere Anbindung durch eine Brücke über die Gleise in Richtung Frankenvorstadt das Einzugsgebiet vergrößern und der Bedarf erhöhen kann.

Durch eine funktionale und gestalterische Verknüpfung der Gemeinbedarfseinrichtungen (Schule, Kindergarten, Kirche und Hort) können zum einen die Einrichtungen gestärkt werden und zum anderen die Schulwegsicherung verbessert werden. Hier gilt es eine sichere Wegeverbindung zu schaffen und die Zusammenarbeit der Institutionen weiter zu stärken.

Bei einer Neuentwicklung und einer einhergehenden Erhöhung der Bevölkerungszahl müssen auch ausreichend Kindergarten- und Hortplätze zur Verfügung gestellt werden.

Kultur und soziale Einrichtungen im Stadtteil fördern

Die bestehenden kulturellen und sozialen Einrichtungen, wie der Chamäleon-Verein und die Luther Kirche mit Begegnungszentrum sollen weiter gestärkt werden. Der Veranstaltungsraum des Chamäleon-Vereins wurde bereits saniert und modern ausgestattet. Er steht für Veranstaltungen jeglicher Art zur Verfügung. Durch Konflikte mit der Nachbarschaft sind Veranstaltungen jedoch nur mit Einschränkungen möglich. Durch eine planerische Sicherung kann die kulturelle Nutzung der Räumlichkeiten weiter ausgebaut und gestärkt werden, so dass ein wichtiger sozialer und kultureller Treffpunkt für den Stadtteil entstehen kann.

Die denkmalgeschützten und geschichtsträchtigen Lokschruppen im Süden des Gebietes sind seit kurzem im Eigentum der städtischen Liegenschaftsentwicklungsgesellschaft mbH. Die Lokschruppen bieten sich als Ort für Kultur- und Musikveranstaltungen, Kunst- und Geschichtsausstellung sowie gastronomische Nutzungen an und sollen der Nutzung entsprechend künftig sa-

nirt werden. Voraussetzung ist eine entsprechende Anbindung an die Tribseer Vorstadt über das Ausziehgleich hinweg.

Teilhabe ermöglichen

In der Tribseer Vorstadt soll gesellschaftliche Teilhabe unabhängig von finanziellen Möglichkeiten oder körperlichen Einschränkungen möglich sein. Dies kann durch einen barrierefreien und als Treffpunkt attraktiv gestalteten öffentlichen Raum sowie durch die Stärkung von Netzwerken und die Förderung von niedrigschwelligen Angeboten gefördert werden. Einen wesentlichen Beitrag dazu leistet die etablierte Stadtteilkoordination.

Stadtbild behutsam weiterentwickeln

Das Stadtbild der Tribseer Vorstadt soll durch den Erhalt und Wiederherstellung der historischen Bebauung, der Fortführung der charakteristischen Blockrandbebauung, die angemessene Ergänzung durch Neubauten und eine angepasste Gestaltung und Pflege des öffentlichen Raumes erhalten und behutsam weiterentwickelt werden. Zur Schließung von Raumkanten, Entwicklung von Brachflächen bzw. mindergenutzten Flächen und einer ansprechenden Gestaltung von Blockinnenbereichen ist auch der Wegfall von Garagenanlagen zu prüfen.

3.1.1 Art der baulichen Nutzung

Im Bau- und Nutzungskonzept werden Nutzungen dargestellt, die sich aus dem Bestand und der Zielvorstellung ergeben. Die Darstellung der Nutzung dient als Grundlage zur Ausweisung von Baugebieten in Bebauungsplänen und kann als Grundlage zur Steuerung von Vorhaben im unbeplanten Innenbereich dienen.

Die bebauten Bereiche werden vor allem Mischgebieten (§6 BauNVO) und Allgemeinen Wohngebieten (§4 BauNVO), aber auch der Plankategorie urbanen Gebieten (§6a BauNVO) zugeordnet werden. So sind die Bereiche, die im Plan Nutzungs- und Bebauungskonzept als Flächen mit Mischnutzung, Arbeiten, Gemeinbedarf oder Kultur dargestellt sind, in Bebauungsplänen als Mischgebiete oder Urbane Gebiete und Flächen für Gemeinbedarf auszuweisen.

Urbane Gebiete sind nicht nur immissionsrechtlich robuster, was Voraussetzung für eine lebendige Nutzungsmischung ist. Vielmehr ist hier auch eine höhere und dichtere Bauweise erlaubt, die eine andere Nutzungsmischung ermöglicht als in Mischgebieten. Dadurch können mehr Wohnungen auf der gleichen Fläche geschaffen

Mischgebiete (§6 BauNVO)

Die Mischgebiete dienen dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Im Mischgebiet sind zulässig:

- Wohngebäude;
- Geschäfts- und Bürogebäude;
- Einzelhandelsbetriebe, Schank- und
- Speisewirtschaften sowie Betriebe des
- Beherbergungsgewerbes;
- Sonstige Gewerbebetriebe;
- Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche,
- kulturelle, soziale, gesundheitliche
- und sportliche Zwecke.

Die Errichtung von Gartenbaubetrieben, Tankstellen und Vergnügungsstätten sollte ausgeschlossen werden.

Urbane Gebiete (§6a BauNVO)

Urbane Gebiete dienen dem Wohnen sowie der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Die Nutzungsmischung muss nicht gleichgewichtig sein.

In urbanen Gebieten sind zulässig:

- Wohngebäude,
- Geschäfts- und Bürogebäude,
- Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
- sonstige Gewerbebetriebe,
- Anlagen für Verwaltungen sowie für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Ausnahmsweise können Vergnügungsstätten und Tankstellen zugelassen werden. Diese sollten in den Gebieten jedoch ausgeschlossen werden.

Zusätzlich kann festgesetzt werden, dass

- in Gebäuden im Erdgeschoss an der Straßenseite eine Wohnnutzung nicht oder nur ausnahmsweise zulässig ist,
- oberhalb eines im Bebauungsplan bestimmten Geschosses nur Wohnungen zulässig sind,
- ein im Bebauungsplan bestimmter Anteil der zulässigen Geschossfläche oder eine im Bebauungsplan bestimmte Größe der Geschossfläche für Wohnungen zu verwenden ist,
- ein im Bebauungsplan bestimmter Anteil der zulässigen Geschossfläche oder eine im Bebauungsplan bestimmte Größe der Geschossfläche für gewerbliche Nutzungen zu verwenden ist.

werden. Der für Mischgebiete festgelegte Wohnanteil von maximal 50% kann überschritten werden. Auf ein gesetzlich geregeltes Nutzverhältnis kann im Urbanen Gebiet verzichtet werden.

Eine dichtere Bebauung ist ebenfalls möglich, weil mit einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 künftig 80 Prozent des Grundstücks überbaut werden dürfen. Im urbanen Gebiet darf die Geschossflächenanzahl (GFZ) dann auch wie im Kerngebiet 3,0 Stockwerke betragen. Im Mischgebiet liegt dieser Wert bei 1,2.

Die planerische Festsetzung eines Urbanen Gebietes bietet sich besonders in den Neuordnungsbereich entlang der Bahn an (s. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Hier soll auch als Immissionsschutzmaßnahme eine höhere und dichtere Bebauung zugelassen werden und Wohnnutzung eine untergeordnete Rolle spielen.

Auch entlang der Alten Richtenberger Straße und der Alten Rostocker Straße sowie im Bereich des Carl-Heydemann-Rings könnten entsprechend

der vorhandenen Nutzung urbane Gebiete planerisch festgesetzt werden.

Als Mischgebiete bieten sich die Bereiche östlich und westlich der Feldstraße, am südlichen Stadtteileingang und im Westen, entlang der Richtenberger Chaussee und Alten Richtenberger Straße/Richtenberger Chaussee an. In diesen Bereichen herrscht bereits eine Mischnutzung aus Wohnen, Büros, Einzelhandel und Gewerbebetrieben vor. Die Zuordnung als Mischgebiet (MI) oder urbanes Gebiet (MU) bedarf einer genauen Prüfung und erfolgt im jeweiligen Bebauungsplanverfahren.

Die Einzelhandelsnutzung entlang des Carl-Heydemann-Rings, insbesondere im Bereich des Fischverarbeitungsbetriebes soll weiter gestärkt werden. Die Ausweisung eines urbanen Gebietes würde in diesem Bereich die Errichtung von Einzelhandelseinrichtungen unterhalb der Schwelle der Großflächigkeit im Sinne des §11 BauNVO zulassen.

Die mit der Nutzung Wohnen gekennzeichneten Flächen können als Allgemeine Wohngebiete ausgewiesen werden. Neben dem Wohnen sind hier auch der Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Gastronomie und nicht störende Handwerksbetriebe sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke zulässig. Im Wesentlichen betrifft das die Bereiche, die bereits heute durch Wohnnutzung geprägt sind und nicht an Hauptverkehrsstraßen liegen, wie der Bereich im Erweiterungsgebiet (Elisabethweg, Jaromarstraße), Teile der Alten Richtenberger Straße, Knöchelsöhren und An der Kupfermühle. Am südlichen Stadtteileingang, östlich der Feldstraße ist die Erweiterung durch Wohngebiete vorgesehen.

Im Bereich Nord-Ost, zwischen der Alten Rostocker Straße und Knöchelsöhren, ist ein Neuordnungsbereich vorgesehen, der im südlichen Bereich überwiegend Wohnnutzungen vorsieht. Durch die Nähe zu den Bahngleisen ist hier mit einer erhöhten Immissionsbelastung zu rechnen. Hier werden Lärmschutzmaßnahmen bzw. Lärmschutz durch Gebäuderiegel entlang der Bahn notwendig sein.

Neben den Baugebieten sollten bei Bebauungsplanverfahren bei Bedarf auch Flächen für Gemeinbedarf gesichert werden. Hierbei würde es sich überwiegend um eine Bestandssicherung der Luther Kirche, des Kindergartens „Lütt Matten“, der Regionalen Schule Hermann Burmeister im Erweiterungsgebiet handeln sowie um das Horthaus „Lütt Matten“ und den Kindergarten „Küstenkinder“ An der Kupfermühle.

Lärmintensives Gewerbe und Gewerbe mit hoher Flächeninanspruchnahme sollte an Standorte entlang von Einfallstraßen, z.B. an der südlichen Feldstraße oder bereits gewerbliche geprägte Bereiche verlagert werden.

3.1.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die Grundflächenzahl (GRZ), die Geschossflächenzahl (GFZ) und die Anzahl der Vollgeschosse bestimmt. Die Angaben, die im **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** gemacht werden, richten sich größtenteils nach den vorhandenen Baustrukturen und sollen lediglich als Orientierung dienen.

In den Wohngebieten sollte eine geringere GRZ von 0,4 angenommen werden, um die vorhandene geringe bauliche Dichte mit begrünten Innenbereichen zu sichern. In den Mischgebieten kann die bauliche Dichte mit 0,6 etwas höher angesetzt werden. Im Neuordnungsbereich entlang der Bahn soll für eine dichtere Bebauung, auch zu Immissionsschutzzwecken, eine GRZ von 0,8 angenommen werden.

In den Neuordnungsbereichen richtet sich die Anzahl der Vollgeschosse nach der Umgebung. Im Bereich Nord-Ost entlang der Bahnen, wird eine höhere Geschossigkeit ermöglicht, da die Gebäude entlang der Bahn eine lärmmindernde und optische Wirkung erzeugen sollen. Hier ist eine Geschossigkeit von bis zu 5 Vollgeschossen vorgesehen. Die neue Wohnbebauung entlang Knöchelsöhren und an der Kupfermühle sollen 3 bis 4 Geschosse aufweisen. Im Bereich des Stadtteileingangs ist eine Geschossigkeit von bis zu 4 Geschossen bei einer Neubebauung angedacht.

Die GFZ ergibt sich aus der GRZ und der Zahl der Vollgeschosse. Sie sollte zwischen 1,2 in den Wohngebieten und 3,0 in urbanen Gebieten (MU), z.B. im Neuordnungsbereich entlang der Bahn liegen.

Table 1: Empfehlung für das Maß der baulichen Nutzung

Art der baulichen Nutzung	GRZ	GFZ
WA	0,4	1,2
MI	0,6	1,6
MU	0,8	3,0

Grundflächenzahl (GRZ)

Die Grundflächenzahl gibt an, wieviel Quadratmeter Grundfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche durch bauliche Anlagen inklusive Nebenanlagen und Stellplätze überbaut werden darf und wird zwischen 0,4 und 0,8 vorgegeben.

Geschossflächenzahl (GFZ)

Die Geschossflächenzahl gibt an wie viel Quadratmeter Geschossfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche gebaut werden dürfen. Sie ergibt sich aus der Zahl der Vollgeschosse und der Grundflächenzahl.

Vollgeschosse

Die Anzahl der Vollgeschosse wird angezeigt, damit sich künftige bauliche Vorhaben in die bestehende Höhenentwicklung der Bebauung einordnen.

Aufstellen von Bebauungsplänen

Bei Neuaufrstellungen von Bebauungsplänen ist das Thema Klimaschutz und Klimaanpassung stärker zu berücksichtigen. Es sollten Festsetzungen zu frei zu haltenden öffentlichen und privaten Grünflächen als Klimaoasen, der Grundflächenzahl, der überbaubaren Flächen, Wasserflächen und Gehölzpflanzungen sowie Dach- oder Fassadenbegrünung und Regenwassermanagement festgesetzt werden.

Baugenehmigungen sollen nur erteilt werden, wenn ein Beitrag zur Parkraumbeschaffung durch Kostenbeteiligung an Quartiersgaragen geleistet wird und Maßnahmen zur Klimaanpassung, wie Fassaden- oder Dachbegrünung und Regenwassermanagement vorgesehen sind. Kleinteilige Nachverdichtung durch den Ausbau von Dachgeschossen und Aufstockung einzelner Gebäude soll ermöglicht werden.

3.1.3 Bauvorhaben

Es gibt eine Vielzahl von Gebäuden, die Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf aufweisen.

Unter Berücksichtigung der historischen Strukturen und typischen Raumkanten soll der Gebäudebestand an moderne Wohnbedürfnisse angepasst werden. Neben einer Modernisierung und

Instandsetzung der Gebäude, ist auch die Herstellung barrierefreier Zugänge zu berücksichtigen. Für eine gezielte Beseitigung gestalterischer Mängel an Gebäuden ist eine direkte Ansprache der Verantwortlichen wichtig.

Es gibt auch mehrere Gebäude und Gebäudekomplexe, die aufgrund ihrer Kubatur und dem Gebäudezustand sowie ihrer fehlenden Nutzung das Stadtbild in besonderem Maße stören. Insbesondere im Neuordnungsbereich Nord-Ost müssen untergenutzte und abbruchreife (Neben-)Gebäude weichen, um Raum für eine ansprechende Neuentwicklung zu schaffen.

Im Einzelnen sollen u.a. folgende Gebäude saniert werden:

- Die Turnhalle (Allende Halle)
- Das Horthaus „Lütt Matten“
- Der Kindergarten „Lütt Matten“
- Das Lokschuppenareal

3.1.4 Wohnungsbaupotenziale und Bevölkerungsentwicklung

Wohnungsbaupotenziale ergeben sich vor allem im Bereich der Neuordnungsbereiche und durch Lückenschließungen im Bestand.

Gemäß den Vorgaben des Konzeptes der baulichen Nutzung lassen sich in den ausgewiesenen Wohn- und Mischgebieten auf Baulücken sowie den Neuordnungsbereichen insgesamt überschlägig 1300 WE schaffen. Im Einzelnen setzen sich die Potenziale, wie in der Tabelle auf Seite 20 dargestellt, zusammen.

Hierbei wird von durchschnittlich zwei Personen je Wohneinheit (Haushalt) ausgegangen. Die Geschossigkeiten können dem Plan auf Seite 20 entnommen werden. Diese sind an die umgebenden Geschossigkeiten angepasst und als Höchstmaß zu verstehen.

Die Bebauung der Potenzialflächen können sich über einen längeren Zeitraum, je nach Verfügbarkeit und Erschließungsmöglichkeiten ziehen und werden in mittelfristig und langfristig bebaubar untergliedert.

Durch die Sanierungsmaßnahmen in der Tribseer Vorstadt, der Stärkung der Gemeinbedarfs-einrichtungen und Attraktivierung des Wohnumfeldes wird die Attraktivität des Gebietes erhöht und somit auch die Nachfrage nach Wohnungen gesteigert.

3.1.5 Potenziell versiegelte Fläche

Für die Ermittlung der Aufnahmekapazitäten des Hohen Grabens werden überschlägig die zukünftig möglichen versiegelten Flächen in den Neuordnungsbereichen berechnet. Dabei werden nur Flächen berücksichtigt, wo eine Neubebauung bzw. Neuordnung möglich ist (siehe hierzu auch Abbildung 9). Zur Berechnung wird eine GRZ von im Schnitt 0,7 angesetzt, da die im BP festgesetzte GRZ in der Regel auch überschritten werden kann. In den Bereichen befinden sich bereits zum Teil versiegelte Flächen und Nebengebäude – diese sind bei einer genauen Berechnung zu berücksichtigen. Die Berechnung im Rahmen des Rahmenplans dient lediglich der überschlägigen Einschätzung der möglichen Versiegelung in diesem Bereich und der Berechnung der Kapazitäten des Regenwasserbewirtschaftungssystems. Aufbauend auf den Zahlen sollen hydrologische Berechnungen durchgeführt werden.

Unbebaute/minderwertig bebaute Fläche	Potenziell versiegelte Fläche
Quartier A1 -A4 (10.118 m²)	7.082 m ²
Quartier B1-B3 (3.423m²)	2.396 m ²
Quartier C1 – C4 (5.254 m²)	3.678 m ²
Quartier D1-D4 (10.824 m²)	7.577 m ²
Gesamt	20.734 m ²

Rahmenplan Tribseer Vorstadt

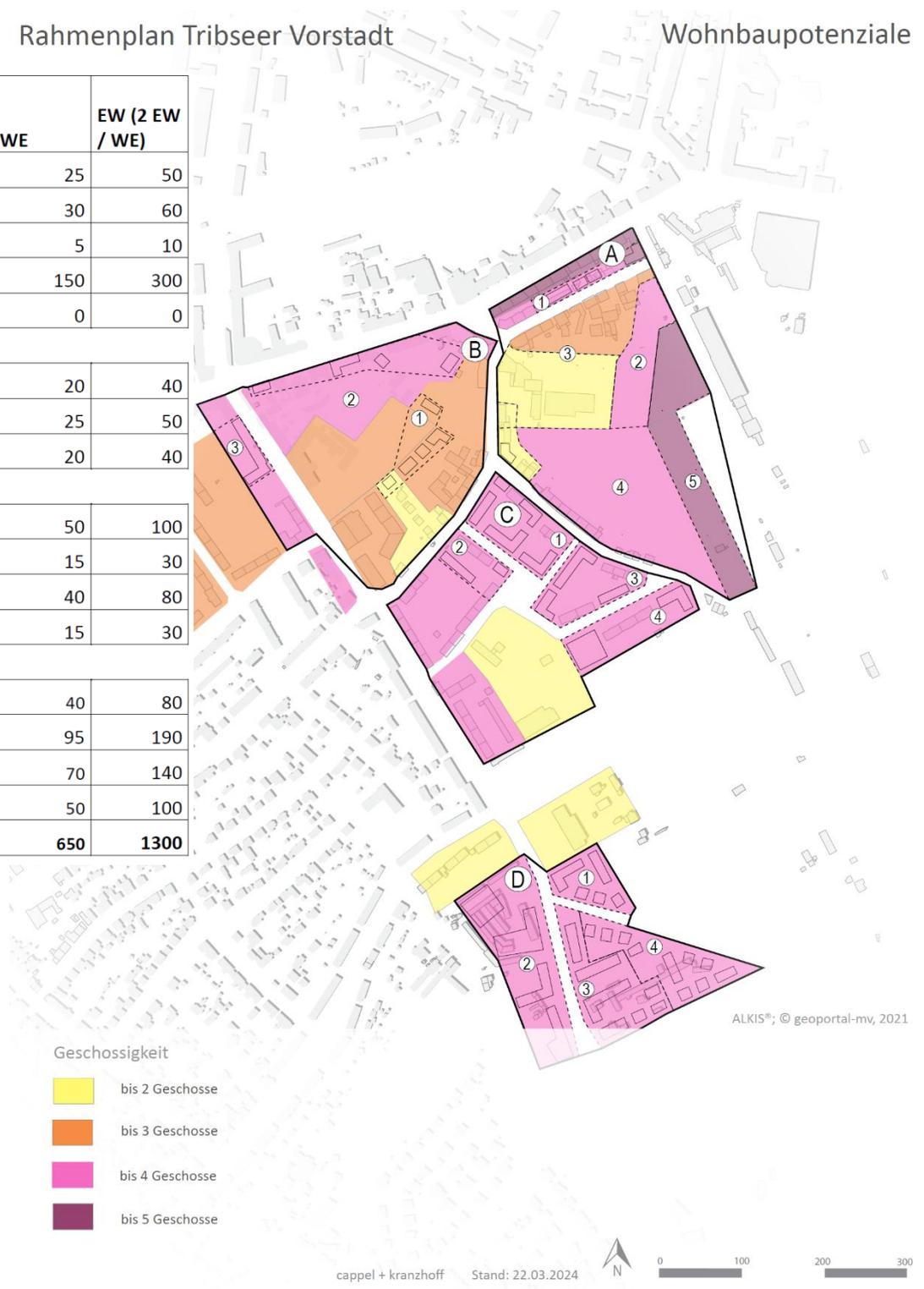
Wohnbaupotenziale

Quartier	potenzielle Wohnbaufläche (m ²)	WE	EW (2 EW / WE)
A1	1080	25	50
A2	2060	30	60
A3	260	5	10
A4	6720	150	300
A5		0	0

B1	1140	20	40
B2	1160	25	50
B3	1130	20	40

C1	2310	50	100
C2	670	15	30
C3	1640	40	80
C4	640	15	30

D1	1550	40	80
D2	3860	95	190
D3	3290	70	140
D4	2130	50	100
Summe	29640	650	1300



Geschossigkeit

- bis 2 Geschosse
- bis 3 Geschosse
- bis 4 Geschosse
- bis 5 Geschosse

Abbildung 9: Wohnbaupotenziale

3.1.6 Bausteine

N1

Bedarfsorientierte Nutzungskonzepte
für fehl- und mindergenutzte Gebäude (z.B. Standort der Fischereigenossenschaft am Carl-Heydemann-Ring).

N2

Aufstellen von Bebauungsplänen,
zur Umsetzung der städtebaulichen Entwürfe befinden sich bereits zwei Bebauungspläne in der Aufstellung (BP 85 und 86).
Mit dem B-Plan-Verfahren **BP 85** sollen die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für eine geordnete städtebauliche Entwicklung geschaffen, die bisherige Nutzungsmischung und Charakteristik des Gebietes erhalten und somit die Ziele der Sanierung umgesetzt werden.
Der **BP 86** wird aufgestellt, um die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen zur Neuordnung, Erschließung und Bebauung zu schaffen, die sich gegenwärtig nicht mehr aus dem Bestand ableiten lassen.

N3

Neubau Turnhalle (Allende Halle)
Die vorhandene Einfeldsporthalle auf dem neuen Campus Burmeister (ehemals Allende Einfeldsporthalle) soll auf Grund des schlechten baulichen Zustandes und dem erhöhten Bedarf an Sporthallen für den Schul- und Breitensport durch eine neue Sporthalle im Stadtteil ergänzt werden. Eine wirtschaftliche Sanierung der vorhandenen Sporthalle ist nicht möglich.

N4

Sanierung/Modernisierung von Gebäuden,
die ortsbildprägend oder fehl- und mindergenutzt sind.
Unter Berücksichtigung der historischen Strukturen und typischen Raumkanten soll der Gebäudebestand an moderne Wohnbedürfnisse angepasst werden. Neben einer Modernisierung und Instandsetzung der Gebäude, ist auch die Herstellung barrierefreier Zugänge zu berücksichtigen. Für eine gezielte Beseitigung gestalterischer Mängel an Gebäuden ist eine direkte Ansprache der Verantwortlichen wichtig.

N5

Sanierung/Neubau Hort
Das Horthaus "Lütt Matten" ist zu Teilen in einem Behelfsbau untergebracht. Hier fehlt es an ansprechenden Räumen.

N6

Entwicklung Lokschuppenareal
Die denkmalgeschützten und geschichtsträchtigen Lokschuppen im Süden des Gebietes sind seit kurzem im Eigentum der Stadt. Die Lokschuppen bieten sich als Ort für Kultur- und Musikveranstaltungen, Kunst- und Geschichtsausstellung sowie gastronomische Nutzungen an und sollen der Nutzung entsprechend saniert werden.

N7

Neuordnung des Areals Nord-Ost - Alte Rostocker Straße
Für eine Neuordnung und Schaffung einer Erschließung in diesem Bereich müssen Grundstücke gekauft werden und Gebäude abgebrochen werden. Einige Gebäude in diesem Bereich sind untergenutzt und abbruchreif.

N8

Sicherung von Flächen
Im Süden des Neuordnungsbereichs (Knöchelsöhren) soll eine neue soziale Einrichtung entstehen – ein neuer Ergänzungsstandort des Chamäleon-Vereins.

N9**Klimaprojekt Tribseer Vorstadt**

Im Bereich der Begegnungsstätte "Die Halle" vom Kreisdiakonischen Werk sowie auf der angrenzenden Grünfläche der SWG sollen ein Begegnungsort ("grüne Oase") und Gemeinschaftsgärten entstehen. Hier sollen die Themen Klimaschutz und Klimaanpassung (Verbesserung des Mikroklimas, Verschattung des Wohnumfelds, Umweltbildung z.B. naturnahes Gärtnern und Ernährung für Groß und Klein) sowie soziale Aspekte (Stadtteilarbeit) zusammengeführt werden.

N13**Sanierung/Neubau Kindergarten „Lütt Matten“**

Der Kindergarten „Lütt Matten“ soll aufgrund seines mittelmäßigen baulichen Zustands saniert oder ggf. neugebaut werden.

N10**Sport- und Trainingsanlage an der Kupfermühle - Mehrzweck-Sportfeld**

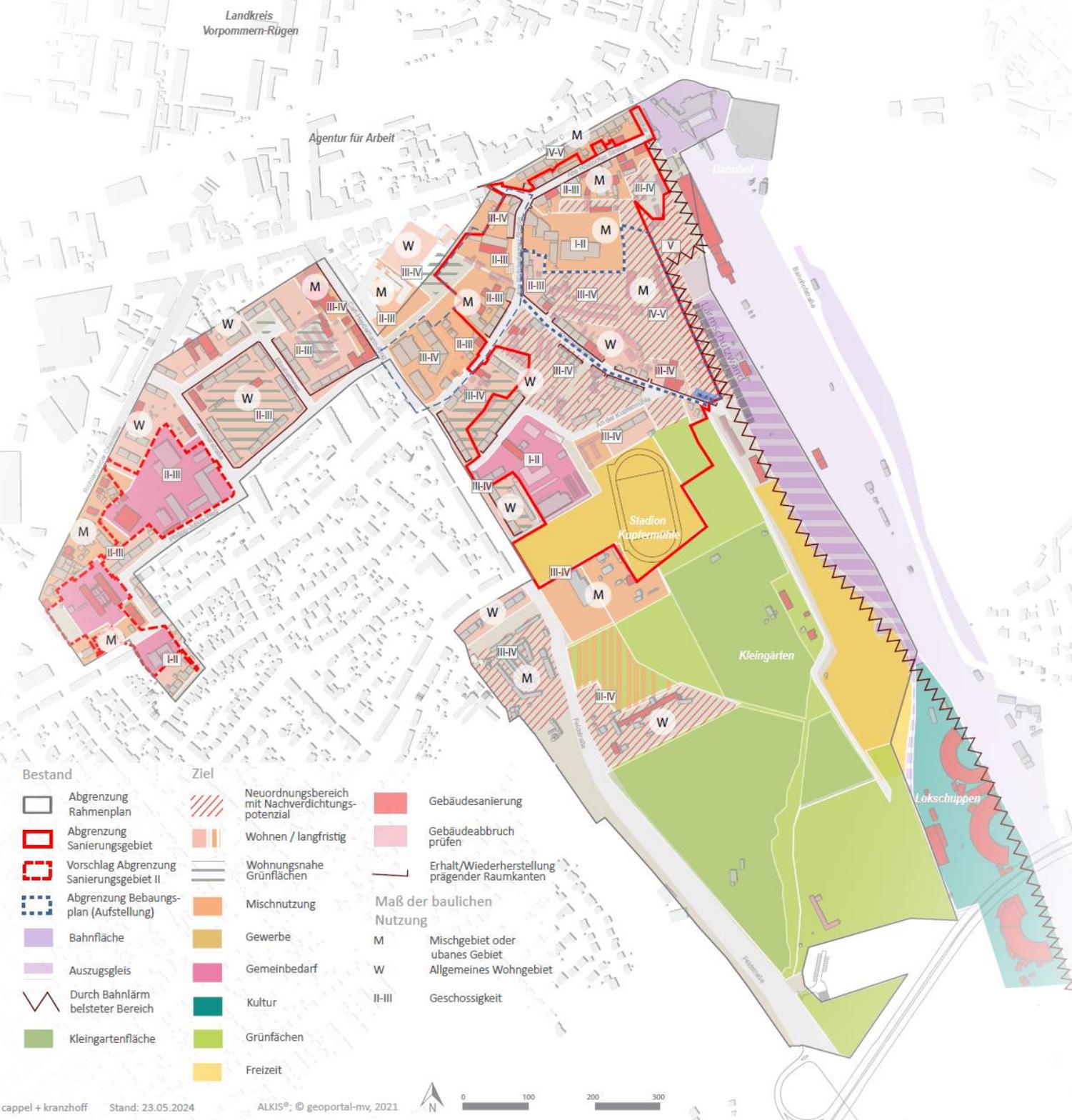
Westlich des Stadions soll ein Mehrzweck-Sportfeld entstehen. Der vorhandene Hart- und Trainingsplatz wird zu einem öffentlich zugänglichen Trainingsplatz mit Kunststoffrasen umgestaltet, der zu festen Öffnungszeiten öffentlich zugänglich ist. Das Mehrzweckfeld soll vorrangig die wohnortnahe Versorgung mit Spielfeldern erfüllen.

N11**Sport- und Trainingsanlage an der Kupfermühle - Funktionsgebäude**

Die Sportanlage soll noch mit einem Funktionsgebäude mit Tribünenanlagen ausgestattet werden. Derzeit befinden sich Umkleiden, Sanitätsanlagen und Lagermöglichkeiten in Containern.

N12**Quartiersmanagement und Verfügungsfonds**

Das Quartiersmanagement dient als Anlaufstelle für die Anwohnerinnen und Anwohner sowie Gewerbetreibende im Stadtteil. Es bringt die Akteurinnen und Akteure aus den verschiedenen Bereichen der Verwaltung, der Politik, der privaten Wirtschaft, der Vereine und der Bevölkerung zusammen. Das Quartiersmanagement dient dazu den Grundstein zu legen und entsprechende Strukturen zu schaffen.



Bestand	Ziel	
Abgrenzung Rahmenplan	Neuordnungsbereich mit Nachverdichtungspotenzial	Gebäudesanierung
Abgrenzung Sanierungsgebiet	Wohnen / langfristig	Gebäudeabbruch prüfen
Vorschlag Abgrenzung Sanierungsgebiet II	Wohnungsnahe Grünflächen	Erhalt/Wiederherstellung prägender Raumkanten
Abgrenzung Bebauungsplan (Aufstellung)	Mischnutzung	Maß der baulichen Nutzung
Bahnfläche	Gewerbe	M Mischgebiet oder urbanes Gebiet
Auszugsgleis	Gemeinbedarf	W Allgemeines Wohngebiet
Durch Bahnlärm belasteter Bereich	Kultur	II-III Geschossigkeit
Kleingartenfläche	Grünflächen	
	Freizeit	



3.2 Verkehrskonzept

Leitziele Verkehr und Mobilität

- Parken neu denken
- Alternative Mobilitätsformen stärken
- Straßen als Aufenthaltsorte verstehen
- Fuß- und Radverkehr stärken
- Schulwege sicher gestalten

Das Konzept zur Neuordnung der Verkehrsströme, des ruhenden Verkehrs und zur Gestaltung des Straßenraumes greift die benannten Problemlagen auf und gibt Lösungsvorschläge, die in Kombination zu einer Entspannung der Verkehrssituation und auch der Parkplatzsituation in der Tribseer Vorstadt führen sollen. Zusätzlich werden für die Neuordnungsbereiche die notwendigen Erschließungsstraßen und die Bedingungen für eine Herstellung neuer Straßen dargestellt.

Im Plan Erschließung werden die Straßen in unterschiedlichen Hierarchien (Haupt- und Nebenerschließung sowie Anliegerstraßen) und Fuß- und Radwege dargestellt. Für den Neuordnungsbereich Areal Nord-Ost werden die zukünftigen Erschließungsmöglichkeiten dargestellt.

Ein weiteres Ziel ist es die Radverbindung im Straßennetz zu stärken, Wegverbindungen abseits des Straßennetzes zu schaffen, und die Hauptfahrradroute weiter auszubauen.

Um mehr Aufenthaltsqualität und mehr Sicherheit im Straßenraum zu schaffen, soll das Straßenrandparken neu geordnet werden und auch Garagenhöfe sollen einer neuen Nutzung zugeführt werden. Um dem Parkraumbedarf dennoch gerecht zu werden, werden Quartiersgaragen als Option mitgedacht und mögliche Standorte aufgezeigt. Zusätzlich sollen Mobilitätsstationen das Angebot an alternativen Mobilitätsformen erhöhen und den Verzicht auf ein eigenes Kfz erleichtern.

Parken neu denken

Bei Straßenraumgestaltungen muss es zu einer neuen Flächenverteilung kommen, die weniger Stellplätze in den Straßenräumen erlaubt. Der Verlust der Stellplätze muss sukzessive durch Bereitstellen von Bewohner- bzw. Dauerstellplätzen im angrenzenden Parkhaus, auf vorhandenen bzw. angrenzenden großflächigen Parkplätzen, in den Blockinnenbereichen und in neuen Quartiersgaragen kompensiert werden.

In den meisten Straßen der Tribseer Vorstadt wird beidseitig geparkt. Ziel ist es, die Qualitäten zum Aufenthalt und Spielen sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dadurch sollte in Teilbereichen von Straßenräumen die Anzahl der Stellplätze reduziert werden, ggf. kann dann nur noch ein einseitiges Parken ermöglicht werden.

Alternative Mobilitätsformen stärken

Um den Kfz-Verkehr zu reduzieren, sind alternative Mobilitätsformen anzubieten. Dafür sind im Konzept potenzielle Orte für Mobilitätsstationen vorgesehen. Diese Angebote sollen fortlaufend ergänzt werden. Der gesellschaftliche Trend geht immer mehr in Richtung Nutzen statt Besitzen. Vor allem immer mehr junge Leute verzichten auf ihr eigenes Auto, wollen aber zumindest gelegentlich ein Auto nutzen. Ähnliches gilt für Fahrräder, die man spontan, auch unabhängig vom Wetter nutzen möchte. Auch Lastenräder erfreuen sich immer größerer Beliebtheit, um bei Einkäufen, mit den Kindern oder auch beim Umzug zu helfen.

In den Neuordnungsbereichen sollten alternativen Angebote (z.B. ein angegliedertes Car-Sharing-Angebot) und die Ablöse von Stellplätzen durch alternative Stellplatzangebote in Quartiersgaragen in die Planung integriert werden, um autoarme Quartiere entstehen zu lassen.

Straßen als Aufenthaltsorte verstehen

Im Straßenraum werden neue Prioritäten gesetzt. Nicht mehr das Auto, sondern der Mensch stehen im Fokus der Stadtentwicklung. Der neu gewonnene Raum durch die Reduzierung des Parkverkehrs soll fuß- und radverkehrsfreundlich gestaltet und für jeden barrierefrei nutzbar gemacht werden. So kann der Straßenraum wieder mehr als Ort zum Verweilen, als Treffpunkt und als Ort für soziale Interaktion verstanden werden.

Die Verkehrsregelungen und -führungen sind dafür grundsätzlich auch zu vereinfachen und wieder mehr auf den Fuß- und Radverkehr auszuliegen. Bestenfalls werden Verkehrsschilder reduziert und der Verkehr sinnvoll – auch mit Einbahnstraßenregelungen - geleitet. Zudem ist die Verbindung der Gemeinbedarfseinrichtungen durch besserer und direktere Querungsmöglichkeiten zu verbessern. In den Nebenstraßen sollte Tempo 30 gelten. Dies sollte eingerichtet werden bzw. beibehalten werden und durch weitere verkehrsberuhigte Bereiche mit Tempo 20 oder Schrittgeschwindigkeit ergänzt werden.

Fuß- und Radverkehr stärken

Stralsund und die Tribseer Vorstadt ist gut mit dem Fahrrad befahrbar. Zur Förderung des Radverkehrs sollen die Radwege, insbesondere auch Radschnellwege weiter ausgebaut werden. Zusätzlich sind Radabstellmöglichkeiten im öffentlichen und privaten Bereich zu ergänzen. Laut Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern ist die Herstellung von Fahrradabstellplätzen verpflichtend. Dennoch müssten auch die bestehenden Wohnungen mit Fahrradabstellmöglichkeiten versorgt werden.

3.2.1 Straßenraumgestaltung

Die Straßenräume sind zu großen Teilen in mäßigem bis sehr schlechtem baulichen Zustand. Es sind umfängliche Sanierungsmaßnahmen in einzelnen Straßenräumen notwendig. In anderen Straßenräumen reicht eine kleinteilige Umgestaltung, wie die Gestaltung der Nebenräume, die Ergänzung von Sitzmöbeln oder die Ergänzung der Begrünung. Eine zusätzliche Begrünung im Straßenraum erhöht nicht nur die Attraktivität, sondern trägt auch zur Verbesserung des Stadtklimas bei. Sie spendet Schatten im Sommer und verbessert die Luftqualität. Bei Neugestaltungen sollen auch zusätzliche Querungsmöglichkeiten geschaffen und die Parkplätze im Straßenraum sukzessive reduziert werden. Viele der Straßen sind sehr eng und werden beidseitig beparkt. Zukünftig soll in einigen Straßenräumen nur noch ein einseitiges Parken möglich sein.

Im Bereich der Schule und des Hortes im Phillip-Julius-Weg und an der Kupfermühle sind zwischen 7.00 und 15.00 Uhr Tempo-30-Zonen eingerichtet. Eine weitere Verkehrsberuhigung durch gestalterische Maßnahmen und die Einrichtung einer generellen Tempo-30-Zone sind in diesen Bereichen aufgrund des erhöhten Kinder- und Schulverkehrs sinnvoll. Bereiche, die viel vom Fuß- und Radverkehr frequentiert werden, sollen ebenfalls verkehrsberuhigt werden. Für eine bessere Radverbindung bietet sich eine Verkehrsberuhigung in der Alten Richtenberger Straße und Alten Rostocker Straße an – hier sollte die mögliche Einrichtung einer Fahrradstraße geprüft werden.

Im Rahmen der Straßenraumgestaltung sind Veränderungen in Bezug auf die Ausstattung und Anordnung der Gehwege (Breite, Begehbarkeit), Parkplätze (einseitiges Parken), Begrünung und Belagsarten vorgesehen. Im städtebaulichen Rahmenplan werden nur die grundlegenden Prinzipien der Straßenraumaufteilung und -ausstattung benannt; die genaue Straßengestaltung

wird im Rahmen der Ausbauplanung konkretisiert.

Das Straßennetz in der Tribseer Vorstadt kann in drei Kategorien gegliedert werden:

1. Haupterschließung,
2. Nebenerschließung,
3. Anliegerstraßen

Für alle Kategorien gelten folgende Ziele, die bei Neugestaltungen berücksichtigt werden sollen:

- Eine barrierefreie Gestaltung
- Gehwege auf beiden Straßenseiten
- Einseitiges und geordnetes Parken
- Begrünung des Straßenraums
- Fahrradinfrastruktur (Radabstellanlagen) integrieren

Haupterschließung

Die Haupterschließungsstraßen binden die Tribseer Vorstadt an das Stadtzentrum und das übergeordnete Straßennetz an. Im Quartier dienen der Tribseer Damm, der Carl-Heydemann-Ring und die Feldstraße sowie die Richtenberger Chaussee als Haupterschließung. Hier sollten folgende Prinzipien gelten:

- Tempo 30/50
- Beidseitiger Gehweg
- Beidseitiges Parken ggf. möglich
- Radverkehrsanlage (Radweg oder Angebotsstreifen/Schutzstreifen)

Der Tribseer Damm wurde bereits bis Ende 2022 erneuert. Bei Erneuerungen von Straßenabschnitten weiterer Haupterschließungsanlagen soll sich an dieser Gestaltung orientiert werden. Der Radverkehr wird durch Angebotsstreifen sicher geführt. Für den Fußgängerverkehr wurden die Borde entsprechend der Anforderung für Gehbeeinträchtigte abgesenkt und Mittelinseln angelegt. In den zentralen Bereichen (Ampel, Bushaltestellen) wurden Blindenleitsysteme installiert. Im Straßenraum wurden zudem mehr Bäume (Spitzahorn und Winterlinde) für mehr Aufenthaltsqualität und Schatten im Sommer angepflanzt. Für mehr Aufenthaltsqualität sorgen auch die Anlage von Bänken und eine neue, begrünte Bushaltestelle.

Breite Gehwege, Aufenthaltsbereiche und ausreichend breite Schutzstreifen sichern und fördern den Fuß- und Radverkehr und sorgen gleichzeitig für eine Geschwindigkeitsreduzierung und somit auch für eine Reduktion der Schadstoff- und Lärmbelastung. Zur weiteren

Minderung der Schadstoff- und Lärmbelastung sollten auch auf den Haupteerschließungsstraßen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 gesetzt werden und bei Sanierungen auf lärmoptimierte Fahrbahnoberflächen sowie ein mögliches Abrücken von der Wohnbebauung geachtet werden (s.a. Maßnahmen in der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes).

Haupteerschließungsstraßen sollten eine Gesamtbreite von ca. 20m aufweisen, davon sollten ca. 8m für die Fahrbahn, jeweils mind. 2m für die Gehwege auf beiden Seiten, 1,50m für Schutzstreifen für die Radfahrenden sowie jeweils ca. 1,50 für Grünbereiche und Stellplätze im Wechsel vorgesehen werden.

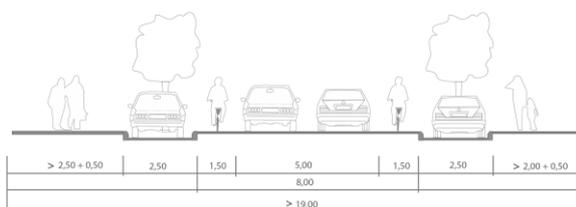


Abbildung 11: Möglicher Straßenquerschnitt Haupteerschließung (Beispielhafter Querschnitt in Anlehnung an die Ausbauplanung des Tribseer Damms)

Nebenerschließung

Die Nebenerschließungen führen den Verkehr aus den Wohnquartieren zu den Haupteerschließungsstraßen.

Hier sollten folgende Prinzipien gelten:

- Tempo 30
- Beidseitiger Gehweg
- Einseitiges Parken
- Mischverkehr - keine Radverkehrsanlage

Nebenerschließungsstraßen sollten einer Regelbreite von 13-15m haben, davon sollten ca. 5,50m für die Fahrbahn und jeweils 2m für die Gehwege vorgesehen werden. Für einen Parkstreifen sowie einen Begrünungsstreifen sollen jeweils 2,00 vorgesehen werden

Für die Neugestaltung der alten Richtenberger und Alten Rostocker Straße liegen bereits Planungen vor, an denen sich auch die zukünftige Gestaltung von Nebenerschließungsstraßen orientieren soll.



Abbildung 12: Alte Rostocker Straße, Bestand (ca. 13,25 m Breite an engster Stelle)

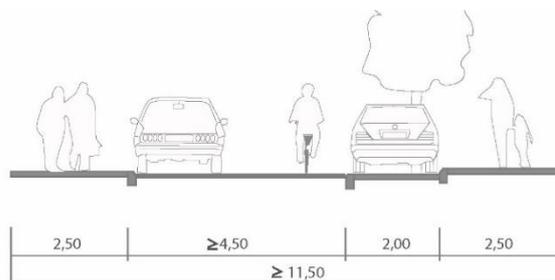


Abbildung 10: Möglicher Straßenquerschnitt Nebenerschließung

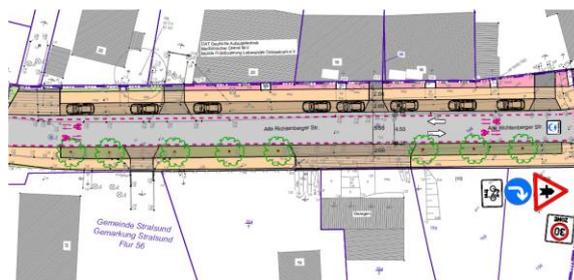


Abbildung 13: Planung Neugestaltung Alte Richtenberger Straße

Die Besonderheit dieses Straßenraums ist seine Funktion nicht nur als Erschließung der Wohnquartiere, sondern auch als wichtige Fahrradroute durch die Tribseer Vorstadt in Richtung Bahnhof.

Ein beispielhafter Querschnitt der Alten Rostocker Straße soll als Orientierung dienen. In der Alten Rostocker Straße fehlt es beidseitig an

barrierefreien und breiten Gehwegen. Diese sollten bei einer Neugestaltung beidseitig eine Breite von 2,50 m betragen. Das einseitige Straßenrandparken soll auf 2,00 m Breite stattfinden und durch Straßenrandbegrünung (Straßenbäume) gegliedert werden. Die Fahrbahnbreite sollte mind. 4,50 m betragen, um ein sicheres Begegnen von Kfz und Fahrrad zu gewährleisten.

Auch für die neu zu schaffenden Erschließungsstraßen sollten die Prinzipien gelten. Bei neuen Straßen sollte grundsätzlich dem Fuß- und Radverkehr Vorrang geboten werden. Da es sich lediglich um Wohnstraßen handelt, sollten verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet werden. Bei der Planung der Gebäude sind alternative Stellplatzangebote, z.B. in Quartiersgaragen von Anfang an mitzudenken, um den Straßenraum von dem ruhenden Verkehr zu entlasten und mehr Raum für Begegnung zu schaffen.

3.2.2 Gestaltung von Fuß- und Radwegen

Neben den straßenbegleitenden Gehwegen soll auch das Netz straßenunabhängiger Fuß- und Radwege ergänzt werden. Insbesondere die Verbindung zwischen Frankenvorstadt und Tribseer Vorstadt soll durch eine Fußgängerbrücke und einer Wegeverbindung durch die Kleingartenanlage gestärkt werden. Dafür werden 2 Wegeverbindungen vorgeschlagen – südlich des Stadions und entlang des Kupfergrabens durch die Kleingartenanlagen. Der genaue Verlauf ist in der Ausführungsplanung unter Beteiligung der betroffenen Kleingartenvereine zu konkretisieren.

Insbesondere in der Alten Richtenberger Straße und Alten Rostocker Straße sind die Gehwege in einem schlechten Zustand und die Gehwegbreiten oftmals nicht ausreichend. Im Rahmen der Straßenausbauplanungen ist für die Fußgänger:innen mehr Platz einzuräumen. Zusätzlich sollen diese Straßen als Radverbindung im Straßennebennetz gestärkt werden. Die Ausweisung als Fahrradstraße ist zu prüfen.

Fahrradwege sind innerhalb des Rahmenplangebietes lediglich als Schutzstreifen entlang des Carl-Heydemann-Rings und entlang des neugestalteten Tribseer Damms vorhanden. Der Schutzstreifen soll in Richtung Süden entlang der Feldstraße weitergeführt werden.

Das restliche Straßennetz ist überwiegend als Tempo-30-Zone ausgewiesen bzw. soll als diese ausgewiesen werden. Somit kann der Fahrradverkehr in diesen Bereichen auch auf der Fahr-

bahn geführt werden. Bei Straßenumbaumaßnahmen ist auf einen gut befahrbaren Straßenbelag für Radfahrende zu achten.

3.2.3 Parkraumgestaltung

Der Großteil der privaten Kfz wird im Straßenraum abgestellt. Die Straßenräume sind oftmals beidseitig beparkt, dadurch werden auch Sichtfelder an Knotenpunkten zugesperrt und das Queren der Straße ist zum Teil nur schlecht möglich. Zusätzlich werden Freiräume durch parkende Autos belegt, die für andere Nutzungen zur Verfügung stehen könnten.

Bei Straßenraumgestaltungen muss es zu einer neuen Flächenverteilung kommen, die weniger Stellplätze in den Straßenräumen erlaubt. Der Verlust der Stellplätze muss sukzessive durch Bereitstellen von Bewohner- bzw. Dauerstellplätzen in vorhandenen Parkhäusern, auf vorhandenen bzw. angrenzenden großflächigen Parkplätzen, in den Blockinnenbereichen und in neuen Quartiersgaragen kompensiert werden.

Durch Quartiersgaragen soll der öffentliche Raum vom ruhenden Verkehr entlastet werden und die Gestaltung von Aufenthaltsorten sowie eine sichere Geh- und Radwegeführungsinfrastruktur er-

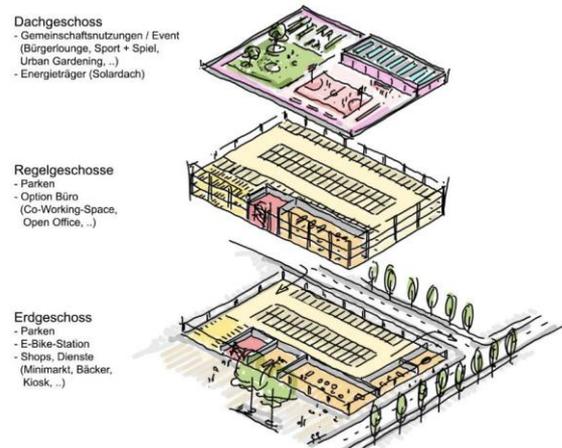


Abbildung 14: Beispiel Quartiersgarage

möglicht werden.

Potenzielle Standorte für Quartiersgaragen sind:

- Im Neuordnungsbereich entlang der Bahn und
- nördlich des Stadions.

Insbesondere dort, wo neuer Wohnraum entstehen soll, sind Quartiersgaragen in den Planungen

zu berücksichtigen und möglichst mit alternativen Mobilitätsangeboten zu ergänzen.

Zu berücksichtigen ist, dass die Wege zu den Quartiersgaragen nicht zu weit entfernt liegen (ca. 200-300m Luftlinie vom Wohnstandort) und attraktiv gestaltet sind, z.B. durch Grünanlagen oder verkehrsberuhigte Bereiche – dann werden auch weitere Wege akzeptiert. Die Quartiersgarage sollte auch gut mit dem Fahrrad erreichbar sein – dafür müssen auch geeignete Abstellmöglichkeiten bereitgestellt werden.

Durch eine Hybridbauweise können multifunktionale und flexible Nutzungen ermöglicht werden, so dass kurzfristig auf Bedarfe reagiert werden kann. In den Erdgeschossen könnten auch kleinere Shops, ein Postdepot zur Förderung der Smart-Logistik und Mobilitätsstationen integriert werden. Die Regelgeschosse können zum Parken genutzt werden mit der Option Flächen für Büros bereitzustellen (z. B. Co-Working-Spaces, Open-Offices). Das Dachgeschoss könnte für Gemeinschaftsnutzungen (z.B. eine Bürgerlounge, Sport + Spiel oder Urban Gardening) und zu Energieerzeugungszwecken (z. B. Solarenergie) genutzt werden. Eine Fassaden- und Dachbegrünung könnte einen ökologischen Beitrag für das Quartier bieten.

Für eine wirtschaftliche Umsetzung von Quartiersgaragen sollte geprüft werden, welche Fördermittel und staatliche bzw. städtische Finanzhilfen akquiriert werden können. Auch die Stellplatzablässe könnten für die Finanzierung von Quartiersgaragen genutzt werden. Für den Betrieb der Garagen gibt es verschiedene Möglichkeiten:

- Eigenbetrieb durch Stellplatzeigentümergeinschaft
- Betrieb durch Eigentümergemeinschaft in Kooperation mit einer Immobilienverwaltung
- Vermietung und operativer Betrieb alleine durch eine Immobilienverwaltung
- Vermietung und Betrieb durch eine Mobilitätszentrale

3.2.4 Alternative Mobilitätsangebote

Zusätzlich zu den Quartiersgaragen und möglichst in Kombination sind alternative Mobilitätsangebote zu etablieren. Mobilitätsstationen sollen einen bequemen Übergang zu Car- und Bike-sharing-Angeboten, dem ÖPNV und dem privaten Fahrrad ermöglichen. Zusätzlich sollten die Stationen über Lademöglichkeiten und Service-

Angebote für E-Mobilität anbieten. Sie dienen als Verknüpfungspunkt verschiedener Verkehrsträger. Mobilitätsstationen bieten sich im Bereich des Bahnhofes und angrenzend an Quartiersgaragen sowie hochfrequentierten Einrichtungen der Nahversorgung oder des Gemeinbedarfes an.

Angegliedert an Mobilitätsstationen und auch ergänzend kann das Fahrradmobiliar (z.B. durch Ladesäulen, sichere und überdachte Abstellmöglichkeiten und/oder Reparatur-Services) ergänzt werden.

Auch der Ausbau der ÖPNV-Angebote (Haltestellen/Taktung) kann den Weg zum Übergang zu alternativen Mobilitätsformen fördern. Wenn der südliche Stadtteileingang neugeordnet wird und neue Wohneinheiten und/oder Betriebsstätten entstehen, sollte hier eine Bushaltestelle ergänzt werden.

Durch die Förderung einer "Grünen City-Logistik" könnten zusätzlich Emissionen gesenkt und Platz für mehr Aufenthalt im Straßenraum geschaffen werden. Für die Infrastruktur, wie kleinere Verteilzentren, Micro-Hubs, müssen in Zukunft eventuell Räume und Flächen bereitgestellt werden.

3.2.5 Bausteine

M1

Mobilitätskonzept

Zur Untersuchung von möglichen Verkehrsberuhigungen, Einbahnstraßenregelungen und zum Ausbau der Radinfrastruktur soll ein Mobilitätskonzept für die Tribseer Vorstadt erstellt werden. Dabei soll auch geprüft werden, wie das ÖPNV-Angebot verbessert werden kann. (Haltestellen/Taktung)

M2

Konzept zur Schulwegsicherung

Die Verbindung zwischen der Regionalen Schule und des Hortes soll gestärkt werden. Dafür soll geprüft werden, wo Wege abseits der Straßen entstehen können und wo Querungshilfen eingerichtet werden sollten. Zusätzlich kann ein Schulwegeplan erstellt werden, der bei der Wahl des möglichst sichersten Wegs zur Schule unterstützen kann. Im Zusammenhang mit dem Konzept sollen **Querungsmöglichkeiten** geschaffen oder Querungsstellen markiert werden.

M3

Gestaltung/Sanierung von Straßenräumen für Fußgänger:innen, Radfahrende und Kfz (inkl. Sitzmöbel und Begrünung)

Die Straßenräume sind zu großen Teilen in schlechtem Zustand. Es sind umfangreiche Sanierungsmaßnahmen in einzelnen Straßenräumen notwendig. Die **Sanierung Alte Richtenberger Straße** ist bereits in Planung. Die Gehwege sollen breiter und barrierearm gestaltet und durch Elemente zur Attraktivierung der öffentlichen Flächen ausgestattet werden, auch eine zusätzliche Begrünung sowie Fahrradabstellflächen sollen berücksichtigt werden. Die Verlängerung, die **Alte Rostocker Straße**, bedarf ebenfalls einer dringenden Sanierung der Ver- und Entsorgungsleitungen und des Straßenraumes. Ebenfalls bereits in Planung ist die Schaffung einer **Zuwegung zum Stadion An der Kupfermühle**. Im Bereich Knöchelsöhren ist die verkehrlichen Anbindung sicherzustellen, da das erhöhte Verkehrsaufkommen nicht mehr über die Straße 'An der Kupfermühle' bewältigt werden kann. Weitere Straßensanierungen sollen in den Straßen **Knöchelsöhren, An der Kupfermühle** und im **Philipp-Julius-Weg** stattfinden.

M4

Schaffung von Erschließungsstraßen/Zuwegungen in Neuordnungsbereich Areal Nord-Ost (inkl. Ankauf von Flächen)

Für die neu anzulegenden Erschließungsstraßen in den Neuordnungsbereichen sollten die festgelegten Prinzipien angewendet werden. Bei neuen Straßen sollte grundsätzlich dem Fuß- und Radverkehr Vorrang geboten werden. Da es sich hier um Wohn- und Anliegerstraßen handelt, sollten entsprechend verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet werden. Bei der Planung von Neubauten, sind alternative Stellplatzangebote, z.B. in Quartiersgaragen, von Anfang an mitzudenken, um den Straßenraum von dem ruhenden Verkehr zu entlasten und mehr Raum für Begegnung zu schaffen.

M5

Fuß- und Radwege schaffen/gestalten

Bisher fehlt es an einer Querverbindung zwischen dem Gelände entlang der Bahn in Richtung Stadion bzw. in Richtung Feldstraße. **Südlich des Stadions** bzw. **entlang des Grabens** durch die Kleingartenanlage sollen öffentlich zugängliche Wege für eine bessere Erreichbarkeit und Verknüpfung eingerichtet werden.

Vorhandene **Fuß- und Radweg entlang der Gleise** (An der Kupfermühle in Richtung Lokschuppen) sollen gestaltet werden und der **Geh- und Radweg entlang der Feldstraße** erneuert bzw. ein Fahrradschutzstreifen eingerichtet werden.

M6

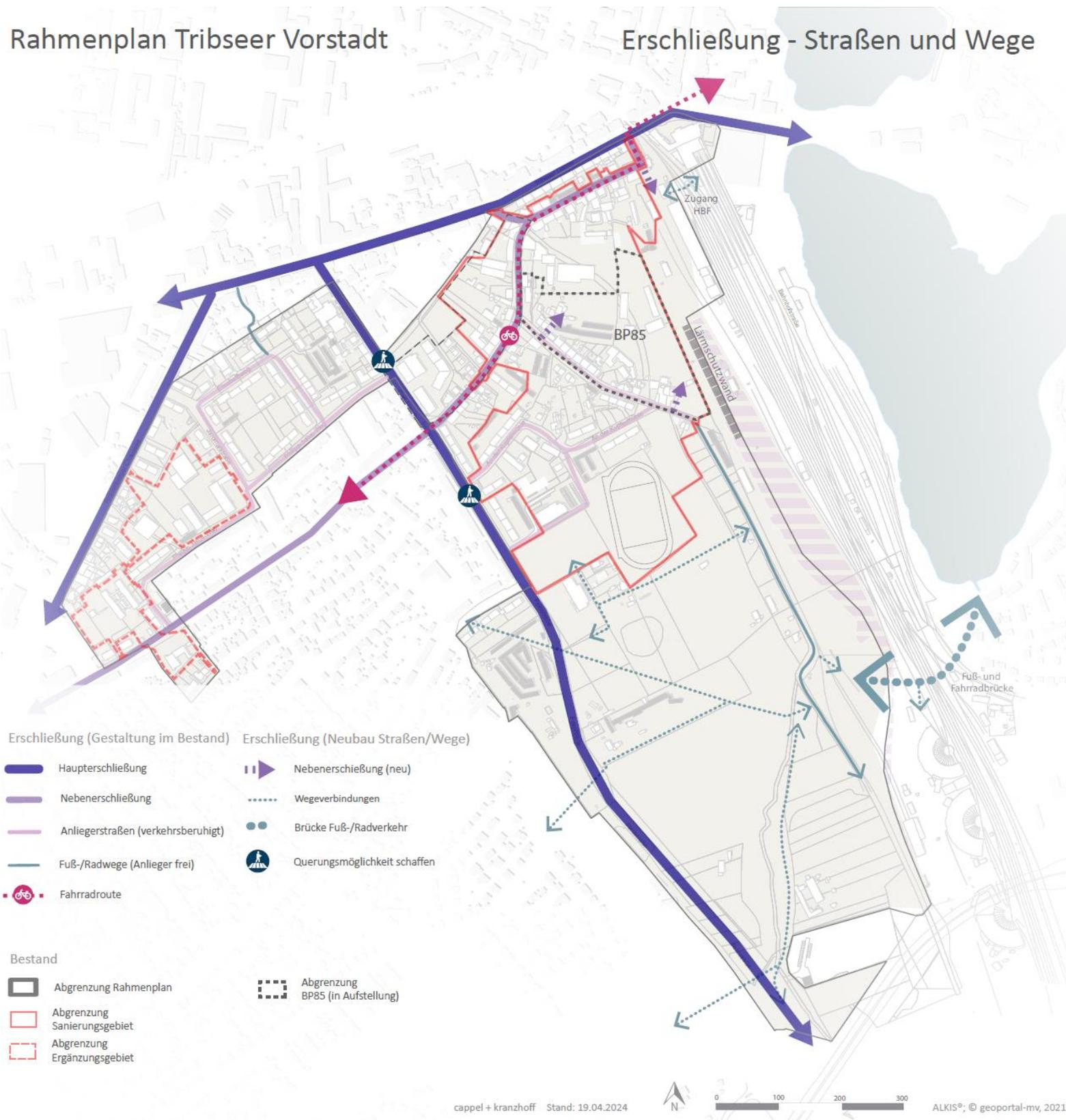
Fuß- und Fahrradbrücke in Richtung Frankenvorstadt einrichten

Die bereits geplante Fuß- und Radwegebrücke über die Gleise stellt eine wichtige Verbindungsachse zwischen Frankenvorstadt und Tribseer Vorstadt dar, die auch für die Frequentierung neuer Nutzungen, wie dem Stadtteil- und Skaterpark und dem Lokschuppenareal von Bedeutung sein wird.

M7

Ausbau der Fahrradinfrastruktur

Im Straßenraum sollen Fahrradbügel ergänzt werden. Diese bieten sich im Bereich von Fußgängerüberwegen oder in Kreuzungsbereichen an, um Falschparken zu verhindern und eine bessere Einsehbarkeit in die Straße zu gewährleisten. Zusätzlich sollen an zentralen Orten, in Verbindung mit Mobilitätsstationen Service-Stationen für Fahrräder entstehen.



Plan 4: Erschließungskonzept – Straßen und Wege

3.3 Grün- und Freiflächenkonzept

Leitziele Grün- und Freiflächen

- Wohnungsnahe Freiräume schaffen/aufwerten und Begegnungsorte schaffen
- Verbesserung der Freiraumversorgung
- Orte für Kinder und Jugendliche schaffen
- Ausstattung des öffentlichen Raumes verbessern
- Klimaschutz und Klimaanpassung im öffentlichen Raum (siehe Exkurs)

Das Grün- und Freiraumkonzept dient der Gestaltung der öffentlichen Freiflächen, der Blockinnenbereiche und halböffentlicher Flächen. Zum einen stellt es Bausteine dar, die zur Attraktivitätssteigerung der Freiflächen führen sollen, zum anderen beschäftigt es sich mit Potenzialflächen für die Schaffung weiterer Grün- und Freiräume sowie wohnungsnaher Aufenthaltsbereiche.

Im Plan zum Freiraumkonzept werden der Bestand, wie das vorhandene Gemeinschaftsgrün, die Abgrenzung der Kleingartenanlagen, Biotop sowie besonders prägender Baumbestand dargestellt. Im Vergleich dazu zeigen die Ziele Gemeinschaftsgrün und Kleingartenanlage, die zukünftig möglichen Bereiche für diese Nutzungen sowie Straßenräume in denen Baumbestand ergänzt werden soll, und in welchen Bereichen Wege durch die Grünbereiche entstehen bzw. gestaltet werden sollen. Zusätzlich werden den Grünbereichen Funktionen zugeordnet, wie Aufenthalt, Erholung, Spielen, Fitness oder Skaten.

Wohnungsnahe Freiräume schaffen/aufwerten und Begegnungsorte schaffen

Von wenigen Ausnahmen abgesehen, sind die Innenhöfe oder rückwärtigen Grundstücksbereiche zu einem hohen Grad versiegelt oder bebaut und bieten kaum Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten für die Bevölkerung. Zudem werden in den Höfen ungeordnet Kraftfahrzeuge abgestellt; Zufahrten zu Garagen und Stellplätzen beeinträchtigen die Flächenqualität zusätzlich. Die wohnungsnahen Freiräume sollen als Aufenthalts- und Begegnungsorte gestaltet werden, um den Wohnwert und die Qualitäten im Stadtteil zu erhöhen. In den Blockinnenbereichen können

kleine Spielmöglichkeiten entstehen und Begegnungsorte durch eine angemessene Ausstattung geschaffen werden.

Verbesserung der Freiraumversorgung

In der Tribseer Vorstadt gibt es zwar einen großen Bereich, der von Kleingartenvereinen genutzt wird und Grünbereiche entlang der Bahn, jedoch fehlt es grundsätzlich an öffentlichen und privaten Grünflächen. Insbesondere im bebauten Bereich ist der Versiegelungsgrad hoch und auch die Blockinnenbereiche sind unzureichend gestaltet. Die Grünbereiche entlang der Bahn ergänzen diese wohnungsnahen Freiräume und sollen der Bevölkerung als Freizeit- und Erholungsfläche mit Möglichkeiten zum Spielen, Skaten, Spaziergehen und Ausruhen dienen.

Grün- und Wasserflächen tragen auch zur Verbesserung des Stadtklimas bei. Sie dienen als Flächen zur Kaltluftproduktion und zum Luftaustausch. Grünflächen haben darüber hinaus eine wichtige Bedeutung für den Wasserhaushalt und können als Flächen für den temporären Regenwasserrückhalt genutzt werden. Bei der Gestaltung von Grünflächen sollte daher unbedingt geprüft werden, inwiefern diese für temporären Regenwasserrückhalt genutzt werden können.

Orte für Kinder und Jugendliche schaffen

Bei der Gestaltung der öffentlichen, wie halböffentlichen Grün- und Freiflächen sind Orte für Kinder und Jugendliche zu berücksichtigen und zu gestalten. Kinder und Jugendliche haben andere Ansprüche an ihre Lebenswelt. Bei Kindern ist zu berücksichtigen, dass der öffentliche Raum und die Wege sicher sind, sodass Kinder auch mal allein ohne Aufsicht spielen gehen können. Zudem sollten Spielgeräte für Kinder unterschiedlichsten Alters vorhanden sein und auch die Aufsichtspersonen sollten die Möglichkeit haben, sich mal hinzusetzen. Für Jugendliche ist es wichtig auch mal unbeaufsichtigt und selbstgestaltet ihre Freizeit zu verbringen. Räume/Orte, die von Jugendlichen selbst gestaltet werden können, werden immer weniger und sind deshalb auch beim Grün- und Freiraumkonzept zu berücksichtigen. Bei der Gestaltung und Ausstattung sollten die Kinder und Jugendliche beteiligt werden, um ihren Bedürfnissen gerecht zu werden. Dies gilt insbesondere für die Gestaltung eines Aktivitätsparks (z.B. Skaterpark) entlang der Gleise.

Zusätzlich zu Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Orte sollten geschützte Spielorte und Treffpunkte eingerichtet werden. Ein solcher Ort würde sich in der Nähe des Skaterparks anbieten und soll bei der Neubebauung berücksichtigt werden.

Ausstattung des öffentlichen Raumes

Der öffentliche Raum soll entsprechend seiner Nutzungsanforderungen mit Mobiliar oder ergänzenden Einrichtungen ausgestattet werden. Mobiliar zur Freiraumgestaltung muss dabei zahlreichen Anforderungen standhalten. Das Stadtmobiliar soll möglichst multifunktional sein und zahlreichen Nutzungsanforderungen gerecht werden. So kann der knappe Platz im Straßenraum und auf Plätzen für alle Bevölkerungsgruppen nutzbar gemacht werden.

3.3.1 Öffentliches Grün

Die Tribseer Vorstadt ist schlecht mit wohnungsnahen Erholungsbereichen ausgestattet. Es gibt zwar begrünte Innenbereiche – denen fehlt es jedoch oftmals an einer ansprechenden Gestaltung und Nutzung. Spielplätze, auch kleinere, wohnungsnah, sind nur in geringem Umfang vorhanden und liegen meist nicht im direkten Wohnumfeld.

Bei der Neugestaltung von Wohnquartieren sind die begrünten Innenbereiche mit wohnungsnahen Spielmöglichkeiten zu berücksichtigen und vorhandene Blockinnenbereiche sind ansprechend zu gestalten und mit Nutzungen, wie Spielplätzen, Grillplätzen und einer ansprechenden Ausstattung zu belegen. Vorhandene Grünbereiche sollten gestaltet und ggf. vergrößert werden. Durch Entsiegelung und Neuordnung der Funktionen (Parken, Wege, öffentliche und private Grünbereiche) sollen attraktive geschützte Räume entstehen. Dabei ist eine ansprechende Ausstattung zu berücksichtigen.



Abbildung 15: Beispiel Gestaltung von Blockinnenbereichen

Mit dem Ziel einen Stadtteilpark mit Skatepark, Spielplatz und Parkanlage zu gestalten, soll dem Bedarf an öffentlichen Freiflächen gerecht werden. Ergänzend dazu sollen kleinere Spielmöglichkeiten in den Innenbereichen entstehen.

Der Stadtteilpark soll verschiedenste Angebote für unterschiedlichste Nutzerinnen und Nutzern bieten - Spielmöglichkeiten für Kinder, Aufenthaltsmöglichkeiten, Grillplätze für Zusammenkünfte im Freien, Fitnessmöglichkeiten und einen Skaterpark. Der Skaterpark sollte individuell auf die Zielgruppen und die Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzern zugeschnitten sein. Bei der Gestaltung ist die Bewohnerschaft zu integrieren.

Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Stadtteilparks, der Aufwertung der Wegeverbindungen und der Renaturierung des Hohen Grabens sollen auch die Kleingartenanlagen in die Grünstrukturen durch öffentliche Wegeverbindungen durch die Anlagen integriert werden.

3.3.2 Grün-blaue Infrastruktur

Nach dem Prinzip der Schwammstadt ist es wichtig v.a. die öffentlichen Grün- und Wasserflächen so zu gestalten, dass so viel Niederschlagswasser wie möglich in der Stadt gehalten wird. Das Gewässersystem mit den Stralsunder Stadtteichen, Regenrückhaltebecken und Gräben sind daher in das Frei- und Grünraumsystem zu integrieren. Die Gräben in der Tribseer Vorstadt fließen in die Stadtteiche. Durch eine Renaturierung und Öffnung der Gräben in Verbindung mit der Gestaltung von Wegen, das Schaffen von Retentionsflächen, kann die ökologische Wertigkeit verbessert und gleichzeitig neue Aufenthalts- und Erholungsflächen gestaltet werden.

Insbesondere bei der Entwicklung der Potenzialflächen und einer zusätzlichen Versiegelung ist auf genügend Versickerungsmöglichkeiten und ein funktionierendes Regenwassermanagement zu achten, da von einer Zunahme von Starkregenereignissen zu rechnen ist. Inwieweit die Gräben zusätzliches Wasser aufnehmen können, ist zu prüfen.

Die Renaturierung des Hohen Grabens soll im Zusammenhang mit der Pflege und dem Ausbau des Grabens weiterverfolgt werden. Hier soll es zum einen um eine ökologische und gestalterische Aufwertung und zum anderen um eine Erhöhung der Aufnahmekapazitäten zur Regenwasserableitung gehen.

3.3.3 Plätze

Bei der Gestaltung der öffentlichen wie halböffentlichen Grün- und Freiflächen sind Orte für Kinder und Jugendliche zu berücksichtigen und zu gestalten. Vorhandene Spielplätze sollten gestaltet und neue Spielplätze angelegt werden.

Zur Ermittlung von potenziellen Flächen für Kinder und Jugendliche sollen Gespräche mit Eigentümerinnen und Eigentümern geführt werden und Voraussetzungen zur Einrichtung von Spielorten, Treffpunkten und Graffitiwänden geschaffen werden. In den Neuordnungsbereichen soll auch geprüft werden, ob und wie Orte für Kinder in Neubauten entlang der Bahn integriert werden können.

Im Straßenraum und im Speziellen in den Neuordnungsbereichen sollen kleinere Platzbereiche mit Aufenthaltsmöglichkeiten als Begegnungsorte geschaffen werden. Für eine Schulwegsicherung und zur Herstellung von Flächen für Kinder und Jugendliche kann z.B. Straße An der Kupfermühle verkehrsberuhigt und als Aufenthaltsort gestaltet werden.

3.3.4 Ausstattung

Das Stadtmobiliar soll möglichst multifunktional sein und zahlreichen Nutzungsanforderungen gerecht werden. Eine lange Haltbarkeit und ein möglichst geringer Pflegeaufwand sind bei der Möblierung Voraussetzung. Zudem können



Abbildung 16: Ausstattungbeispiel

Bänke für unterschiedliche Generationen eingerichtet werden. Zum Stadtmobiliar gehören des Weiteren Abfalleimer, die sich in ihrer Gestaltung an den Bänken orientieren sollen, Pflanzkübel, die multifunktional nutzbar sind und Beleuchtungsanlagen, die in Teilbereichen ergänzt und erneuert werden sollen. Durch die Ergänzung der Stadtbegrünung kann einerseits eine ästhetische

Aufwertung des öffentlichen Raumes und andererseits eine klimatische Verbesserung im Stadtgefüge erzielt werden.

3.3.5 Privates Grün

Aufgrund der geringen Ausstattung mit öffentlichen Grünanlagen kommt der Qualifizierung der privaten bzw. halböffentlichen Grünflächen eine besondere Bedeutung zu.

Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten bieten die grünen Blockinnenbereiche und die privaten Gärten in den Kleingartenanlagen. Kleine private Gärten sind im Stadtteil kaum vorhanden.

Für die Blockinnenbereich sollte in Abstimmung mit den Eigentümerinnen und Eigentümern sowie der Bewohnerschaft eine funktionale und gestalterische Aufwertung der Freiflächen erfolgen. Durch Neuordnung der Flächen kann hier neuer Platz für die Bewohnerschaft entstehen, wo sie sich gerne aufhalten und die Möglichkeit bekommen gemeinsame Gärten zu gestalten (Urban Gardening).

Kleingärten als wichtiger Bestandteil des Stadtgrüns und der sozialen Stadt sollen erhalten und der Öffentlichkeit durch neue, ansprechende Wege als Kleingartenpark zugänglicher gemacht werden.

3.3.6 Bausteine

Einrichtung Stadtteil- und Bewegungspark

Entlang der Gleise soll eine öffentliche Grünfläche samt Skaterpark entstehen. Der Stadtteilpark soll verschiedenste Angebote für unterschiedlichste Nutzer:innen bieten - Spielmöglichkeiten für Kinder, Aufenthaltsmöglichkeiten, Grillplätze für Zusammenkünfte im Freien, Fitnessmöglichkeiten und einen Skaterpark. Der Skaterpark sollte individuell auf die Zielgruppen und die Bedürfnisse der Nutzer:innen zugeschnitten sein. Bei der Gestaltung sind die Bürger:innen zu integrieren.

G1

Gestaltung einer öffentlich zugänglichen Grünfläche mit Spielplatz in Blockinnenbereich Carl-Heydemann-Ring/ Elisabethweg

Statt der Garagenhöfe soll hier eine Grünfläche mit Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten für die Bewohnerschaft entstehen.

G2

G3**Gestaltung der halböffentlichen Grünfläche im Blockinnenbereich Elisabethweg und Schaffung eines Spielplatzes**

Der vorhandene Grünbereich soll gestaltet und ggf. vergrößert werden. Hier sollen ebenfalls Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten für die Bewohnerschaft entstehen.

G4**Schaffung eines Spielplatzes am Stadion**

Nordöstlich des Stadions soll ein kleiner Spielplatz entstehen, um Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten für die Kinder und Jugendlichen zu schaffen und der Unterversorgung an Orten für diese Zielgruppen entgegenzuwirken.

G5**An der Kupfermühle in Zusammenhang mit Hortcampus als Ort der Begegnung gestalten**

Für eine Schulwegsicherung und zur Herstellung von Flächen für Kinder und Jugendliche soll die Straße An der Kupfermühle verkehrsberuhigt und als Aufenthaltsort gestaltet werden (inkl. Möblierung und Begrünung).

G6**Gestaltung und Herstellung von Platzbereichen (Miniparks) und ggf. eines wohnungsnahen Spielplatzes im Neuordnungsbereich**

Im Straßenraum und im Speziellen in den Neuordnungsbereichen sollen kleinere Platzbereiche mit Aufenthaltsmöglichkeiten als Begegnungsorte geschaffen werden.

G7**Ergänzung des Stadtmobiliars und der Stadtbegrünung (punktuell)**

Im Straßenraum und im Speziellen in den Neuordnungsbereichen sollen kleinere Platzbereiche mit Aufenthaltsmöglichkeiten als Begegnungsorte geschaffen werden.

G8**Wiederherstellung/Ausbau des oberflächigen Abwassersystems (u.a. Renaturierung des Hohen Grabens)**

Gemäß Wasserhaushaltsgesetz soll durch eine Renaturierung der Gräben ein gutes ökologisches Potenzial und ein guter chemischer Zustand erreicht werden. In die Maßnahmenplanung gemäß EG-Wasserrahmenrichtlinie ist für den Bewirtschaftungszeitraum 2015-2021 bereits die Renaturierung des Hohen Grabens als entsprechende Maßnahme aufgenommen worden. Bei Baumaßnahmen zur Herstellung naturnaher Grabenverläufe, werden die betroffenen Kleingartenanlagen rechtzeitig in die Planung einbezogen.

G9**Hof- und Platzgestaltung Hort-Campus Hermann Burmeister**

Im Zuge der Neugestaltung der Straße An der Kupfermühle soll auch der Hof- und Platzbereich der sozialen Einrichtungen gestaltet werden. Neben Spielmöglichkeiten soll es auch Aufenthaltsbereiche geben. Der Bereich soll auch nachmittags von der Öffentlichkeit nutzbar sein.

G10**Gestaltung Außenanlage Luther Kirche**

Um das Begegnungszentrum in der Luther Kirche weiter zu stärken soll auch die Außenanlage ansprechend gestaltet und Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen werden.

G11**Gestaltung Jugendplatz**

In 2021 wurde der Jugendplatz an der Alten Richtenberger Straße eingeweiht und dient seither als provisorischer Aufenthaltsort mit Tischtennisplatte und Unterstand. Zusammen mit den Jugendlichen soll der Platz weitergestaltet werden.



- Bestand**
- Abgrenzung Rahmenplan
 - Abgrenzung Sanierungsgebiet
 - Vorschlag Abgrenzung Ergänzungsgebiet
- Grün Bestand (VU)**
- Kleingartenanlagen
 - 🌿 Biotop
 - prägender Baumbestand

- Gewässer
 - Graben (teilw. verrohrt)
- Grün Ziel**
- Gemeinschaftsgrün, Park, Freifläche, Sportfläche
 - Kleingartenanlage
 - ergänzender Baumbestand
 - ➔ Grüne Wege

- Funktionen (Ziel)**
- 👤 Aufenthalt/Begegnung
 - 🌳 Erholung/Aufenthalt
 - 🍷 Grillen
 - 🎮 Spielen
 - ⚽ Stadion
 - 🏀 Ballsport
 - 🏋️ Fitness
 - 🏓 Tischtennis, Boule
 - 🛹 Skaten
 - 🌿 Kleingärten

3.4 Exkurs Barrierefreiheit

Für eine barrierefreie Umwelt sind Gebäude und öffentliche Plätze, Arbeitsstätten und Wohnungen, Verkehrsmittel und Freizeitangebote so zu gestalten, dass sie für alle ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

Konkret für die Tribseer Vorstadt bedeutet das:

- dass Gehwege breiter und barrierefrei gestaltet werden,
- akustische und taktile Elemente bei der Gestaltung integriert werden,
- Zugänge zu Gebäuden barrierefrei gestaltet werden,
- Querungshilfen eingerichtet werden,
- Schulwege sicherer gestaltet werden,
- der ruhende und fließende Verkehr für mehr Sicherheit im Straßenraum reduziert wird,
- Wege abseits der Straßen eingerichtet werden und
- Zugänge zu Informationen erleichtert werden.



Abbildung 17: Beispiel für Querungshilfe (Q: Hansestadt Stralsund: Frankendamm)



Abbildung 18: Beispiele für taktile Elemente

3.5 Exkurs Umwelt und Klima

Klimaschutz und Klimaanpassung im öffentlichen Raum

Zum einen geht es hier um die Frage, wie der Klimawandel verhindert bzw. abgeschwächt werden kann. Zum anderen müssen Maßnahmen ergriffen werden, um sich besser auf die Folgen des Klimawandels einstellen zu können.

Zum Klimaschutz tragen Bausteine bei, die zur Reduzierung der Co2-Emissionen, z.B. durch energieeffizientes Bauen und Sanierungen, Nutzung erneuerbarer Energien oder Reduzierung des Stromverbrauchs beitragen.

Zur Klimaanpassung tragen Bausteine bei, durch die auf die Folgen des Klimawandels zum Schutz von Mensch und Umwelt reagiert wird. Hierfür sollte zunächst der Stadtraum auf seine Klimaanfälligkeit analysiert werden. Nicht alle räumlichen Strukturen und Bewohner sind gleichermaßen anfällig. Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades ist in der Tribseer Vorstadt davon auszugehen, dass die Gefahr einer Überhitzung und von Überschwemmungen bei Starkregenereignissen höher ist. Durch die angrenzenden großflächigen Grünstrukturen im Süden des Gebietes können diese Effekte bereits abgeschwächt werden.

Zur Entlastung der Entwässerungskanäle und zum Umgang mit Starkregenereignissen werden Maßnahmen zur dezentralen Regenwasserbewirtschaftung zum Rückhalt von Niederschlagswasser empfohlen (wie z.B. Anlegung von Tiefbeeten entlang der Straßen, Dachbegrünung, Renaturierung von Gräben), die zugleich als Gestaltungselemente in den öffentlichen Raum integriert werden können. Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität sind mit Hitzevorsorge, Niederschlagswasserbewirtschaftung, Starkregenvorsorge und Überflutungsschutz zu kombinieren.

Klimaschonende Energieversorgung etablieren

Das ganze Gebiet der Tribseer Vorstadt, insbesondere von der Feldstraße nach Norden soll an das Fernwärmenetz angeschlossen werden. Dazu gehört der Bereich der neuen Bebauung an der Feldstraße (Feuerwehr, Wohnbebauung Stadteingang von Süden beim Kupferteich und den Garagen), das Kerngebiet des Sanierungsgebietes und der Bereich nördlich des Tribseer Damms (neuen Wohnbebauung Hexenplatz und Hansebogen). Für das Fernwärmenetz verfolgen

die Stadtwerke Stralsund als Versorgungsträger einen straffen Dekarbonisierungsfahrplan mit umfangreichen Investitionen in klimaneutrage Wärmeerzeuger.

3.6 Zielkonzept

Das Zielkonzept oder auch Stadtraumkonzept dient als übergreifendes Konzept für die Entwicklung der öffentlichen Räume und der Bau- und Freiraumstrukturen in der Tribseer Vorstadt. Es fasst alle themenbezogenen Leitziele in einem Plan zusammen und stellt das Grundgerüst, den Rahmen für die zukünftige Entwicklung der Tribseer Vorstadt dar.



Bestand	Nutzungen (Ziel)	Funktionen (Ziel)	Mobilität	Sonstiges
Abgrenzung Rahmenplan	Grünflächen	Aufenthalt/Begegnung	Mobilitätsstation Bahnhof	Verknüpfung Gemeinbedarf
Abgrenzung Sanierungsgebiet	Freizeit	Erholung	Multifunktionale Quartiersgaragen (Standortprüfung)	Entwicklungsstandort Feuerwehr o. Mischnutzung
Vorschlag Abgrenzung Ergänzungsgebiet	Wohnen / langfristig	Grillen	Fuß- und Radwegeverbindungen schaffen	Raumkanten
Bahnfläche	Mischnutzung	Spielen	Fuß- und Radwegeverbindung stärken	Gebäudesanierung/ ggf. Abbruch
Kleingartenfläche	Gewerbe	Stadion	Fuß-/Radwege-Brücke	Denkmäler sichern
Straße	Gemeinbedarf	Ballsport	Barrierearme Straßenraumgestaltung	Straßenrandbegrünung
Parkplatz (öffentlich/privat)	Kultur	Fitness	Erschließung schaffen	Blockheizkraftwerk (geplant)
prägender Baumbestand	Arbeiten	Tischtennis, Boule	Citylogistik neustrukturieren	Fernwärmetrasse (geplant)
		Skaten		
		Kleingärten		
		Biotop/Wald		
		Theater		
		Musik		
		Einkaufen		
		Gemeinschaft + Bildung		
		Querschnittsmöglichkeit schaffen		

3.7 Vertiefungsbereiche

Als Diskussionsgrundlage für die Beteiligungsveranstaltungen sowie für die Gespräche zwischen Verwaltung, Bevölkerung und Planungsbüros und um die Ziele und Maßnahmen des Rahmenplans anzuwenden wurden für 4 Vertiefungsbereiche städtebauliche Entwürfe in Varianten ausgearbeitet. Die Entwürfe zeigen Vor- und Nachteile und dienen lediglich als Orientierungsrahmen. Eine Umsetzung hängt stark von unterschiedlichen Rahmenbedingungen, insbesondere von Flächenverfügbarkeiten ab.

Es handelt sich um folgende 4 Vertiefungsbereiche:

Bereich 01: Areal Nord-Ost - Alte Rostocker Straße / Knöchelsöhren

Bereich 02: Areal Nord-West - Carl-Heydemann-Ring / Alte Richtenberger Straße

Bereich 03: Areal Süd - An der Kupfermühle / Sportpark

Bereich 04: Stadtteileingang - An den Kupferfeichwiesen

Zunächst werden die städtebaulichen Entwürfe für die Vertiefungsbereiche kurz vorgestellt und dann resümiert welche Vor- und Nachteile gesehen werden, warum Entwicklungsrichtungen verworfen wurden und welche Ziele bei der zukünftigen Entwicklung verfolgt werden sollen.



Abbildung 20: Luftbild Bereich 01

3.7.1 Areal Nord-Ost Alte Rostocker Straße

In diesem Bereich geht es um die Neuordnung unter Berücksichtigung des Bestands mit der Aussicht auf Aufgabe/Verlagerung von Flächen/Betrieben. Die Varianten beschäftigen sich vor allem mit einer neuen Erschließungsmöglichkeit als Nord-Süd-Verknüpfung zwischen der Alten Rostocker Straße und Knöchelsöhren.

Fragestellungen, die bei Umsetzung der Varianten relevant sind:

- Wie wird mit dem ruhenden Verkehr umgegangen?
- Wie sollen die Straßen gestaltet werden und der Verkehr geführt werden?
- Welche Art von Quartier soll sich entwickeln? (z.B. Schwammstadt, verkehrersarmes Quartier, Energiequartier)
- Wie hoch soll gebaut werden?
- Wie wird die Nahversorgung, die Anbindung an den ÖPNV und die Ausstattung mit Gemeinbedarfseinrichtungen gesichert?

Insgesamt wurden für den Bereich 3 Szenarien, z.T. in Varianten, erarbeitet.

Szenario 1

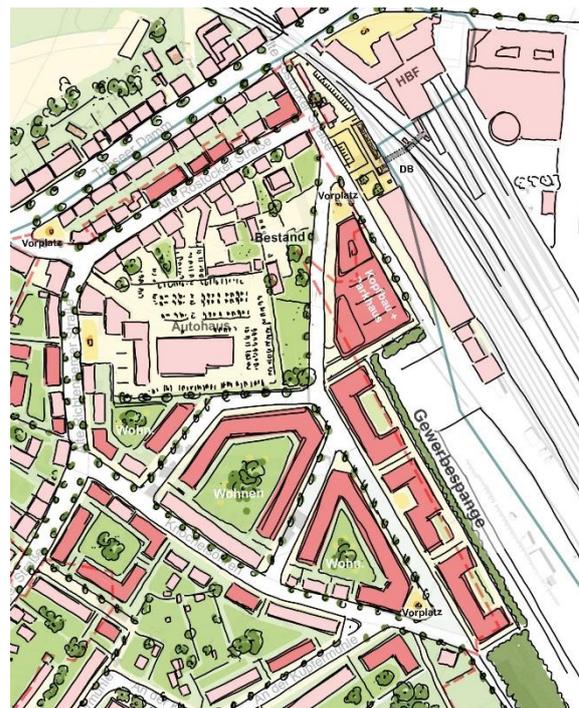


Abbildung 20: Bereich 01 Szenario 1

In Szenario 1 entsteht unter Berücksichtigung des Autohauses als Bestand eine Nord-Süd-Erschließung als direkte Verbindung mit dem Hauptbahnhof. Entlang der Erschließung entstehen Baufelder für Wohnnutzungen und entlang der Gleise als Bahnrandbebauung eine Gewerbespange für Büros und kleinteiligen gewerbliche Nutzungen. Als nördlicher Abschluss der „Gewerbespange“ soll ein Kopfbau als Hybridbau ausgebildet werden, der Parkmöglichkeiten in einer Quartiersgarage und zusätzliche Angebote für Versorgung und Büros bereithält. Zusammen mit den Planungen am Bahnhof kann in diesem Bereich ein kleiner Platz entstehen. Bis entlang der Bahn die „Gewerbespange“ mit Kopfbau und Quartiersgarage entsteht, sollen in diesem Bereich Parkmöglichkeiten geschaffen werden.

Szenario 2

In Szenario 2 wird die neue Nord-Süd-Verknüpfung mit der Alten Richtenberger Straße verbunden, um neue Wohnpotenziale nördlich des bestehenden Autohauses zu erschließen.

Das Autohaus wird in diesem Szenario als Bestand integriert und durch einen Baustein vor Kopf als möglicher neuer und attraktiver Empfangsbereich ergänzt.

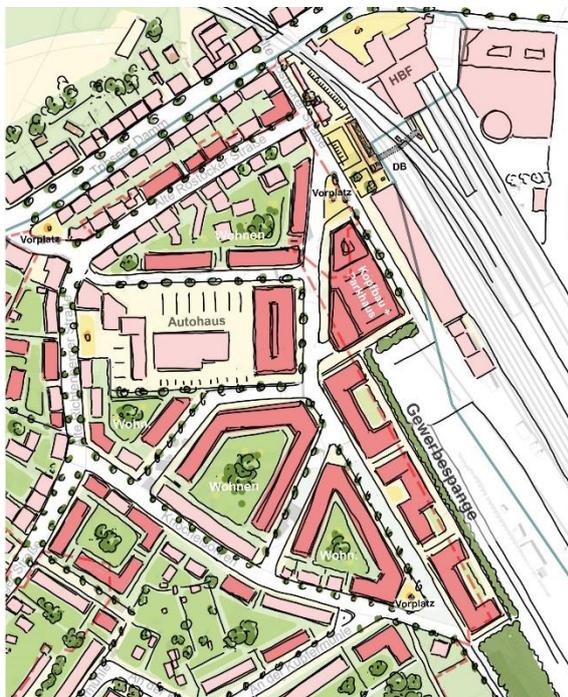


Abbildung 21: Bereich 01 Szenario 2

Szenario 3

In Szenario 3 werden Möglichkeiten in Varianten aufgezeigt, wie sich der Bereich entwickeln

könnte, wenn das Autohaus einen geeigneten alternativen Standort gefunden hat und verlagert werden kann.

In Variante 1 wird die Ausbildung eines mittigen Quartierplatzes als Treffpunkt mit der Option für Sondernutzungen (z.B. Bildung und Kultur) aufgezeigt.

In Variante 2 wird das mittige Baufeld ebenfalls für Wohnen ausgebildet mit der Option einer Platzbildung an der Alten Richtenberger Straße.

In Variante 3 wird das mittige Baufeld als gemischt genutzter Baustein ausgebildet – ebenfalls mit der Option einer Platzbildung an der Alten Richtenberger Straße.

Erschließung

In Abhängigkeit von den Flächenverfügbarkeiten im Norden (Bahnflächen) war die Idee die Verbindung zwischen Alter Rostocker Straße und Knöchelsöhren, parallel zu den Bahngleisen, zu schaffen. Diese Verbindung könnte als Haupteerschließung des Quartiers dienen und in 12 m Breite ausgeführt werden. Dadurch wird sowohl ein einseitiges Parken und breite Gehwege auf beiden Seiten berücksichtigt. In einem weiteren



Abbildung 22: Bereich 01 Szenario 3

Schritt sollen die untergeordneten Erschließungsstraßen im Süden aus Richtung Knöchelsöhren zur Erschließung der neuen Wohnkarees geschaffen werden. Diese sollen als verkehrsberuhigte Bereiche, ohne Parkmöglichkeiten im Straßenraum, mit einer hohen Aufenthaltsqualität mit einer ungefähren Breite von 9 m ausgestaltet werden.

Zur Erschließung neuer Wohnpotenziale nördlich des bestehenden Autohauses könnte mittelfristig eine Verknüpfung der neuen Nord-Süd-Verbindung mit der Alten Richtenberger Straße geschaffen werden.

Wenn das Autohaus verlagert werden sollte, kann das Straßennetz durch eine weitere diagonale Erschließungsstraße ergänzt werden, um weitere Wohnraumpotenziale zu erschließen.

Ergebnis - Entwicklungsrichtung

Aufgrund von Flächenverfügbarkeiten wurden verschiedene Varianten zur Erschließung durchdacht. Bisher konnte sich nicht auf eine Variante festgelegt werden. Ziel bleibt es jedoch zwei Zugänge aus Richtung Knöchelsöhren und eine Erschließung aus Richtung Alte Rostocker Straße in den Neuordnungsbereich zu führen.

Folgende Ziele sollen in diesem Bereich erreicht werden:

- Erschließungsmöglichkeiten sollen als Nord-Süd-Verknüpfung zwischen der Alten Rostocker Straße und Knöchelsöhren geschaffen werden.
- Straßen sollen fuß- und radfahrfreundlich gestaltet werden.
- Ungenutzte/brachliegende Flächen sollen erschlossen werden
- Wohnraum soll geschaffen werden – auch preisgünstiger Wohnraum, kleine Wohnungen und barrierefreier Wohnraum.
- Für weniger ruhenden Verkehr im Straßenraum soll eine Quartiersgarage eingerichtet werden.
- Die Versorgung des Quartiers soll durch regenerative Energien gedeckt werden können.
- Entlang der Bahn soll eine Gewerbspange als zusätzlicher Lärmschutz in Richtung Bahn entstehen.
- Als Ort der Begegnung soll ein Quartiersplatz entstehen.

- Für Kinder- und Jugendliche sollen Räume zum Spielen und Aufenthalt entstehen.
- Der Bedarf an zusätzlichen Kinder-Betreuungsplätzen kann durch die vorhandenen Einrichtungen gedeckt werden.

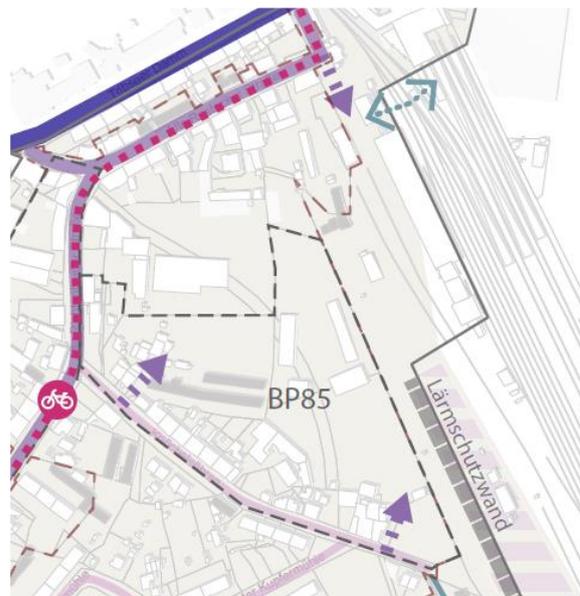


Abbildung 23: Erschließung Neuordnungsbereich

3.7.2 Areal Nord-West Carl-Heydemann-Ring/Alte Richtenberger Straße

In diesem Bereich geht es ebenfalls um die Neuordnung unter Berücksichtigung des Bestands mit der Aussicht auf Aufgabe/Verlagerung von Flächen/Betrieben sowie um die Schließung von Baulücken und eine Nachverdichtung.

Fragestellungen, die bei der Umsetzung der Varianten relevant sind:

- Wie wird mit dem ruhenden Verkehr umgegangen?
- Wie wird mit bestehenden Betrieben umgegangen?
- Welches Maß der Nachverdichtung ist verträglich?
- Wie hoch soll gebaut werden?
- Wo können wohnungsnah Grünflächen entstehen?



Abbildung 24: Bereich 02 Luftbild

Szenario 1

In Szenario 1 steht das Schließen von Baulücken entlang der Straßenräume und Nachverdichtung der Binnenbereiche mit Wohnbausteinen im Vordergrund. Am Standort der Fischereigenossenschaft soll eine Neubebauung für Wohnnutzungen und gewerblicher Nutzung im Erdgeschoss entstehen.

Der Standort für eine Quartiergarage wird in Varianten ausgearbeitet. Variante 1 sieht als Standort den Blockinnenbereich vor und Variante 2 lagert die Quartiersgarage direkt an den Carl-Heydemann-Ring zu Gunsten eines großzügigeren Blockinnenbereiches für Kinderspielangebot und gemeinschaftliche Grünflächen. In einer dritten Variante wird gänzlich auf eine Quartiersgarage verzichtet.

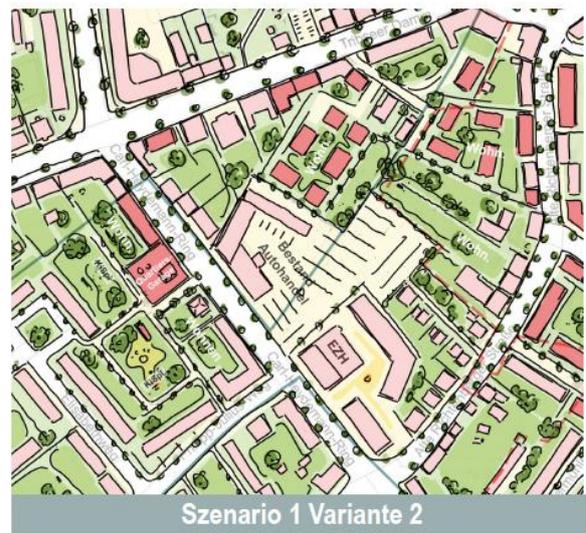
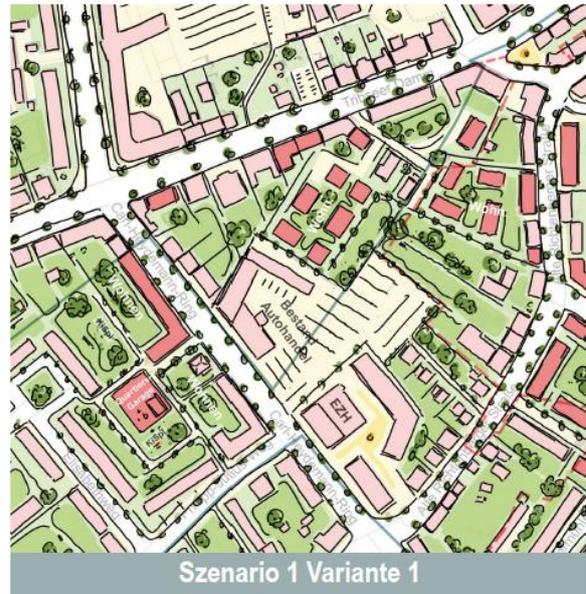


Abbildung 25: Bereich 02 Szenario 1

Szenario 2

In Szenario 2 werden Möglichkeiten zu kleinteiligen Veränderungen im Bereich des Autohändlers aufgezeigt. Durch einen Flächentausch könnte hier eine kleinteilige Wohnbebauung als Nachverdichtung im Blockinnenbereich entstehen. Zusätzlich sieht das Szenario die Ausbildung einer kleinen begrünten Quartiersmitte im Anschluss an die Aufstellflächen des Autohändlers vor.



Abbildung 26: Bereich 02 Szenario 2

Szenario 3

In Szenario 3 wird eine Neubebauung am Standort des Autohandels als gemischt genutztes Bau- feld mit Quartiersgarage am Carl-Heydemann- Ring vorgesehen. Dadurch könnte das vorhandene Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot erweitert werden. In den Obergeschossen könnten zusätzliche Wohnungen entstehen.



Abbildung 27: Bereich 02 Szenario 3 Variante 1

In einer zweiten Variante entstehen entlang des Carl-Heydemann-Rings eine kleinere Gewerbe- spanne und im Binnenbereich kleinteiligere Wohnbausteine als Nachverdichtungsoption.



Abbildung 28: Bereich 02 Szenario 3 Variante 2

Ergebnis - Entwicklungsrichtung

In der Diskussion hat sich gezeigt, dass die Flächen des Autohändlers auch langfristig nicht überplant werden sollen. In diesem Bereich ergeben sich dadurch nur Möglichkeiten durch Nachverdichtung in zweiter Reihe der Alten Richtenberger Straße sowie durch Abriss und Neubau im Bereich der Fischereigenossenschaft am Carl-Heydemann-Ring. Die Ansiedlung einer Quartiersgarage wurde in diesem Bereich für nicht zielführend erachtet – dafür soll der Garagenhof im Blockinnenbereich zwischen Carl-Heydemann-Ring und Elisabethweg für die Gestaltung einer Frei- und Spielfläche weichen. Das Ergebnis der Diskussion entspricht in etwa dem Vorschlag, der in Szenario 1 Variante 3 gemacht wurde.

Folgende Ziele sollen mit dem Entwicklungsszenario erreicht werden:

- Der ruhende Verkehr soll so gering wie möglich gehalten und auf den Grundstücken und im Straßenraum untergebracht werden.
- Die vorhandenen Betriebe, außer dem Fischverarbeitungsbetrieb, sollen erhalten und gestärkt werden.
- Das Maß der Bebauung soll an den Bestand angepasst werden.
- Statt Garagenhöfe soll im Blockinnenbereich Carl-Heydemann-Ring/Elisabethweg eine Grünfläche mit Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten als Ort der Begegnung entstehen.

3.7.3 Areal Süd An der Kupfermühle / Sportpark

In diesem Bereich geht es insbesondere um die Aktivierung von Nachverdichtungspotenzialen.

Fragestellungen, die sich bei Umsetzung der Szenarien relevant sind:

- Wie wird mit dem ruhenden Verkehr umgegangen?
- Welches Maß der Nachverdichtung ist verträglich?
- Wie hoch soll gebaut werden?
- Wo können wohnungsnah Grünflächen entstehen?

Szenario 1

In einem ersten Szenario werden die Nachverdichtungsmöglichkeiten zur Fassung der Straßenräume und die Formierung eines kompakten Wohnkarrees an der Ecke Knöchelsöhren/ Alte Richtenberger Straße dargestellt. Am nördlichen Eingang zum Sportareals wird eine Quartiersgarage vorgesehen, um die Straßen- und Blockinnenbereiche vom ruhenden Verkehr zu entlasten.

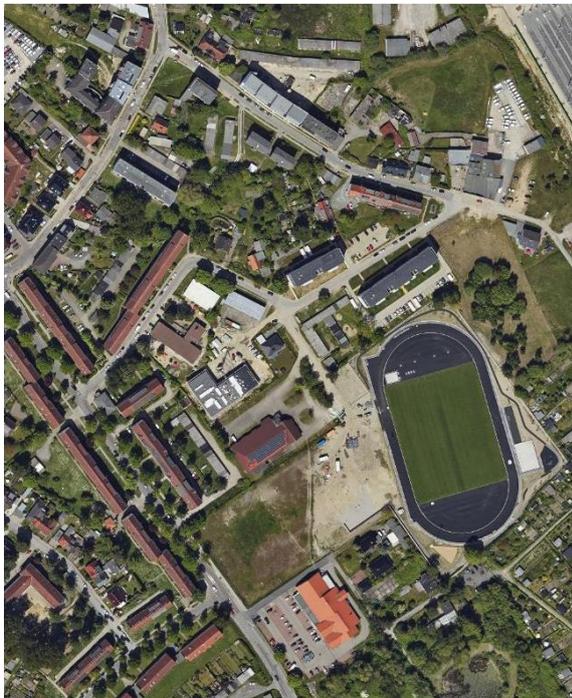


Abbildung 29: Bereich 03 Luftbild



Abbildung 30: Bereich 03 Szenario 1

Szenario 2

In einem zweiten Szenario entsteht eine Durchwegung für den Fuß- und Radverkehr zwischen Knöchelsöhren und An der Kupfermühle und kleinteilige Wohnhöfe. Dadurch entsteht auch eine vom Kfz-Verkehr entkoppelte Vernetzung mit der Kita und dem Hort.



Abbildung 31: Bereich 03 Szenario 2

Ergebnis - Entwicklungsrichtung

Als Grundlage für die weitere Entwicklung des Bereiches dient der städtebauliche Entwurf Szenario 2. Je nach Flächenverfügbarkeiten können die Wohnblöcke flexibel angepasst werden. Dabei sollen folgende Ziele berücksichtigt werden:

- Für weniger ruhenden Verkehr im Straßenraum soll eine Quartiersgarage beim Stadion eingerichtet werden.
- In den Wohnblocks ist eine städtische Bauweise mit bis zu 4 Geschossen vorstellbar.
- Jeder Wohnblock soll über einen begrünten Innenhof als Ort der Begegnung verfügen.
- Neue Wege sollen die Wohnbereiche und die Gemeinbedarfseinrichtungen (Kita, Hort) miteinander verknüpfen.

3.7.4 Areal Stadteingang Süd – An den Kupferfeichwiesen

In diesem Bereich geht es insbesondere um die Gestaltung des südlichen Stadteingangs und die Entwicklung eines Wohnquartieres im Grünen.

Fragestellungen, die bei Umsetzung der Szenarien relevant sind:

- Wie ist das Gebiet an den ÖPNV angeschlossen?
- Wie hoch soll gebaut werden?
- Welche Naturschutzbelange müssen berücksichtigt werden?

Szenario 1

In einem ersten Szenario entstehen östlich und westlich der Feldstraße Wohn- oder Mischcluster (Wohnen und Arbeiten). In einer Untervariante wird westlich der Feldstraße die Möglichkeit der Anordnung des neuen Feuerwehrstandorts mit Option für eine Quartiersgarage untersucht.

Szenario 2

In einem zweiten Szenario wird die Bebauung noch weiter in Richtung Süden gezogen. Die Bestandsnutzung südlich der Bebauung soll in diesem Szenario erhalten werden.

Szenario 3

In einem dritten Szenario wird die Bebauung auch über die Bestandsbebauung gelegt – insgesamt entstehen dadurch 3 Baufelder südlich des Kupfergrabens.

Ergebnis - Entwicklungsrichtung

Szenario 1 und 2 scheinen derzeit am realistischsten umsetzbar zu sein. Insbesondere die größere Ausweitung einer Bebauung in Richtung Süden wird aus Naturschutzgründen nur eingeschränkt möglich sein.



Abbildung 32: Bereich 04 Szenario 1 Variante 1



Abbildung 33: Bereich 04 Szenario 1 Variante 2



Abbildung 34: Bereich 04 Szenario 2



Abbildung 35: Bereich 04 Szenario 3

Folgende Ziele sollen bei der Entwicklung dieses Bereiches berücksichtigt werden:

- Durch die Einrichtung einer neuen Bushaltestelle soll der Bereich an den ÖPNV angeschlossen werden.
- Angesichts der Lagequalität und Ausstattung (Nahversorgung, soziale Infrastruktur, Fernwärme, ÖPNV, Innenstadt-nähe) ist auf eine angemessene Dichte zu achten.
- Wohnraum soll geschaffen werden – auch preisgünstiger Wohnraum, kleine Wohnungen und barrierefreier Wohnraum.

3.8 Maßnahmen

Die in den vorangegangenen Kapiteln dargestellte Bausteine der jeweiligen Konzepte werden im Folgenden in einer Maßnahmentabelle zusammengefasst dargestellt. Die Tabelle dient der Verwaltung als Leitfaden für die zukünftige Entwicklung der Tribseer Vorstadt und als Bausteinkasten, aus dem sich bei Bedarf bedient werden kann. Die Tabelle soll laufend angepasst werden.

Die Maßnahmen lassen sich Handlungsfeldern und Strategien zuordnen, die es zu erreichen gilt. Durch die Darstellung von Prioritäten und den Umsetzungshorizont sowie die Fördermöglichkeiten bietet die Tabelle einen Orientierungsrahmen für die Verwaltung Maßnahmen sukzessive umzusetzen. Es wird auch eine Einschätzung über die möglichen Verantwortlichen und eine erste Kostenschätzung gegeben.

In einem Maßnahmenkonzept werden die Bausteine, wenn möglich, verortet.

Tabelle 2: Maßnahmentabelle

Handlungsfeld	Strategien	Maßnahmen							Kosten
		Nr.	Beschreibung	Priorität/ Umsetzung	Fördermöglichkeiten	Innerhalb Sanierungsgebiet (SG)/ Rahmenplan-gebiet (RG)	Beitrag zu Klimaschutz/ -anpassung	Verantwortliche	
STRASSENRAUM UND MOBILITÄT (M)	<ul style="list-style-type: none"> • Parken neu denken • Alternative Mobilitätsformen stärken (Ausbau Radinfrastruktur und E-Mobilität, Verbesserung des ÖPNV-Angebotes) • Straßen als Aufenthaltsorte verstehen • Fuß- und Radverkehr stärken • Schulwege sicher gestalten 	M1	Mobilitätskonzept <ul style="list-style-type: none"> - Inkl. Standortprüfung für Quartiersgaragen mit Mobility-Hub - Inkl. Standortprüfung für Car- und Bike-Sharing-Angeboten und Stationen (Mobilitätsstationen) 	Priorität 1 (kurzfristig)	StbauF	RG	Ja	Verwaltung, Verkehrsplanung, Straßenbaulastträger, VVR	
		M2	Konzept zur Schulwegsicherung	Priorität 1 (kurzfristig)	StbauF	RG	Ja	Verwaltung, Verkehrsplanung, Straßenbaulastträger, VVR, Schulen	
		a	Querungsmöglichkeiten schaffen oder Querungsstellen markieren (in Zusammenhang mit Konzept zur Schulwegsicherung)	Priorität 1 (kurz- bis mittelfristig)	StbauF	RG	Ja	Verwaltung, Verkehrsplanung, Straßenbaulastträger	
		M3	Gestaltung/Sanierung von Straßenräumen für Zufußgehende, Radfahrende und Kfz (inkl. Sitzmöbel und Begrünung)	Priorität 1 (kurz- bis langfristig)	StbauF	SG/RG	Ja	Verwaltung, Verkehrsplanung, Straßenbaulastträger	
		a	Sanierung Alte Richtenberger Straße	In Umsetzung	StbauF	SG	Ja	Verwaltung, Verkehrsplanung, Straßenbaulastträger	1.277.000 €
		b	Sanierung der Alten Rostocker Straße	Priorität 1 (kurzfristig)	StbauF	SG	Ja	Verwaltung, Verkehrsplanung, Straßenbaulastträger	1.255.000 €
		c	Zuwegung An der Kupfermühle schaffen	In Umsetzung	StbauF	RG		Verwaltung, Verkehrsplanung, Straßenbaulastträger	585.000 €
		d	Sanierung der Straße Knöchelsöhren	Priorität 1 (mittel- bis langfristig)	StbauF	SG		„	150.000 €

Handlungsfeld	Strategien	Maßnahmen							Kosten
		Nr.	Beschreibung	Priorität/ Umsetzung	Fördermöglichkeiten	Innerhalb Sanierungsgebiet (SG)/ Rahmenplan-gebiet (RG)	Beitrag zu Klimaschutz/ -anpassung	Verantwortliche	
		e	Sanierung der Straße An der Kupfermühle	Priorität 1 (mittel- bis langfristig)	StbauF	SG		„	
		f	Sanierung der Straße Philipp-Julius-Weg	Priorität 2 (mittel- bis langfristig)	StbauF	RG		„	
		M4	Schaffung von Erschließungsstraßen/Zuwegungen in Neuordnungsbereich Areal Nord-Ost (inkl. Ankauf von Flächen)	Priorität 1 (mittel- bis langfristig)	StbauF	SG		Verwaltung, Verkehrsplanung, Straßenbaulastträger, Investoren	
		M5	Fuß- und Radwege schaffen/gestalten	Priorität 2 (mittelfristig)	StbauF	SG/RG	Ja	Verwaltung, Verkehrsplanung, Straßenbaulastträger, DB, Kleingartenverein	
		a	Geh- und Radwege bzw. Anlage von Fahrradschutzstreifen entlang der Feldstraße	Priorität 1 (kurz- bis mittelfristig)	StbauF	RG	Ja	„	
		b	Vorhandenen Fuß- und Radweg entlang der Gleise (An der Kupfermühle in Richtung Lokschuppen) gestalten	Priorität 1 (kurz- bis mittelfristig)	StbauF	RG	Ja	„	
		c	Fuß- und Radweg entlang des Kupfergrabens schaffen	Priorität 2 (mittel- bis langfristig)	StbauF	RG	Ja	„	
		d	Fuß- und Radweg südlich des Stadions schaffen	Priorität 2 (mittel- bis langfristig)	StbauF	RG	Ja	„	
		M6	Fuß- und Fahrradbrücke in Richtung Frankenvorstadt einrichten	Priorität 1 (kurz- bis mittelfristig)			Ja	Verwaltung, Verkehrsplanung, Straßenbaulastträger, DB	ppp

Handlungsfeld	Strategien	Maßnahmen							Kosten
		Nr.	Beschreibung	Priorität/ Umsetzung	Fördermöglichkeiten	Innerhalb Sanierungsgebiet (SG)/ Rahmenplan-gebiet (RG)	Beitrag zu Klimaschutz/ -anpassung	Verantwortliche	
		M7	Ausbau der Fahrradinfrastruktur (Fahrradabstellanlagen, Service-Stationen)	Priorität 1 (kurz- bis mittelfristig)	StbauF, NKI - "Klimaschutz durch Radverkehr"	SG/RG	Ja	Verwaltung, Verkehrsplanung, Anwohnenden, Gewerbetreibenden	
GRÜN- UND FREIFLÄCHEN	<ul style="list-style-type: none"> • Wohnungsnahe Freiräume schaffen/aufwerten und Begegnungsorte schaffen • Verbesserung der Freiraumversorgung • Orte für Kinder und Jugendliche schaffen • Ausstattung des öffentlichen Raumes verbessern • Klimaschutz und Klimaanpassung im öffentlichen Raum integrieren 	G1	Einrichtung Stadtteil- und Bewegungspark	Priorität 1 (mittel- bis langfristig)	StbauF	RG	Ja	Verwaltung, Freiraumplanung, Anwohnenden, Kinder und Jugendliche	
		G2	Gestaltung einer öffentlich zugänglichen Grünfläche mit Spielplatz in Blockinnenbereich Carl-Heydemann-Ring/Elisabethweg	Priorität 1 (mittel- bis langfristig)	StbauF	RG	Ja	Verwaltung, Freiraumplanung, Anwohnenden, Kinder und Jugendliche	
		G3	Gestaltung der halböffentlichen Grünfläche im Blockinnenbereich Elisabethweg und Schaffung eines kleinen Spielplatzes	Priorität 2 (mittel- bis langfristig)	StbauF	RG	Ja	Verwaltung, Freiraumplanung, Anwohnenden, Kinder und Jugendliche	
		G4	Schaffung eines Spielplatzes am Stadion	Priorität 2 (mittel- bis langfristig)	StbauF	SG	Ja	Verwaltung, Freiraumplanung, Anwohnenden, Kinder und Jugendliche	
		G5	Straßenraum An der Kupfermühle in Zusammenhang mit Hortcampus als Ort der Begegnung gestalten (Freiraumgestaltung)	Priorität 1 (mittel- bis langfristig)	StbauF	SG	Ja	Verwaltung, Verkehrsplanung, Freiraumplanung, Kinder und Ju-	
		G6	Gestaltung und Herstellung von Platzbereichen (Miniparks) und ggf. eines wohnungsnahen Spielplatzes im Neuordnungsbereich	Priorität 2 (langfristig)	StbauF	SG	Ja	Verwaltung, Freiraumplanung, Investoren, Anwohnenden	

Handlungsfeld	Strategien	Maßnahmen							Kosten
		Nr.	Beschreibung	Priorität/ Umsetzung	Fördermöglichkeiten	Innerhalb Sanierungsgebiet (SG)/ Rahmenplangebiet (RG)	Beitrag zu Klimaschutz/ -anpassung	Verantwortliche	
		G7	Ergänzung des Stadtmobiliars und der Stadtbegrünung (punktuell)	Priorität 1 (kurzfristig)	StbauF	SG/RG	Ja	Verwaltung, Freiraumplanung, Anwohnenden	
		G8	Wiederherstellung/Ausbau des oberflächigen Abwassersystems (u.a. Renaturierung des Hohen Grabens)	Priorität 2 (mittelfristig)	StbauF	RG	Ja	Verwaltung, Freiraumplanung, Kleingartenverein	
		G9	Hof- und Platzgestaltung Hort-Campus Hermann Burmeister	Priorität 2 (mittelfristig)	StbauF	SG	Ja	Verwaltung, Hort, Kita	
		G10	Gestaltung Außenanlage Lutherkirche	Priorität 2 (mittelfristig)	StbauF	SG	Ja	Verwaltung, Kirche, Anwohnenden	
		G11	Gestaltung Jugendplatz	Priorität 1 (kurzfristig)	StbauF	SG		Verwaltung, Kinder- und Jugendliche	
NUTZUNG UND BEBAUUNG	<ul style="list-style-type: none"> • Wohnnutzung schützen und stärken • Versorgung der Bevölkerung sichern • Gemeinbedarfseinrichtungen stärken und ausbauen • Kultur und soziale Einrichtungen im Stadtteil fördern • Teilhabe ermöglichen • Stadtbild behutsam weiterentwickeln 	N1	Bedarfsorientierte Nutzungskonzepte für fehl- und mindergenutzte Gebäude (z.B. Standort der Fischereigenossenschaft am Carl-Heydemann-Ring)	Priorität 1 (kurzfristig)	StbauF	SG/RG		Verwaltung, Planungsbüros, Investoren	
		N2	Aufstellen von Bebauungsplänen, u.a. BP Nord-Ost zur Umsetzung der städtebaulichen Entwürfe (BP 85 und 86)	Priorität 1 (kurzfristig)	StbauF	SG		Verwaltung, Planungsbüros	90.000€
		N3	Neubau Turnhalle (Allende Halle)	Priorität 1 (mittelfristig)		SG	Ja	Verwaltung, Schule	300.000 (Planungskosten)
		N4	Sanierung/Modernisierung von ortsbildprägenden/fehl- und mindergenutzten Gebäuden	Priorität 2 (mittel- bis langfristig)	(StbauF), Kfw-Förderung	SG/RG	Ja	Verwaltung, Investoren	
		N5	Sanierung/Neubau Hort	Priorität 1 (mittelfristig)	Investitionspakt	SG	Ja	Verwaltung, Hort	2.500.000
		N6	Entwicklung Lokschuppenareal	Priorität 2 (mittel- bis langfristig)	EFRE; Klima- und Transformationsfonds			Verwaltung, Kreativ- und Kulturwirtschaft	
		N7	Neuordnung des Areals Nord-Ost - Alte Rostocker Straße (Abbruch von Gebäuden/An- und Verkauf von Grundstücken)	Priorität 1 (mittel- bis langfristig)	StbauF			Verwaltung, Investoren, Eigentümerinnen, Eigentümer	1.100.000€

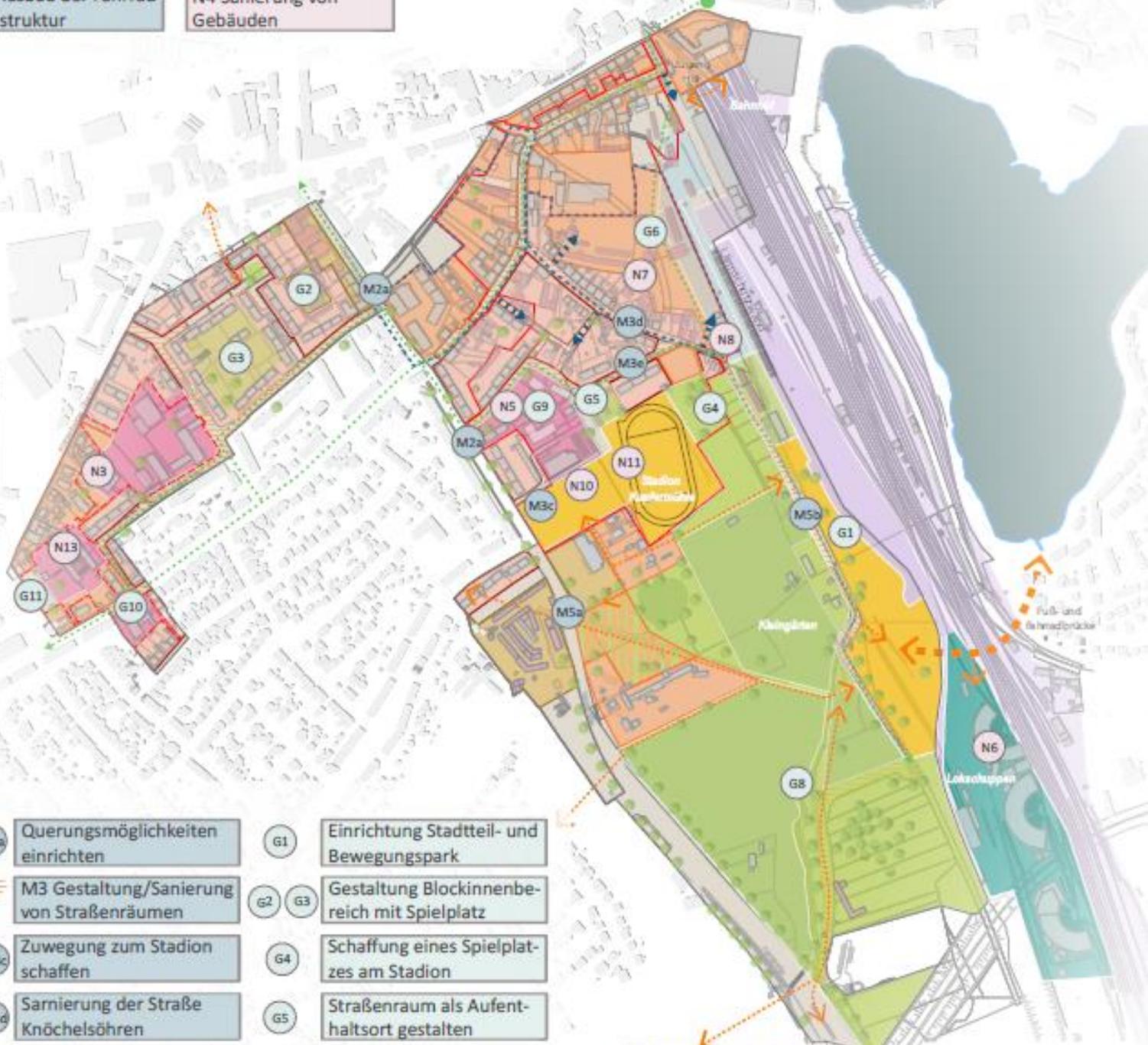
Handlungsfeld	Strategien	Maßnahmen							Kosten	
		Nr.	Beschreibung	Priorität/ Umsetzung	Fördermöglichkeiten	Innerhalb Sanierungsgebiet (SG)/ Rahmenplan-gebiet (RG)	Beitrag zu Klimaschutz/ -anpassung	Verantwortliche		
		N8	Sicherung der Fläche im Süden des Neuordnungsbereiches für eine soziale Einrichtung – ein neuer Ergänzungsstandort des Chamäleon-Vereins	Priorität 1 (mittelfristig)		SG		Verwaltung, Investoren		
		N9	Klimaprojekt Tribseer Vorstadt	Priorität 1 (kurzfristig)	StbauF	SG	Ja	Kreisdiakonisches Werk Stralsund e.V., Anwohnenden	50.000 €	
		N10	Sport- und Trainingsanlage an der Kupfermühle - Mehrzweck-sportfeld	In Umsetzung	Investitionspakt zur Förderung von Sportstätten	SG				
		N11	Sport- und Trainingsanlage an der Kupfermühle - Funktionsgebäude	In Vorbereitung	Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur' StbauF	SG			5.250.000 €	
		N12	Quartiersmanagement und Verfügungsfonds	In Umsetzung		StbauF	SG/RG		Verwaltung, SES, Soziale/kulturelle Einrichtungen, Bevölkerung	397.000 €
		N13	Sanierung/Neubau Kindergarten Lütt Matten (inkl. Hort)	Priorität 1 (mittelfristig)	Investitionspakt	SG	Ja	Verwaltung, Kindergarten		

Rahmenplan Tribseer Vorstadt

Maßnahmen

Nicht verortbare Maßnahmen

- | | | |
|------------------------------------|---|--|
| M1 Mobilitätskonzept | G7 Ergänzung Stadtmobiliar / Stadtbegrünung | N9 Klimaprojekt Tribseer Vorstadt |
| M2 Konzept zu Schulwegsicherung | N1 Nutzungskonzepte | N12 Quartiersmanagement u. Verfügungsfonds |
| M7 Ausbau der Fahrradinfrastruktur | N4 Sanierung von Gebäuden | |



- | | | | |
|-----|--|-------|---|
| M2a | Querungsmöglichkeiten einrichten | G1 | Einrichtung Stadtteil- und Bewegungspark |
| M3 | Gestaltung/Sanierung von Straßenräumen | G2 G3 | Gestaltung Blockinnenbereich mit Spielplatz |
| M3c | Zuwegung zum Stadion schaffen | G4 | Schaffung eines Spielplatzes am Stadion |
| M3d | Sanierung der Straße Knöchelsöhren | G5 | Straßenraum als Aufenthaltsort gestalten |
| M3e | Sanierung der Straße An der Kupfermühle | G6 | Gestaltung von Platzbereichen (Miniparks) |
| M4 | Schaffung von Erschließungsstraßen | G8 | Renaturierung des Hohen Grabens |
| M5 | Fuß- und Radwege gestalten/schaffen | G9 | Neugestaltung Hort-Campus |
| M5a | Fahrradschutzstreifen entlang der Feldstraße | G10 | Gestaltung der Außenanlage Lutherkirche |
| M5b | Fuß- und Radweg entlang der Gleise gestalten | G11 | Gestaltung Jugendplatz |
| M6 | Fuß- und Fahrradbrücke einrichten | | |

- | | | | |
|----|--|-----|--|
| N2 | Aufstellen von Bebauungsplänen (85/86) | NB | Sicherung und Ankauf Fläche für soz. Einrichtung |
| N3 | Neubau Turnhalle | N10 | Mehrzwecksportfeld |
| N5 | Sanierung/Neubau Hort | N11 | Stadion - Funktionsgebäude |
| N6 | Entwicklung Lokschuppenareal | N13 | Sanierung/Neubau Kindergarten Lütt Matten |
| N7 | Neuordnung Areal Ost | | |

4 Quellenverzeichnis

Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern (2021): Regionales Einzelhandelskonzept für den Stadt-Umland-Raum Stralsund.

Hansestadt Stralsund (2024): Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Hansestadt Stralsund, 4. Runde.

Hansestadt Stralsund. Amt für stadtwirtschaftliche Dienste (2022): Masterplan Stadtgrün.

Hansestadt Stralsund (2020): Satzung der Hansestadt Stralsund über das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet „Tribseer Vorstadt“.- Sanierungssatzung-

Hansestadt Stralsund (2023): ISEK der Hansestadt Stralsund, 3. Fortschreibung.

Hansestadt Stralsund (2015): ISEK der Hansestadt Stralsund, 2. Fortschreibung.

Hansestadt Stralsund. Bauamt (2014) Spielraumentwicklungsplanung

IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme (2015): Klimaschutz-Teilkonzept „Klimafreundliche Mobilität – Stralsund steigt um“

Planung Morgenstern (2018): Kleingartenentwicklungskonzept.

UmweltPlan GmbH Stralsund (2010): Klimaschutzkonzept der Hansestadt Stralsund.