

<b>Informationsvorlage</b>	Datum: 17.04.2012	
Federführendes Amt: Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung und Wirtschaft	fed. Senator/-in: OB, Roland Methling bet. Senator/-in: S 4, Holger Matthäus	
Beteiligte Ämter: Tief- und Hafenbauamt	bet. Senator/-in:	
<b>Darstellung aller stadtplanerischen und finanziellen Auswirkungen der geplanten Änderung des Bebauungsplans Nr. 10.MK.63 "Werftdreieck" entsprechend Beschluss Nr. 2011/DA/2770 vom 02.11.2011</b>		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
10.05.2012	Ortsbeirat Kröpeliner Tor-Vorstadt (11)	Kenntnisnahme
15.05.2012	Bau- und Planungsausschuss	Kenntnisnahme
24.05.2012	Ausschuss für Stadt- und Regionalentwicklung, Umwelt und Ordnung	Kenntnisnahme
06.06.2012	Ausschuss für Wirtschaft und Tourismus	Kenntnisnahme
20.06.2012	Bürgerschaft	Kenntnisnahme

Beschlussvorschriften:  
§ 22 Abs. 2 KV M-V

bereits gefasste Beschlüsse:  
2011/DA/2770

**Sachverhalt:**

B-Plan Nr. 10.MK.63 „Werftdreieck“

Für den Bereich „Werftdreieck“ existiert ein rechtskräftiger B-Plan (Nr. 10.MK.63), der im Zeitraum 1992-1997 aufgestellt wurde und seit dem 28.06.2006 rechtskräftig ist.

Der B-Plan bildet die planungsrechtliche Voraussetzung für eine standortgerechte hochwertige gewerbliche Nutzung. Die städtebaulichen Festsetzungen, mit klar definierten Baugrenzen und Baulinien sowie Mindest- und Maximalgrößen für die Geschossigkeit und eine kompakte Form der Bebauung tragen der besonderen Lage des Standortes und den damit verbundenen Qualitätsansprüchen Rechnung. Die Besonderheit des Standortes ergibt sich aus der zentralen Position im Stadtgebiet an der L22 als innerstädtischer Hauptverkehrsstrasse, aus der besonders guten Anbindung an das Straßenhauptnetz, den ÖPNV/SPNV und der wichtigsten Achse des innerstädtischen Fahrradverkehrs sowie durch die funktionale und räumliche Beziehung zur ehemaligen Neptunwerft, mit der attraktiven Lage an der Warnow.

Anlass der B-Plan-Änderung

Der B-Plan wurde bisher nicht umgesetzt, da keine Nutzer für die vordergründig angestrebte Büronutzung gefunden werden konnten.

2011 erfolgte ein Wechsel am Eigentum der wesentlichen Grundstücke im Plangebiet. Der neue Eigentümer hat daraufhin das Gespräch mit der Hansestadt Rostock aufgenommen,

bezüglich möglicher baulicher Entwicklungen, einschließlich einer Änderung der Planungsziele.

#### Ansiedlung von Decathlon

Parallel hat das französische Unternehmen Decathlon (großflächiger Einzelhandel für Sportgeräte und Sportartikel) Interesse geäußert, am Standort Rostock einen Markt zu errichten, was von der Stadt grundsätzlich unterstützt wird. Die vom Unternehmen favorisierte Fläche zwischen dem alten Messegelände Schutow und Sievershagen ist aus landesplanerischer Sicht auf Grund des innenstadtrelevanten Sortiments in der städtebaulich nicht integrierten Lage nicht genehmigungsfähig. Eine gemeinsame Suche der Stadt und des Unternehmens nach einem geeigneten Alternativstandort führte zu dem Ergebnis, dass unter planerischen und unternehmerischen Gesichtspunkten eine Ansiedlung in der Hansestadt Rostock nur im Bereich des Werftdreiecks möglich ist. Damit soll die Änderung des B-Planes auch das notwendige Planungsrecht für die Ansiedlung des Sportfachmarktes schaffen.

#### Probleme im unmittelbar umgebenden Verkehrsnetz/Anlass für die Verkehrsuntersuchung

Die Fläche des „Werftdreiecks“ wird von der Lübecker Straße mit der parallel verlaufenden zweigleisigen Straßenbahntrasse, der Werftstraße (einschließlich der nördlichen Verlängerung der Maßmannstraße) und der Max-Eyth-Straße umgeben. Hierbei handelt es sich um Straßen mit sehr hoher Verkehrsbelegung und entsprechender Belastung der Verkehrsknoten. Die Lübecker Straße gehört mit durchschnittlich ca. 37.000 Kfz/Tag zu den am meisten befahrenen Straßen im Stadtgebiet und ist Bestandteil der L 22 als wichtigste innerstädtische Ost-West-Verbindung. Die Werftstraße und die Max-Eyth-Straße stellen daneben eine weitere wesentliche Verbindung zwischen dem Stadtzentrum und dem Nordwesten dar.

Die Leistungsfähigkeit dieser Straßen und ihrer Knoten hat Auswirkungen auf das gesamte angrenzende innerstädtische Verkehrsnetz und liegt bereits im Grenzbereich, so dass es in Spitzstunden teilweise zu Beeinträchtigungen im Verkehrsfluss kommt.

Die mit dem B-Plan ermöglichten zusätzlichen, verkehrsintensiven Nutzungen, aber auch die Nutzungspotenziale der angrenzenden Bereiche, wie die ehemalige Neptunwerft, Flächen entlang der Carl-Hopp-Straße, der ehemalige Schlachthof und der Rostocker Fischereihafen werden absehbar zu einer weiteren deutlichen Erhöhung der Verkehrsmengen führen.

Um hier die Verkehre in guter Qualität bewältigen zu können, war zunächst das vorhandene Netz zu analysieren und Varianten für eine Neuordnung zu prüfen. Hierzu wurde die in der Anlage beigefügte Verkehrsuntersuchung beauftragt.

Zielstellung der Untersuchung ist es, ein Verkehrsnetz zu entwickeln, das in der Lage ist, die mittel- und langfristig prognostizierten Verkehre aufzunehmen, wobei alle Verkehrsarten zu berücksichtigen sind und das eine angemessene, hochwertige Nutzung und Bebauung der Flächen im „Werftdreieck“ ermöglicht. Die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes, mit all seinen Bestandteilen, ist ein wichtiges Element für die Funktionalität und Attraktivität der Stadt.

Ein wesentlicher Konfliktpunkt ist neben dem ausfahrenden Verkehr aus der Werftstraße (nördliche Verlängerung der Maßmannstraße) in die Lübecker Straße, der Knoten Lübecker Straße/Max-Eyth-Straße. Es ist allgemein festzustellen, dass sich der Knoten Lübecker Straße/Max-Eyth-Straße mit den aktuellen baulichen Entwicklungen im Bereich der ehemaligen Neptunwerft (u.a. NeptunEinkaufCenter) und den begrenzten räumlichen Verhältnissen bereits im Bestand teilweise am Rand seiner Leistungsfähigkeit befindet. Dies betrifft im Besonderen die Abbiegeverbindung aus der Lübecker Straße von Westen kommend in die Max-Eyth-Straße. Hier kommt es in Spitzenzeiten bereits zu gefährlichen Rückstauerscheinungen auf der Lübecker Straße.

Ein Ausbau der betreffenden Abbiegespur ist auf Grund der unmittelbaren Nähe zum Knoten Holbeinplatz und durch die räumlich einengende Eisenbahnbrücke nicht möglich.

Die Max-Eyth-Straße und die Werftstraße sind die einzigen Zufahrten vom Süden/Südwesten für den gesamten Bereich nördlich der Lübecker Straße, zwischen der Bahntrasse Rostock-Warnemünde und der Warnow (Werftdreieck; ehemalige Neptunwerft; Carl-Hopp-Straße; ehemaliges Schlachthofgelände und Rostocker Fischereihafen). In diesen Bereichen gibt es erhebliche bauliche Entwicklungspotenziale, so dass von einem zusätzlichen hohen Verkehrsaufkommen auszugehen ist.

Vor diesem Hintergrund ist zukünftig mit einer deutlichen Verschlechterung der Leistungsfähigkeit der Kreuzungen Lübecker Straße/Max-Eyth-Straße und Lübecker Straße/Maßmannstraße zu rechnen, was mit negativen Auswirkungen auf die L22 als eine der wichtigsten Hauptverkehrsstraßen in Rostock, verbunden wäre. Die Knotenpunkte sind aufgrund der hohen Verkehrsbelastung, der durch die Straßenbahntrasse beengten Verhältnisse und der teilweise ungünstigen Knotengeometrie seit Jahren regelmäßig als Unfallschwerpunkte auffällig.

Damit ist eine Neuordnung der Verkehrssituation im Bereich der Max-Eyth-Straße (Werftdreieck) und Maßmannstraße grundsätzlich zwingend erforderlich.

Die vom Grundstückseigentümer der wesentlichen Flächen des Werftdreiecks angestrebten baulichen Entwicklungen könnten über die Kreuzung Lübecker Straße/Max-Eyth-Straße bereits nicht mehr ausreichend verkehrlich erschlossen werden. Aus diesem Grund ist die Neuordnung des Verkehrsnetzes um den Bereich des Werftdreiecks im Rahmen des B-Plan-Verfahrens zu untersuchen und planungsrechtlich zu regeln.

Die Neuordnung des Verkehrsnetzes (auch unabhängig von den geplanten Bauvorhaben am Werftdreieck) hat unmittelbare Auswirkungen auf die Nutzbarkeit, den Zuschnitt und die Erschließung der Grundstücke im Geltungsbereich des B-Plans sowie auf die nördlich und nordwestlich angrenzenden Gewerbegebiete an der Carl-Hopp-Straße.

#### Inhalt und Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

Die „Verkehrsuntersuchung Bebauungsplan Nr. 10.MK.63 ‚Werftdreieck‘, Rostock“ liegt als Anlage 1 bei. Die „Verkehrsuntersuchung Bebauungsplan Nr. 10.MK.63 ‚Werftdreieck‘, Rostock – Ergänzende Untersuchungen“ ist als Anlage 2 beigefügt.

In der Verkehrsuntersuchung wurde im ersten Schritt eine umfassende Bestandsaufnahme aller relevanten Verkehrsarten und -anlagen vorgenommen (siehe Anlage 1, Kapitel 3). Des Weiteren erfolgte eine Verkehrsanalyse (siehe Anlage 1, Kapitel 4). Bei der Bewertung der Leistungsfähigkeit des Netzes wurden in der Analyse und der Planung jeweils der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) und die Spitzenzeiten betrachtet. Im Bestand ist vor allem der Knoten Lübecker Straße/Maßmannstraße in den Spitzenverkehrszeiten stark ausgelastet.

Im zweiten Schritt wurde eine Prognose zur allgemeinen verkehrlichen Entwicklung und zur zusätzlichen nutzungsbezogenen Verkehrsnachfrage und den sich daraus ergebenden Verkehrsmengen erstellt (siehe Anlage 1, Kapitel 5). Problematisch ist im Bezug auf die zu erwartende Verkehrszunahme vor allem der Knoten Lübecker Straße/Max-Eyth-Straße zu sehen, da hier auf Grund der räumlich begrenzten Bestandssituation kein ausreichender Platz für einen notwendigen Ausbau zur Verfügung steht.

Im Ergebnis wurden 3 Grundvarianten zur Neuordnung des Verkehrsnetzes entwickelt (siehe Anlage 1, Kapitel 6). In allen 3 Varianten ist eine Aufweitung der Lübecker Straße im jeweiligen Knotenbereich der Anbindung in Richtung Werftstraße (verschobene Max-Eyth-Straße bzw. Planstraße) erforderlich, um den Verkehr über 2 Abbiegespuren in ausreichendem Maß abführen zu können. Auf Grund der begrenzten Platzverhältnisse zwischen der Bebauung des Thomas-Müntzer-Platzes und der Gleisanlage der Straßenbahn ist in allen Varianten ein Eingriff in die Straßenbahntrasse zwingend erforderlich. Aus diesem wesentlichen Sachverhalt heraus wurden für jede Grundvariante 3 Untervarianten betrachtet, die sich jeweils in der Trassenführung der umzuverlegenden Gleisanlagen unterscheiden. Diese Untervarianten haben sehr unterschiedliche Auswirkungen auf die baulich verwertbaren Grundstücksflächen.

Da alle Varianten mit Eingriffen in die Straßenbahntrasse verbunden sind, wurde die RSAG in die Planung einbezogen. Die RSAG hat ihre Belange klar benannt. Hierunter fallen insbesondere die Vorgabe von Kurvenradien von mindestens 60 m, um den Verschleiß an den Gleisanlagen und Fahrzeugen gering zu halten sowie eine Minimierung von Gleisquerungen und eine Beibehaltung der Bevorrechtigung bei den Ampelschaltungen, um Fahrzeiten zu minimieren und Taktfolgen zu gewährleisten. Bei den Untervarianten 2 und 3, in denen die Straßenbahntrasse teilweise entlang der Werftstraße verläuft, wird neben dem

Nachteil einer Streckenverlängerung und der damit verbundenen Fahrzeitverlängerung der Vorteil gesehen, durch eine zusätzliche Haltestelle an der Neptunallee das Plangebiet selbst sowie die angrenzenden Bereiche der ehemaligen Neptunwerft und Werftstraße besser an das ÖPNV-Netz anbinden zu können. Dies entspricht in besonderem Maße den Zielen der Stadtentwicklung und wird entsprechend bewertet.

Für alle Varianten wurden im vierten Schritt die Verkehrsmengen auf den einzelnen Abschnitten prognostiziert (siehe Anlage 1, Kapitel 7) und sie wurden auf ihre Leistungsfähigkeit und die Verkehrsqualität der Knoten hin berechnet. (Die Einzelberechnungen liegen der Verwaltung vor. Auf Grund der Datenmenge wird hier auf eine Anlage verzichtet. Die Ergebnisse der Berechnungen sind in den vorliegenden Unterlagen enthalten.) Die Gestaltung der Querschnitte und der Knotenausbildung wurde dargelegt. Darüber hinaus erfolgte eine Berechnung der Einbindung in die Grüne Welle (siehe Anlage 1, Kapitel 8).

Im fünften Schritt wurden die Varianten an Hand verschiedener Kriterien verglichen und bewertet, so dass sich eine Vorzugsvariante ergeben hat (siehe Anlage 1, Kapitel 9).

Für die Vorzugsvariante (Variante 3-2) wurde ergänzend eine mikroskopische Verkehrsflusssimulation angefertigt, die die Leistungsfähigkeit bei Spitzenbelastungen anschaulich belegt (siehe Anlage 1, Kapitel 10). Außerdem wurden einzelne Aspekte vertiefend betrachtet (siehe Anlage 1, Kapitel 11).

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung wurden mit dem Eigentümer der wesentlichen Flächen im Plangebiet intensiv diskutiert, zumal die Vorzugsvariante mit deutlichen Eingriffen in das Grundstück verbunden ist und die Verlegung der Straßenbahn neben den finanziellen auch zeitliche Auswirkungen auf die bauliche Verwertbarkeit des Grundstücks hat.

Aus diesen Gründen wurde durch den Grundstückseigentümer eine ergänzende Untersuchung angeregt. Hierbei sind Varianten zu prüfen, die einerseits den Eingriff in die Flächen minimieren und andererseits eine Verlegung der Straßenbahn vermeiden (siehe Anlage 2).

In der ergänzenden Untersuchung wurden 2 weitere Varianten betrachtet (siehe Anlage 2, Kapitel 2).

Zum einen wurde die Vorzugsvariante adaptiert, in dem die Planstraße, die das Plangebiet quert, nach Osten verschoben wurde – Grundvariante 4.

Zum anderen wurde eine Variante untersucht, in der der Verkehr der L22 in Richtungsverkehre aufgeteilt und als Ringverkehr um das Plangebiet herumgeführt wird. Damit könnte auf eine Verlegung der Straßenbahn verzichtet werden.

Beide Varianten wurden analog der Betrachtung der Varianten 1 bis 3 untersucht und bewertet (siehe Anlage 2, Kapitel 3 und 4).

Der Variantenvergleich erfolgte in Bezug auf die bisherige Vorzugsvariante (siehe Anlage 1, Kapitel 5)

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Varianten 4 und 5 nicht leistungsfähig sind.

### **Damit wird die Variante 3-2 als Vorzugsvariante eingestuft.**

Eine Beschreibung der wesentlichen Merkmale findet sich in der Anlage 1, Kapitel 9.8 sowie analog in der Anlage 2, Kapitel 5.8.

Zusätzlich zur Ermittlung einer Vorzugsvariante im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurde eine Vorplanung beauftragt. Hierin wurden die Plangrundlagen zur Lage und räumlichen Ausbildung der erforderlichen Straßenverkehrsanlagen einschließlich Straßenbahnführung sowie der Fußgänger- und Radverkehrsanlagen erarbeitet. Die Vorplanung bildete weiterhin die Grundlage für eine Kostenschätzung.

## **Städtebauliche Grundsätze für die Entwicklung des „Werftdreiecks“/städtebauliche Auswirkungen**

Der Standort „Werftdreieck“ ist durch seine zentrale Lage im Stadtgebiet und durch das unmittelbare Angrenzen an die L22, als wichtige innerstädtische Hauptverkehrsstraße, von besonderer städtebaulicher Bedeutung. Aus diesem Grund sind an die Nutzung, städtebauliche Struktur und Architektur besondere Ansprüche zu stellen. Der rechtskräftige B-Plan enthält hierzu eine Reihe konkreter Festsetzungen. Als wesentlich sind folgende Festsetzungen zu nennen: die Nutzungskategorie als eingeschränktes Kerngebiet; eine geschlossene Bebauung entlang der Lübecker Straße, die durch Vor- und Rücksprünge gegliedert ist, mit teilweiser Festsetzung von Baulinien; eine mindestens 4-geschossige Bebauung mit Flachdächern bzw. flach geneigten Dächern; eine 7- bis 8-geschossige bauliche Dominante am Standort des Autohauses Goldbach; die Sicherung der „Heinkel-Wand“ als Denkmal; öffentliche Grünflächen zwischen dem denkmalgeschützten Gebäude der EWS und der Lübecker Straße sowie entlang der Max-Eyth-Straße; ein reduzierter Ansatz für den Stellplatznachweis und eine Fläche für ein Parkhaus an der Werftstraße; Regelungen zu Werbeanlagen.

Das vom Grundstückseigentümer geplante Nutzungskonzept zielt im Wesentlichen auf die Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsunternehmen. Diese Nutzung ist durch ein Erscheinungsbild geprägt (einzeln stehende großflächige Gebäude mit vergleichsweise geringer Höhe; geschlossene, kaum gegliederte Fassaden; hoher Bedarf an ebenerdigen Stellplätzen; Vielzahl von Werbeflächen/-anlagen), dass in einzelnen Punkten nicht bzw. nur bedingt mit den im B-Plan festgesetzten Planungsabsichten vereinbar ist.

Aus städtebaulicher und planungsrechtlicher Sicht sind bei der weiteren Planung folgende Rahmenbedingungen bzw. Vorgaben zu beachten:

- entlang der Lübecker Straße ist eine straßenbegleitende bauliche Kante auszubilden, als klare Definition des Straßenraums;
- die Bebauung muss mindestens 3 bis 4 Geschosse bzw. eine entsprechende Höhe von mind. 10 m aufweisen – die genaue Ausbildung ist im weiteren Verfahren zu klären;
- im Bereich des bestehenden Autohauses Goldbach wird weiterhin an einer baulichen Dominante festgehalten, wobei die räumliche Beziehung zur vorgelagerten Fläche des Platzes des 17. Juni neu zu definieren ist;
- auf den Flächen östlich der neuen Planstraße ist die Zulässigkeit einer anteiligen Wohnnutzung zu prüfen und grundsätzlich anzustreben; (großflächiger Einzelhandel wird in diesem Bereich, auf Grund der damit verbundenen Gebäudetypik kritisch bewertet);
- großflächiger Einzelhandel ist auf den Flächen westlich der neuen Planstraße zuzulassen und als Sondergebietsfläche festzusetzen; die maximal zulässige Größe der Verkaufsflächen ist verbindlich zu regeln; Decathlon mit innenstadtrelevanten Sortimenten hat Priorität gegenüber großflächigen Einzelhandelsbetrieben mit nichtinnenstadtrelevanten Sortimenten nach der Rostocker Sortimentsliste, da deren Ansiedlung an der Peripherie möglich ist.
- die gestalterische Integration der „Heinkel-Wand“ in eine nördlich angrenzende Bebauung ist zu gewährleisten und anzustreben;
- große ebenerdige Stellplatzanlagen sind auszuschließen; Stellplätze sollten in Parkgeschossen unterlagert bzw. in die Bebauung integriert werden;
- die im rechtskräftigen B-Plan enthaltene Grünfläche zwischen EWS und Lübecker Straße ist im Grundsatz beizubehalten, aber in der Form der Umsetzung zu prüfen; eine Begrünung entlang der Max-Eyth-Straße ist zu prüfen;
- aus gestalterischen Gründen ist ein Mindestanteil an Fassadenöffnungen und eine bauliche Fassadengliederung festzusetzen;
- Werbeanlagen und -flächen sind in der Anzahl und Größe auf ein vertretbares Maß zu beschränken.

### **Kosten für den Umbau der Verkehrsanlagen**

Mit dem Beschluss Nr. 2011/DA/2770 hat die Bürgerschaft am 02.11.2011 die Beschlussvorlage zur Aufstellung der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 10.MK.63 „Werftdreieck“ (Nr. 2011/BV/2614) an die Verwaltung zurückgewiesen und diese

aufgefordert, die Kosten für den vorgeschlagenen Umbau des Verkehrsnetzes im betreffenden Bereich sowie die städtebaulichen Auswirkungen zu benennen.

Die Verkehrsuntersuchung hat, wie oben dargestellt, zu einer eindeutigen Vorzugsvariante (3.2) geführt.

Für diese Variante wurde im Rahmen einer Vorplanung eine Kostenschätzung angefertigt (siehe Anlage 3), die unterteilt nach Straßenabschnitten und Knotenbereichen die Kosten ermittelt. Die Kosten für den Umbau der Straßenbahn wurden gesondert aufgeführt. Hierbei wurde neben der Vorzugsvariante mit einer Verlegung in die Werftstraße eine Untervariante betrachtet, die eine Verschiebung der Gleise lediglich parallel zur Lübecker Straße beinhaltet, um hier die notwendigen Flächen für die Abbiegespuren zu erhalten. Diese Variante wird aus gestalterischer Sicht in äußerstem Maße kritisch beurteilt, da sie dazu führen würde, dass die „Heinkel-Wand“ direkt zwischen Straße und Straßenbahngleis stehen würde.

Die Bruttokosten für die Vorzugsvariante betragen rund 6,545 Mio. €, wovon die Kosten für den Umbau der Straßenbahn rund 3,761 Mio. € ausmachen.

In der Untervariante (Variante 2 der Anlage 3 - Verschiebung der Gleise parallel zur Lübecker Straße) betragen die Bruttokosten rund 3,929 Mio. €, wovon die Kosten für den Umbau der Straßenbahn rund 1,661 Mio. € ausmachen.

Die Position 1.7 – Rückbau der Max-Eyth-Straße (87.560 €) muss im weiteren Planungsprozess gesondert betrachtet werden, da die Straße zwar keine Bedeutung mehr für das Gesamtnetz hätte, aber die Erschließung der westlich angrenzenden Flächen sicherzustellen ist.

Eine konkrete Aussage zu einer möglichen Aufteilung der Kosten zwischen den Planungsbeteiligten kann derzeit noch nicht gegeben werden.

Grundsätzlich ist zu beachten, dass das Erfordernis zur Neuordnung des Verkehrsnetzes nicht alleine aus dem Plangebiet resultiert.

Eine Aussage, ob eine Fördermöglichkeit für die Erschließungsmaßnahmen besteht, insbesondere die Veränderungen am Straßenbahnnetz, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht gegeben werden.

### Empfehlung

Die Gewährleistung eines mittel- und langfristig verkehrssicheren und funktionsfähigen Straßenhauptnetzes der Hansestadt Rostock macht, auch unabhängig von der Entwicklung der angrenzenden Bauflächen, eine Neuordnung der Verkehrsflächen im Bereich des „Werftdreiecks“, einschließlich einer mindestens teilweisen Verlegung der Straßenbahntrasse, zwingend erforderlich.

Diese Neuordnung wird als Voraussetzung der planungsrechtlichen Zulässigkeit der aktuell beabsichtigten Entwicklungen im B-Plan-Gebiet notwendig. Sie dient aber auch ganz wesentlich der baulichen Erweiterung aller in nördlicher und nordwestlicher Richtung anschließenden Bereiche und ist damit von gesamtstädtischem Interesse.

Das Planverfahren zur 1. Änderung des B-Plans Nr. 10.MK.63 „Werftdreieck“ ist auf der Basis der in der Verkehrsuntersuchung herausgearbeiteten Vorzugsvariante durchzuführen.

Parallel zum Planverfahren sind Möglichkeiten zur Finanzierung der Erschließungsmaßnahmen im Einzelnen zu klären und die notwendigen Mittel einzuplanen. Im weiteren Verfahren sind alle weiteren planungsrechtlich relevanten Fragestellungen, wie u.a. zulässige bauliche Nutzungen, städtebauliche Vorgaben zur Bebauung, umweltrelevante Aspekte (insbesondere Lärm) zu regeln.

Roland Methling

**Anlagen:**

Anlage 1 Verkehrsuntersuchung Bebauungsplan Nr. 10.MK.63 „Werftdreieck“, Rostock

Anlage 2 Verkehrsuntersuchung Bebauungsplan Nr. 10.MK.63 „Werftdreieck“, Rostock  
Ergänzende Untersuchungen

Anlage 3 Erschließung Bebauungsplan Nr. 10.MK.63 „Werftdreieck“, Rostock  
Vorplanung – Kostenschätzung

Anmerkung Sitzungsdienst/Wo. (24.04.2012):

- Ausschuss für Stadt- und Reg. ... auf Bitte von Amt 61 in der Beratungsfolge ergänzt