

Städtebaulicher Rahmenplan Insel Dänholm



Organisation
der Vereinten Nationen
für Bildung, Wissenschaft
und Kultur



Historische Altstädte
Stralsund und Wismar
Weiterbe seit 2002

Städtebaulicher Rahmenplan Insel Dänholm

Auftraggeber

Hansestadt Stralsund
Bauamt, Abt. Planung und Denkmalpflege
Postfach 2145
18408 Stralsund



Auftragnehmer

StadtBüro Hunger
Stadtforschung und -entwicklung GmbH
Helmholtzstraße 2-9
10587 Berlin



Juli 2014

Inhaltsverzeichnis

Anlass und Zielstellung	4
1. Städtebauliche Einordnung	5
1.1 Lage, Erreichbarkeit und Gliederung der Insel	5
1.2 Historische Entwicklung.....	6
Schwedenzeit.....	7
Preußenzeit.....	8
Zeit des Nationalsozialismus	10
Nachkriegsjahre und DDR-Zeit	11
Zeit nach der Wiedervereinigung Deutschlands	12
1.3 Ziele der Landes- und Stadtentwicklungsplanung	14
Landesplanung	14
Flächennutzungs- und Landschaftsplan	15
2. Bestandssituation.....	19
2.1 Eigentümerstruktur	19
2.2 Bau- und Nutzungsstruktur, Denkmalschutz	21
Baustruktur und Topographie	21
Nutzungsstruktur.....	23
Denkmalschutz	26
2.3 Grün- und Freiflächen, Naturschutz.....	28
Geschützte Lebensräume.....	28
Weitere prägende Grün- und Freiräume.....	29
Sport- und Spielflächen.....	31
2.4 Verkehr, stadttechnische Ver- und Entsorgung.....	36
Umweltverbund	36
Straßenanbindung und Erschließung	40
Ver- und Entsorgungsnetze	44
2.5 Umweltschutz	48
Schallimmissionen	48
Altlasten	49
Küsten- und Hochwasserschutz	50

2.6	Städtebauliche Mängel und Potenziale	52
	Städtebauliche Mängel	52
	Städtebauliche Potenziale	55
2.7	Bestandsplan.....	56
3.	Entwicklungsleitlinien, Leitbild und Gesamtplan	57
3.1	Entwicklungsleitlinien.....	57
	Workshop zur zukünftigen Entwicklung des Dänholms	57
	Strukturkonzept Insel Dänholm.....	59
3.2	Städtebauliches Leitbild	65
3.3	Integrierter Gesamtplan - Erläuterung zentraler Planaussagen	67
3.4	Integrierter Gesamtplan - Plandarstellung.....	69
4.	Nutzungskonzept.....	70
4.1	Ziele	70
	Ziele des Nutzungskonzeptes.....	70
	Gestaltungsprinzipien für bedeutsame Baugebiete	71
4.2	Plandarstellung	72
4.3	Maßnahmen und Erläuterungen	73
	Nördlicher Dänholm	73
	Großer Dänholm	75
	Kleiner Dänholm	78
5.	Grün- und Freiflächenkonzept.....	79
5.1	Ziele	79
	Ziele des Grün- und Freiflächenkonzeptes	79
5.2	Plandarstellung	80
5.3	Maßnahmen und Erläuterungen	81
	Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft.....	81
	Grünzüge	81
	Parkanlagen und besondere Aufenthaltsbereiche	82
	Denkmalgeschützte Wallanlagen.....	83
	Waldumbau.....	84
	Rundweg.....	84
	Spiel und Sport	84

6. Erschließungskonzept	86
6.1 Ziele	86
Ziele des Erschließungskonzeptes	86
6.2 Plandarstellung	87
6.3 Maßnahmen und Erläuterungen	88
Verbindung der Inselteile und Umbau der Bahnkreuzung	88
Buserschließung	91
Schiffsanleger	91
Fahrradverkehr	92
Rundweg	92
Innere Straßenerschließung der Insel.....	94
Öffentliche Parkplätze	97
Vision „Molenverbund“	97
Optimierung der Wärmeversorgung.....	97
 Abbildungsverzeichnis	 99
 Anlage.....	 101
Variantenbewertung niveaugleiche und niveaufreie Kreuzung der Bahntrasse	

Anlass und Zielstellung

Zwei Jahrzehnte nach der Entmilitarisierung erfreut sich die Insel Dänholm einer ständig zunehmenden Aufmerksamkeit von Einheimischen, Touristen und Wassersportlern. Wegen der militärhistorisch besonderen Vergangenheit, als Standort von Behörden, Museen, als Wassersportzentrum sowie als Trittstein für Reisende von und nach Rügen reicht der Bekanntheitsgrad der Insel weit über die Region hinaus. Landschaftlich besondere Qualitäten bieten zugleich ein Naherholungspotenzial in der Nähe zur historischen Altstadt und die Insel ist ein wertvoller Naturraum für den Biotop- und Artenschutz. Gleichzeitig ist der Dänholm in einigen Teilbereichen von Gebäudeleerstand, Brachen, Nutzungskonflikten und verkehrlichen Problemen geprägt.

Mit dem städtebaulichen Rahmenplan Insel Dänholm beabsichtigt die Hansestadt Stralsund, die weitere Inselentwicklung auf die Grundlage eines Gesamtkonzeptes zu stellen. Der Rahmenplan hilft Fehlentwicklungen zu vermeiden und bildet die Grundlage für die Maßnahmen der Hansestadt Stralsund. Als informelles Planungsinstrument soll er den Eigentümern und Nutzern des Dänholms eine Orientierung bieten.

Der Rahmenplan schließt zugleich eine mehrjährige Planungsphase ab, in der die Perspektive der Insel und ihrer Teilräume untersucht und diskutiert wurden. Die letzten Meilensteine in diesem Prozess waren der öffentliche Workshop im März 2011 und die darauf aufbauende Erarbeitung des Strukturkonzeptes Dänholm. Die Ergebnisse sowie tragfähige Vorschläge vorangegangener Studien und Konzepte für den Dänholm sind in der Rahmenplanung berücksichtigt und zu einem Gesamtkonzept zusammengeführt.

Anknüpfend an den intensiven Beteiligungsansatz vorangegangener Planungen wurde auch die städtebauliche Rahmenplanung mit den Eigentümern und Nutzern auf dem Dänholm sowie den Trägern öffentlicher Belange diskutiert. Die Anregungen und Hinweise aus diesen Beteiligungen sind nach Abwägung im Rahmenplan berücksichtigt.

1. Städtebauliche Einordnung

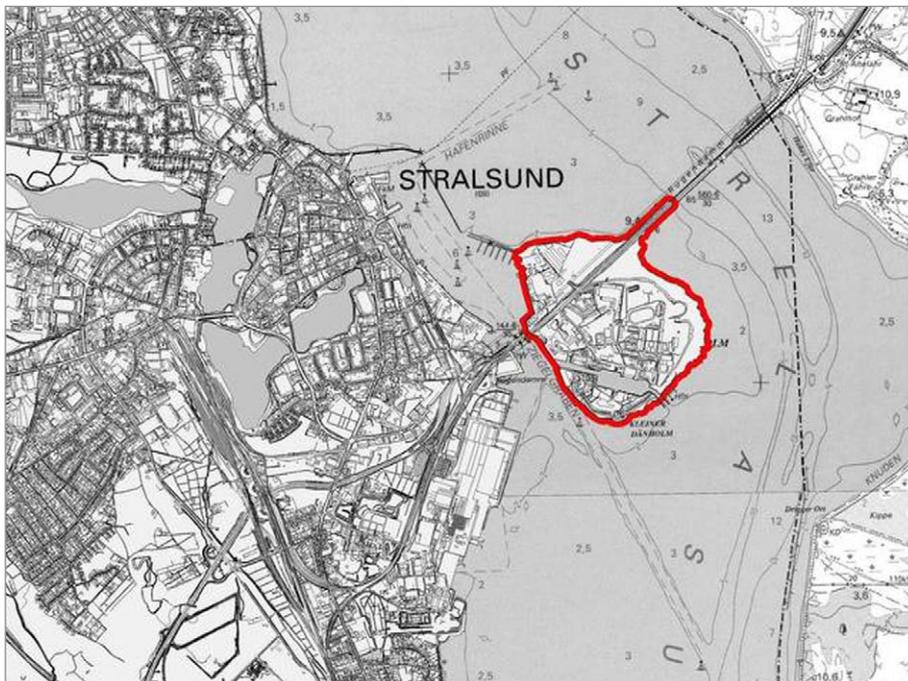
1.1 Lage, Erreichbarkeit und Gliederung der Insel

Die Insel Dänholm gehört zum Gemeindegebiet der Hansestadt Stralsund und wird vom Ziegelgraben vom Festland getrennt. Die Landfläche der Insel beträgt 95 Hektar und ist damit vergleichbar mit der Ausdehnung der historischen Altstadt mit 94 Hektar.¹

Der Rügendamm beginnt auf dem Dänholm und stellt seit Mitte der 1930er-Jahre die erste straßen- und schienenseitige Rügenanbindung über den Strelasund dar. Die im Jahr 2007 fertiggestellte Rügenbrücke ist ausschließlich für den Kfz-Verkehr nutzbar. Als Hochbrücke hat sie keine direkte Straßenanbindung an die Insel.

Der Dänholm liegt vergleichsweise nahe am Zentrum der Hansestadt. Vom Ozeaneum auf der Hafeninsel ist die Insel zu Fuß in ca. 30 Minuten erreichbar. Die Ziegelgrabenbrücke und der Rügendamm bieten die straßenseitige Anbindung für die Insel. Gebündelt auf dieser Trasse sind auch ein gemeinsamer Rad- und Fußweg sowie die Busanbindung. Der Bahnhof Stralsund-Rügendamm liegt süd-westlich der Ziegelgrabenbrücke auf dem Festland.

Abb. 1.1: Geltungsbereich der städtebaulichen Rahmenplanung



¹ Stadtgebiet Altstadt mit den Teilgebieten Altstadt, Hafeninsel und Bastionengürtel

Die Insel Dänholm gliedert sich durch künstliche Eingriffe - Bau des Marinehafens und des Kanals Mitte des 19. Jahrhunderts sowie Bau des Rügendamms und nördliche Aufspülungen ab den 1930er-Jahren - in die drei Inselteile: Nördlicher Dänholm, Großer Dänholm und Kleiner Dänholm.

Abb. 1.2: Gliederung der Insel Dänholm und Straßenbezeichnungen



1.2 Historische Entwicklung

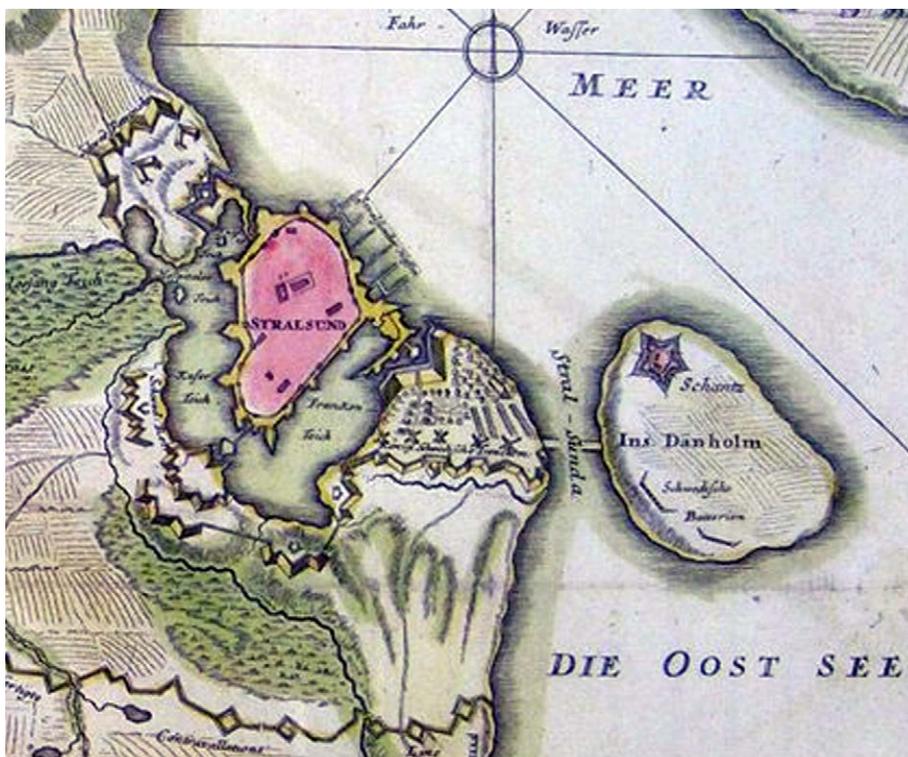
Die dem Festland unmittelbar vorgelagerte kleine Insel Strale oder Strela schuf einen natürlichen Hafen, den seefahrende Völker nutzten. Vermutlich aufgrund des regen Schiffsverkehrs der Dänen im 12. und 13. Jahrhundert in den Gewässern um Rügen und vor Stralsund wurde die Insel in Dänholm umbenannt. Über die ursprüngliche Gestalt der Insel vor den ersten menschlichen Einflüssen ist wenig bekannt. Bis in das 17. Jahrhundert lässt sich hingegen eine landwirtschaftliche und gärtnerische Nutzung der bis dahin vermutlich nur spärlich mit Gehölzen bewachsenen Insel zurückverfolgen.

Schwedenzeit

Im Jahr 1628 im Dreißigjährigen Krieg erteilte Wallenstein, der Befehlshaber der kaiserlich-katholischen Liga, aufgrund des Fehlens einer eigenen Kriegsflotte den Befehl zur Sicherung und Befestigung sämtlicher Häfen der Ostsee, um ein Gegengewicht zum erstarkenden Schwedischen Reich zu schaffen. Während der Belagerung Stralsunds durch diese Liga wurde eine erste sternförmige Schanze auf der Insel errichtet. Auch das schwedische Militär war sich der günstigen Lage der Insel bewusst. Es begann nach dem im Jahr 1628 ratifizierten Allianzvertrag zwischen der Stadt und dem Königreich Schweden mit der sofortigen Verbesserung und dem Ausbau der bereits vorhandenen Befestigungsanlagen. Unter anderem entstand die Schanze im damaligen Nordteil der Insel.

Im Jahr 1715 wurde Stralsund während des Nordischen Krieges durch dänische, preußische und sächsische Truppen erneut belagert und erobert. Belagerungspläne jener Zeit zeigen eine sehr markante Schanze und weitere schwedische Batterien im südwestlichen Teil der Insel. Im Zuge der Schleifung der Stralsunder Festungsanlagen wurden zwei Jahre später auch die schwedischen Festungswerke auf dem Dänholm zum Teil abgetragen. Am 7. Juni 1815 endete für Stralsund die Schwedenzeit. Die Bestimmungen des Wiener Kongresses und des Kieler Vertrages ordneten Schwedisch-Vorpommern zu Preußen. Stralsund wurde preußische Festung.

Abb. 1.3: Ausschnitt aus dem Plan der Belagerung Stralsunds im Jahr 1715



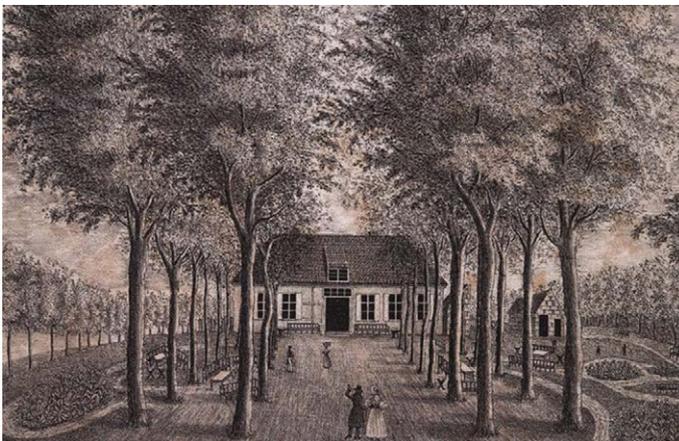
Preußenzeit

Nach dem Jahr 1815 begann auf der Insel Dänholm der Bau neuer Befestigungsanlagen zur seeseitigen Verteidigung der Stadt Stralsund. Die nunmehr als Sternschanze bezeichnete preußische Anlage wurde etwa am Standort der alten aus der Schwedenzeit stammenden Schanze in Erdbauweise errichtet. Sie bestand aus einem äußeren und inneren Wall mit dazwischen liegendem Graben, zwei Gebäuden und kasemattenartigen Einbauten in den Wallanlagen.

Abb. 1.4: Plan des Dänholms, Anfang des 19. Jahrhunderts



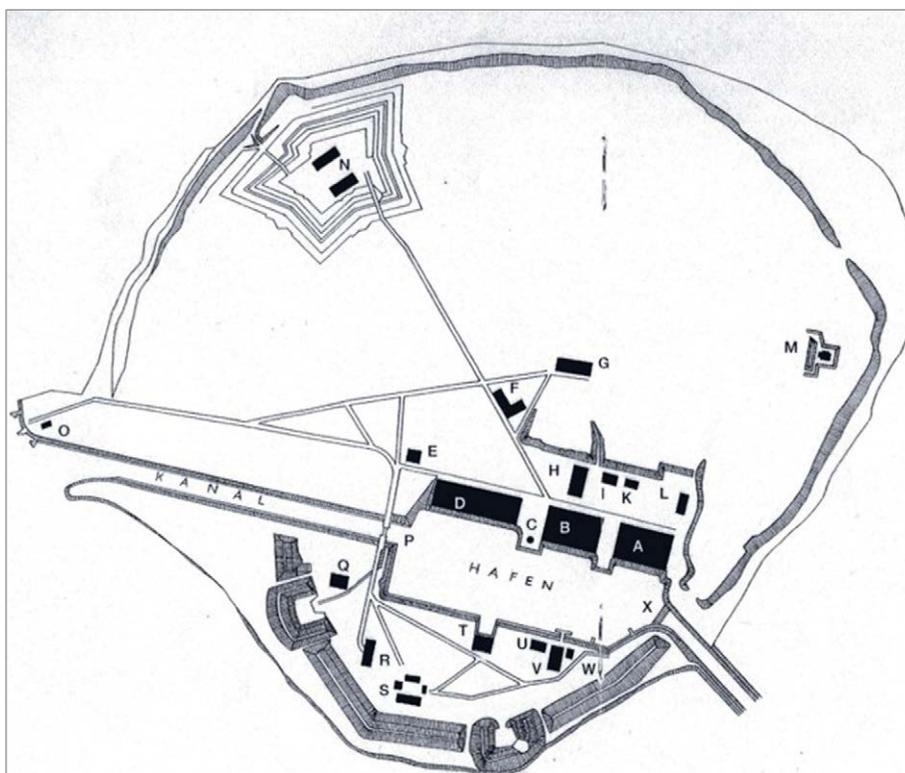
Abb. 1.5: Der Gasthof auf dem Dänholm - 1837



Im Jahr 1837 wurden die Gartenanlagen des ehemaligen Pächterhauses, das nunmehr als Gasthaus diente, mit den beiden auf das Gebäude zuführenden Lindenalleen erneuert. Bis zum Verkauf der Insel an das preußische Kriegsministerium im Jahr 1849 war der Gasthof ein beliebtes Ausflugsziel der Stralsunder. Er diente während der Zeit der preußischen Marine als Laboratorium und wurde im Jahr 1867 abgebrochen. In der Zeit der Kriegsmarine entstand an dieser Stelle ein Exerzierhaus.

Im Zusammenhang mit dem Aufbau der preußischen Kriegsflotte und der damit verbundenen Standortfrage fiel im Jahr 1849 die Wahl für die Anlage eines Marine-Depots auf den Dänholm. Teile der Insel wurden allerdings weiterhin für landwirtschaftliche und gärtnerische Zwecke verpachtet. Im Jahr 1850 begannen in der natürlichen Senke im südlichen Teil der Insel die Arbeiten zum Bau eines Hafens, der zunächst nur eine östliche Einfahrt besaß. Der Aushub des Hafenbeckens und der Fundamentgruben für die ersten Gebäude (Kanonenbootsschuppen, Wachgebäude, Beamten- und Arbeiterwohnhäuser) wurde zur Aufschüttung eines Walles am Südufer verwendet. Die südlichen Wallanlagen, in denen später Kasematten und Geschützstellungen eingebaut wurden, sind heute nahezu vollständig erhalten. Mit der Stationierung von Dampfkanoonenbooten erfolgte in den Jahren 1860/62 der Ausbau der militärischen Anlagen auf dem Dänholm. Der Hafen wurde erweitert und erhielt eine westliche Einfahrt. Dies hatte eine vollständige Trennung des nunmehr als Kleiner Dänholm bezeichneten südlichen Inselteiles von der Insel zur Folge. Die Verbindung zum Hauptteil der Insel wurde durch eine hölzerne Klappbrücke nach holländischem Vorbild hergestellt.

Abb. 1.6: Königlich-Preußisches Marine-Depot 1851-1871



- A - Kanonenbootsschuppen Nr. 1 für 20 Kanonenschaluppen
- B - Kanonenbootsschuppen Nr. 2 für 20 Kanonenschaluppen, noch vorhanden
- C - Mastenkrahn
- D - Kanonenbootsschuppen Nr. 3 für 15 Kanonenboote, Länge (L)=122,70 m, Breite (B)=37,66 m
- E - ehemaliges Gasthaus, altes Laboratorium, 1867 zum Abbruch verkauft
- F - Beamtenwohngebäude A und B mit 8 Wohnungen, u. a. für den Depotvorsteher
- G - Kaserne mit 3 Stuben für 1 Mann, 17 Stuben für 6 Männer, 2 Wohnungen (u. a. für den Arzt), Küche, Speisesaal
- H - Proviant- und Materialienmagazin, massiver Ziegelbau, 2 Etagen
- I - Büro- und Wachgebäude mit 2 Arrestzellen und einem Raum für die Feuerspritzen
- K - Maschinengebäude, Aufbewahrung von Ersatzteilen, Reparatur von Maschinen, Erdgeschoß mit Bodenraum, L=16,52 m, B=11,01 m
- L - Takelschuppen, Fachwerkbau, mit Ziegeln ausgemauert, 2 Etagen, L=31,07 m, B=10,67 m
- M - Pulvermagazin, massiv gebaut, 2 Etagen, Zinkdach, Spitze des Blitzableiters vergoldet, geschützt durch einen Wall, L=13,65 m, B=10,04 m
- N - Sternschanze mit 2 eingeschossigen Ziegelbaracken, die nördliche durch die Marine als Kaserne genutzt, auf dem Hof das provisorische Pulvermagazin
- O - Wartehaus
- P - Klappbrücke
- Q - Schuppen zur Herstellung von Raketen und Zündern sowie zum Bearbeiten des Pulvers, aus Holz, L=9,82 m, B=4,17 m
- R - Holztrockenschuppen, aus Holz, Zinkdach L=25,73 m, B=10,83 m
- S - Laboratorium mit Gießhaus und weiteren Nebengebäuden, Fachwerk, mit Ziegeln ausgemauert
- T - Werftgebäude, Fachwerk, mit Ziegeln ausgemauert, L=27,30 m, B=20,40 m, Höhe=8,47 m
- U - Schmiede
- V - Steinkohlenschuppen
- W - Steinkohlenschuppen
- X - Schwimmbücke über den östlichen Kanal

Die preußische Marine sorgte neben umfangreichen baulichen Erweiterungen auch für das Anlegen von Kastanien-, Eschen- und Ahornalleen entlang wichtiger Wegeverbindungen, die zum Teil schon seit der Schwedenzeit nachweisbar sind sowie für gezielte Gehölzanpflanzungen auf der Sternschanze und den Grünflächen zwischen den militärischen Gebäuden. Von dem Gebäude des ehemaligen Gasthauses führte bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts eine Allee zum Fähranleger nach Stralsund, die in Teilen auch heute noch zu erleben ist.

Nach der Konzentrierung der Marine auf Kiel, Wilhelmshaven und Danzig sowie im Zusammenhang mit der im Jahr 1873 beginnenden Entfestigung der Stadt Stralsund erfolgte im Jahr 1871 auf Befehl Wilhelm I. die Auflösung des Marine-Depots auf dem Dänholm. Die bestehenden Marinegebäude wurden nach baulichen Veränderungen durch das in Stralsund stationierte Infanterieregiment genutzt.

Während des Ersten Weltkriegs wurde im Jahr 1915 ein Kriegsgefangenenlager auf dem Dänholm für Russen, Engländer und Franzosen eingerichtet. Nach dem Ersten Weltkrieg gab es auf der Insel ein Durchgangs- und Auffanglager für heimkehrende deutsche Kriegsgefangene. Erst im Jahr 1920 kehrte die Marine offiziell nach Stralsund zurück und nutzte die alten Kasernen des Marine-Depots.

Zeit des Nationalsozialismus

Mit dem im Jahr 1935 erlassenen „Gesetz über den Aufbau der Wehrmacht“ erlangte die Insel Dänholm erneut Bedeutung für die Entwicklung der deutschen Kriegsmarine. Im Zuge des Aufbaues der Wehrmacht entstanden zwischen den Jahren 1934 und 1936 unter anderem fünf neue Kasernen- und ein Wirtschaftsgebäude. Sie umschlossen einen Exerzierplatz, von dem sich der Blick zum gerade errichteten Rügendamm und zur Insel Rügen öffnete. Neben der Umpflanzung des Exerzierplatzes mit den heute noch erhaltenen Linden erfolgten in den 1930er-Jahren weitere gezielte Gehölzanpflanzungen durch die Kriegsmarine am Sportplatz und an den Schießständen.

Rügendamm-Projekt

Bereits im Jahr 1911 gab es Vorschläge zum Bau einer Eisenbahnbrücke über den Strelasund. Bis zum Ende der 1920er-Jahre wurde ein Projekt für den Bau einer kombinierten Eisenbahn-Straßen-Brücke fertiggestellt, nachdem eine Hochbrücke, eine Klappbrücke und ein Tunnel in der Diskussion waren. Favorisiert wurde die Trasse von der Brückenschanze auf dem Festland über den Dänholm nach Rügen. Am 1. August 1931 erfolgte die Grundsteinlegung für das Rügendamm-Projekt. Es wurde jedoch aufgrund wirtschaftlicher Schwierigkeiten vorerst wieder eingestellt.

Im Herbst 1933 war der Baubeginn des Rügendamms. Das Projekt erfuhr nach der Machtübernahme durch die Nationalsozialisten eine erhöhte politische Bedeutung. Täglich waren mehr als 1.000 Menschen auf der Baustelle über Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen beschäftigt. Für die Fahrt des Großschiffsverkehrs durch die Ziegelgrabenklappbrücke wurde eine Rinne ausgebaggert. Ein Teil des Baggergutes wurde nördlich des Dänholms aufgespült. Im Juli 1935 wurde der Straßenverkehr über die Ziegelgrabenbrücke aufgenommen. Am 5. Oktober 1936 fand die Eröffnung der Eisenbahnstrecke über den Rügendamm und gleichzeitig die Schließung des Fährbahnhofs Altefähr statt. Der Rügendamm erleichterte die Zugänglichkeit des Dänholms maßgeblich. Er führte aber auch zu erheblichen topographischen Veränderungen für die Insel: Zum einen wurden die nördlichen Außenwälle der Sternschanze mit ihren Gehölzbeständen zerstört. Nur wenige Kiefern nördlich des Dammes markieren bis heute die ursprüngliche Grenze der Sternschanze. Zum anderen entstand durch die Aufspülungen nördlich des Rügendamms ein neuer Inselteil, der Nördliche Dänholm.

Abb. 1.7: Kartenausschnitt Mitte der 1930er-Jahre - noch ohne Kasernenausbau



Nachkriegsjahre und DDR-Zeit

Ende April 1945 rückte die Rote Armee in Stralsund ein. Die Deutschen Truppen sprengten auf ihrem Rückzug nach Rügen die Ziegelgrabenbrücke und ein Segment des Rügendamms. Nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgte die Unterbringung von Umsiedlern und später Beschäftigten der Volkswerft auf der Insel. In den ehemaligen Marinekasernen wurden zeitweise über 1.000 deutsche dienstverpflichtete Bauarbeiter untergebracht.

Die Besatzungsmacht beauftragte die Stadt Stralsund mit der Wiederherstellung der Straßenbrücken des Rügendamms. Eine Pontonbrücke bildete die erste Behelfsbrücke. Im Sommer/Herbst 1945 begannen die Vorbereitungsarbeiten für die Instandsetzung der Brücken des Rügendamms. Erst im Jahr 1949 konnte der Wiederaufbau der Strelasundbrücke abgeschlossen werden. Im Jahr 1961 wurden die Kriegersatzbrücken gegen Neubauten ersetzt, da die alten Konstruktionen nur mit sehr geringen Geschwindigkeiten befahren werden durften und der Verkehrsmenge nicht gewachsen waren.

Mit der Zerstörung militärischer Relikte nach dem Zweiten Weltkrieg und der daraufhin einsetzenden kurzzeitigen zivilen Nutzung der Insel entstand auch ein Bedarf an öffentlichen Grünflächen. So begann im Jahr 1949 die Umgestaltung des ehemaligen Exerzierplatzes zu einer Gartenanlage.

Nach der Gründung der Nationalen Volksarmee im Jahr 1956 und der Volksmarine im Jahr 1960 verloren die meisten Gebäude ihre zeitweilige zivile Nutzung. Das Militär kehrte schrittweise auf die Insel zurück und neue Gebäude und technische Anlagen wurden errichtet. Die Nordseite des Exerzierplatzes wurde um das Jahr 1970 baulich geschlossen. Wenn auch in der DDR-Zeit Neupflanzungen angelegt wurden, wie zum Beispiel eine Kieferschonung im südöstlichen Teil der Sternschanze, drängten zunehmend versiegelte Flächen die bestehenden Grünräume der Insel zurück. Die östlichen Außenwälle der Sternschanze und ihre Baum- und Strauchbestände wurden durch den Bau des Technikstützpunktes komplett zerstört. Ein Teil der historischen Alleen ging verloren. Zugleich bildete sich in den Jahren durch die relativ ungestörte Entwicklung der Vegetation ein Gehölzgürtel entlang der Uferbereiche des Dänholms.

In der DDR-Zeit fand auf der Insel der Tonnenhof des Seehydrographischen Dienstes, einer Zweigstelle der Bagger-, Bugsier- und Bergungsreederei Rostock, seinen Standort. Es entstanden zudem ein Lande- und Lagerplatz für die Kutter der Fischereiproduktionsgenossenschaft Stralsund sowie Anleger und Bootshallen für Stralsunder Freizeitsegler auf dem Nördlichen Dänholm. Hier wurde zudem Ostseekies an- und zwischengelandet.

Zeit nach der Wiedervereinigung Deutschlands

Am 31. März 1991 wurde der Dänholm von der Bundesmarine geräumt. Ab April 1991 siedelten sich auf dem Dänholm Bundesbehörden und Bildungseinrichtungen an. Seit dem 26. Juli 1992 befindet sich auf dem Areal der ehemaligen Sternschanze das Marinemuseum als Außenstelle des Kulturhistorischen Museums. Es widmet sich der Geschichte des Dänholms und der Marinegeschichte Stralsunds.

Am 1. Juni 1999 öffnete auf dem alten Tonnenhof des Wasser- und Schifffahrtsamtes das Nautineum Dänholm als Außenstelle des Deutschen Meeresmuseums. Auf dem weitläufigen Freigelände werden seitdem zahlreiche Großexponate der Fischerei, Meeresforschung und Hydrographie gesichert, konserviert und ausgestellt.

Abb. 1.8: Marinemuseum (links) und Nautineum (rechts)



Zweite Rügenanbindung

Am 31. August 2004 begann mit der ersten Ortbetonpfahlgründung der Bau der zweiten Strelasundquerung, eines der längsten Brückenbauwerke Deutschlands. Am 22. Oktober 2007 erfolgte die Freigabe für den Verkehr. Die nur für Kraftfahrzeugverkehr nutzbare Brücke besteht aus einer dreistreifigen Fahrbahn. Der mittlere Fahrstreifen wird bedarfsabhängig genutzt. Das Kernstück der insgesamt 4.100 Meter langen Querung bildet der 2.831 Meter lange Brückenzug über den Strelasund, der als Schrägseilbrücke konstruiert wurde. Die Durchfahrtshöhe für Schiffe beträgt 42 Meter. Die Gesamthöhe der beiden Pylonen liegt bei 128 Metern über dem Meeresspiegel. Die Brücke ist heute das dominanteste Bauwerk der Insel.

Abb. 1.9: Rügenbrücke und Rügendamm



1.3 Ziele der Landes- und Stadtentwicklungsplanung

Landesplanung

Im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern 2010 werden Aussagen getroffen, die für die Entwicklungsplanung der Insel zu beachten sind. Dazu zählen:

Tourismus

Der Dänholm gehört zusammen mit der Hansestadt Stralsund sowie den Gemeinden der Insel Rügen am Strelasund zu den Tourismusentwicklungsräumen im Land Mecklenburg-Vorpommern. Diese Räume sollen unter Nutzung ihrer spezifischen Potenziale als Ergänzungsräume für die bestimmten Tourismusschwerpunkträume, wie z.B. die nahe gelegene Insel Hiddensee, entwickelt werden.²

Die Hansestadt Stralsund stellt einen Schwerpunkt für den Kultur- und Städtetourismus in Vorpommern dar. Kulturelle und kulturhistorische Potenziale sollen gezielt für den Tourismus und die Gestaltung der Kulturlandschaft genutzt werden.³

In den Tourismusräumen ist sowohl eine qualitative als auch eine quantitative Entwicklung von Camping- und Wohnmobilplätzen anzustreben.⁴

In Vorpommern sollen attraktive Angebote für Senioren sowie den Gesundheits- und Wellnesstourismus geschaffen werden.⁵

Umwelt- und Naturschutz

Der Strelasund ist Teil eines überregionalen Biotopverbundraumes.⁶ Weite Teile des Strelasunds sind als Vorbehaltsgebiet für Naturschutz- und Landschaftspflege im Regionalen Raumentwicklungsprogramm bestimmt⁷ und haben internationalen Schutzstatus. Nördlich, östlich und südlich reichen zwei europäische Vogelschutzgebiete in einem Abstand von 300 Metern an den Dänholm heran:

- DE 1542-401 „Vorpommersche Boddenlandschaft und nördlicher Strelasund“,
- DE 1747-402 „Greifswalder Boden und südlicher Strelasund“.

² Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern 2010, 3.1.3 Tourismusräume, Ziffern (5) und (6), Seite 24 und 25

³ vgl. oben, Ziffer (10), Seite 25

⁴ vgl. oben, Ziffer (14), Seite 26

⁵ vgl. oben, Ziffer (16), Seite 26

⁶ Gutachterliches Landschaftsprogramm Mecklenburg-Vorpommern, Textkarte 8: Räumliches Leitbild Biotopverbund

⁷ Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern 2010, 5.1 Umwelt und Naturschutz, Begründung, Vorbehaltsgebiete für Naturschutz und Landschaftspflege, Seite 57

Östlich des Dänholms beginnt mit einem Mindestabstand von ca. 800 Metern das FFH-Gebiet DE 1747-201 „Greifswalder Bodden, Teile des Strelasunds und Nordspitze Usedom“.

Die Insel Dänholm liegt nicht innerhalb dieser Schutzgebiete.

Verkehr

Mit der Bundesstraße 96 (Rügenbrücke), der Landesstraße 296 (Rügendamm) sowie der Schienennetzanbindung Rügens mit dem Fährhafen Sassnitz laufen gebündelt großräumige Verkehrsstrassen über die Insel.⁸ Der Rügendamm ist auch eine Verbindung für das regional bedeutsame Radroutennetz.⁹ Über ihn verlaufen die Fernradwege Hamburg-Rügen und Ostseeküstenradweg, die auf dem Festland mit sich zum Teil überlagernden nationalen und internationalen Radrouten verknüpft sind.

Flächennutzungs- und Landschaftsplan

Im Flächennutzungsplan der Hansestadt Stralsund, der seit dem 12. August 1999 rechtswirksam ist, sind grundlegende Entwicklungsvorstellungen für den Dänholm dargestellt. Der Erläuterungsbericht verweist für die Insel auf einen großen Ordnungs- und Entwicklungsbedarf aufgrund der Konversion seit Anfang der 1990er-Jahre sowie auf die schlechte straßenseitige Anbindung.¹⁰ Die überwiegende Flächennutzung für den Dänholm zielt auf die Wahrung und Erweiterung der Natur-, Landschafts- und Grünräume. Diese Räume bilden den Rahmen für die Bauflächenentwicklung. Die vorhandenen Bauflächen werden nicht erweitert, sondern punktuell zurückgeführt, wie der LKW-Garagenhof auf dem Großen Dänholm.

Für den Nördlichen Dänholm sollen Touristik- und Wassersportangebote sowie der Badestrand ausgebaut werden. Der Große Dänholm soll in seinen Funktionen als Behördenzentrum und Bildungsstandort gefestigt werden. Die bestehende gewerbliche Nutzung bleibt im Westen dieses Inselteils erhalten. Wohnbauflächen sollen im Südosten des Großen Dänholms im Zuge der Konversion neu entwickelt werden. Die Museen auf dem Großen und Kleinen Dänholm sollen als Kulturstandorte ausgebaut werden. Im Zentrum der Insel ist ein Sport- und Kongresszentrum vorgesehen.¹¹

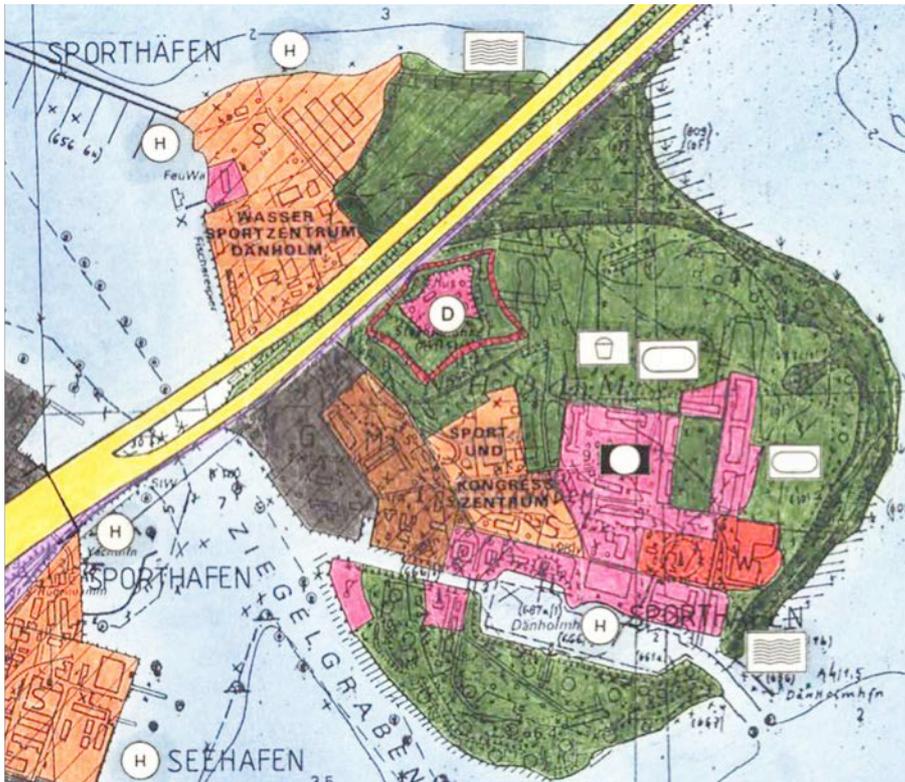
⁸ Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern 2010, Karte

⁹ vgl. oben

¹⁰ Erläuterungsbericht Flächennutzungsplan der Hansestadt Stralsund, Seite 21

¹¹ Ausgangspunkt dafür bildete der Planungsgedanke Mitte der 1990er-Jahre, eine internationale Tagungs- und Begegnungsstätte für den Ostseeraum auf dem Dänholm zu etablieren.

Abb. 1.10: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan



- | | |
|---|--|
| Bauflächen nach der Art der baulichen Nutzung
(§ 5 Abs. 2 Nr. 1, 1. Halbsatz BauGB, §1 Abs. 1 BauNVO) |  Grünflächen
(§5 Abs. 2, Nr. 5 BauGB) |
|  Wohnbauflächen
(§1 Abs. 1, Nr. 1 BauNVO) |  Sportplatz |
|  Gemischte Bauflächen
(§1 Abs. 1, Nr. 2 BauNVO) |  Spielplatz |
|  Gewerbliche Bauflächen
(§1 Abs. 1, Nr. 3 BauNVO) |  Badeplatz, Freibad |
|  Sonderbauflächen
(§1 Abs. 1, Nr. 4 BauNVO) |  Wasserflächen
(§5 Abs. 2, Nr. 7 BauGB) |
|  Flächen für den Gemeinbedarf
(§5 Abs. 2, Nr. 2 BauGB) |  Hafen |
|  Öffentliche Verwaltungen |  Flächen für Wald
(§5 Abs. 2, Nr. 9 BauGB) |
| Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge
(§5 Abs. 2, Nr. 3 BauGB) |  Umgrenzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft
(§5 Abs. 2, Nr. 10 BauGB) |
|  überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen |  Umgrenzung von Gesamtanlagen (Ensembles), die dem Denkmalschutz unterliegen
(§5 Abs. 4 BauGB) |
|  Bahnanlagen | |

Der Landschaftsplan ist ein dem Flächennutzungsplan beigeordneter Fachplan und trifft erweiterte Aussagen zur Landschaftspflege für den Dänholm.

Dem landschaftsplanerischen Entwicklungskonzept für die Hansestadt Stralsund liegt ein System von Hauptgrünzügen zugrunde, die zu einem geschlossenen Freifächensystem entwickelt werden sollen. Der Großraum des Strelasunds, einschließlich der Küstenbereiche und der Insel Dänholm, bilden einen dieser Hauptgrünzüge. Im Landschaftsplan werden die Ziele des Flächennutzungsplanes, die auf eine Entwicklung der Insel für Erholung orientieren und die den Touristenmagnet Altstadt als landschaftlich bezogenen Teil mit Kultur- und Bildungseinrichtungen ergänzt, bestätigt.¹²

- Wahrung und Ausbau des maritimen Flairs für ein anspruchsvolles Touristik- und Wassersportangebot,
- Wiederaufnahme der historischen Verbindung vom ehemaligen Fähranleger zum Zentrum der Insel und Entwicklung von Erholungseinrichtungen,
- Ausprägung der musealen und sozio-kulturellen Einrichtungen sowie der Standortvorteile für verschiedenste Dienstleistungen,
- Verstärkung der Berücksichtigung von Belangen der Denkmalpflege sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege unter dem Blickwinkel der besonderen Eigenart der Insel.

Im Plan sind die prägenden Landschafts- und Grünräume, gefasst durch die Hochufer und Wallanlagen auf dem Großen und Kleinen Dänholm, als Parkanlagen dargestellt. Wald bzw. waldähnliche Vegetationsstrukturen sind dabei integriert. Bis auf das nordwestlich zum Festland orientierte Ufer werden alle weiteren Uferbereiche der Insel und ein Großteil des ehemaligen Spülfeldes auf dem Nördlichen Dänholm als Flächen mit landschaftspflegerischer Zielstellung dargestellt. Für sie gelten die Grundsätze:

- weitestgehende Freihaltung der Flächen von baulichen Anlagen,
- Zurückdrängung von im Sinne der Landschaftspflege störenden Einflüssen,
- Durchsetzung von Maßnahmen zur Schaffung und zum Erhalt des Biotopverbundes.

Der Landschaftsplan stellt für den Dänholm zudem ein Netz von wichtigen Fuß- und Radwegeverbindungen dar. Auf den Großen Dänholm soll ein geschlossener Rundweg mit Orientierung zu den Uferbereichen entwickelt werden.

¹² Erläuterungsbericht Landschaftsplan der Hansestadt Stralsund, Seite 52

Abb. 1.11: Ausschnitt aus dem Landschaftsplan



	STADTGRENZE		BADESTRAND	WASSERFLÄCHEN	
	KLEINGARTENANLAGE		HAFEN		BODDENGEWÄSSER U. STADTTEICHE
	FRIEDHOF		RUDER - .KANUSPORT		FLIESSGEWÄSSER MIT GRABENBEZEICHNUNG
	SPORT-.BOLZPLATZ		ANLEGESTELLE FÜR FAHR- UND AUSFLUGS-SCHIFFE		KLEINER TEICH, SOLL, REGENRÜCKHALTEBEK-KEN, VERNÄSSTE FLÄ-CHEN
	FLUGPLATZ		GESCHÜTZTE BIOTOPE (GEM. § 2 DES 1.NAT G M-V)	SONSTIGE NUTZUNGEN	
	NAHERHOLUNGSBE-REICH MIT BESONDE-REN ERHOLUNGSFUNKT.		FLACHENNATURDENKMAL		BAUFLÄCHEN GEM. § 5 BAUGB BAHNANLAGEN UND FLÄCHEN FÜR VER- UND ENTSORGUNGS-ANLAGEN
	GARTENDENKMAL		NATURSCHUTZGEBIET		HAUPTVERKEHRSSTRASSEN
	GESCHÜTZTER LAND-SCHAFTSBESTANDTEIL				WICHTIGE FUSS -UND RADWEGE
	LANDSCHAFTSSCHUTZ-GEBIET			FLÄCHEN MIT SCHUTZCHARAKTER	

LANDSCHAFTSNUTZUNGEN	FLÄCHEN M. REGELUNGEN/ MASSNAHMEN
	ENTSPRECHEND DEN ZIELEN DER LANDSCHAFTSPFLEGE
ALLGEMEINE GRÜNFLÄCHEN	
	PARKANLAGEN
	FREIPLÄCHEN MIT LAND-SCHAFTSPFLEGERISCHER ZIELSTELLUNG Z.B.: FEUCHTGEBIET, SUKZSSION, EXTENSIVNUTZUNG, STEILKUSTEN
SPEZIELLE GRÜNFLÄCHEN	
	SPEZIELLE GRÜNFLÄCHEN
	SPEZIELLE GRÜNFLÄ-CHEN MIT EINGESCHRÄNK-TER NUTZUNG
FLÄCHEN F.D. LANDWIRTSCHAFT	
	LANDWIRTSCHAFTLICHE NUTZFLÄCHE
	LANDWIRTSCHAFTLICHE NUTZFLÄCHE MIT EINGE-SCHRÄNKTER NUTZUNG
FLÄCHEN F.D.FORSTWIRTSCHAFT	
	WALDARTIGE GEHÖLZ-STRUKTUREN
	FLÄCHEN ZUR ENTWICK-LUNG VON ERHOLUNGS-WALD

2. Bestandssituation

2.1 Eigentümerstruktur

Wegen der militärischen Nutzung auf dem Großen Dänholm in der DDR-Zeit und der Rechtsfolge ist heute die Bundesrepublik Deutschland neben der Hansestadt Stralsund der dominierende Grundstückseigentümer auf der Insel. Obwohl sich in den vergangenen 20 Jahren über Veräußerungen der Bundesfinanzverwaltung der Anteil privater Eigentümer erhöhte, befinden sich weiterhin rund 81 Prozent der Inselfläche im staatlichen und kommunalen Eigentum.

Abb. 2.1: Verteilung des Grundstückseigentums auf dem Dänholm, Stand: Juli 2013

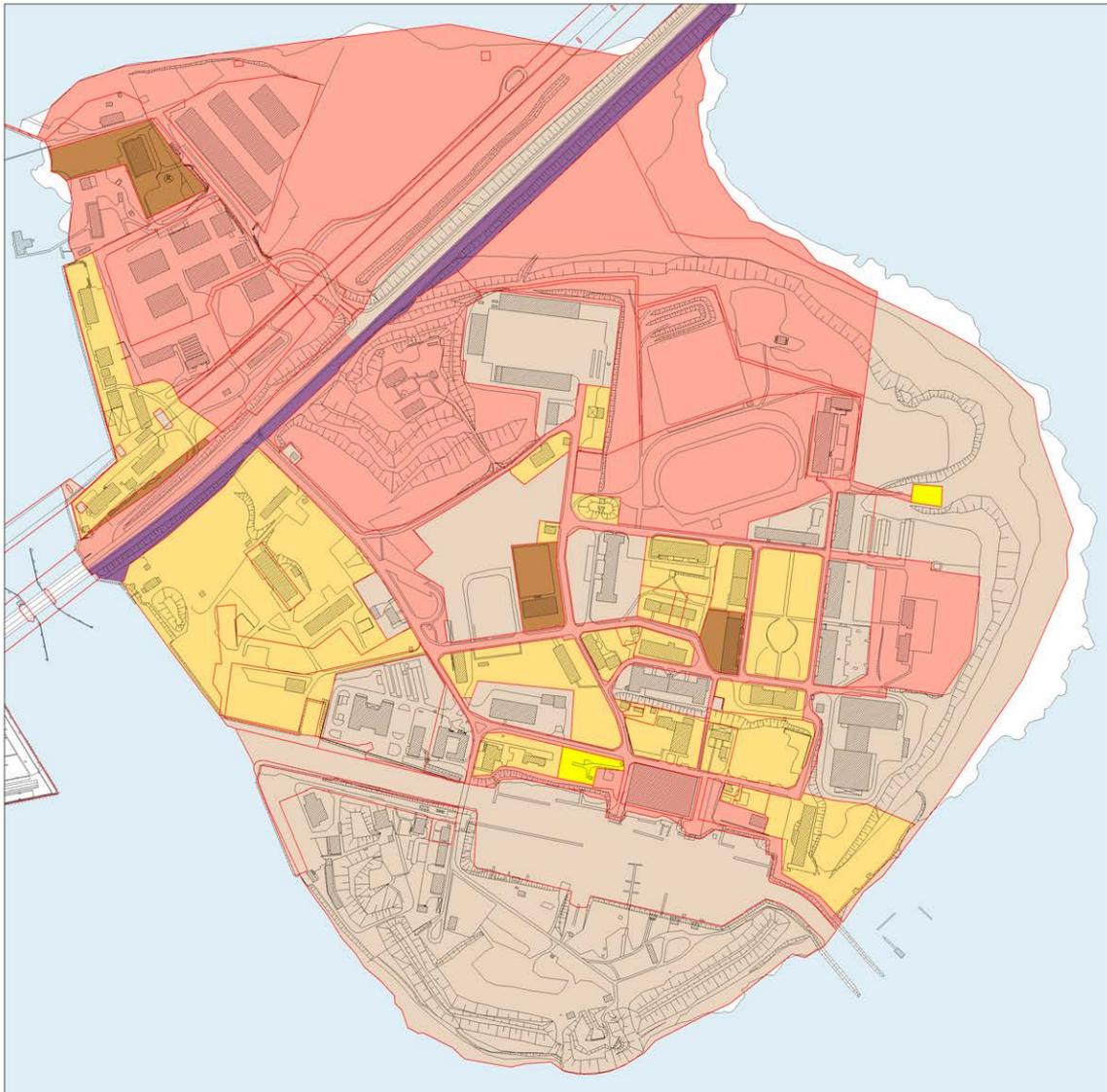
Grundstückseigentümer	Fläche in Hektar*	Anteil in Prozent
Hansestadt Stralsund	42,6	44,4
Land Mecklenburg-Vorpommern	1,8	1,9
Bundesrepublik Deutschland	33,4	34,9
Deutsche Bahn AG	2,1	2,2
Versorgungsunternehmen	0,3	0,3
Privat	15,6	16,3
Gesamt	95,8	100,0

* Basis: Flurstücke; Zum Teil gibt es geringfügige Anteile von Wasserflächen in der Bilanzierung.

Von weiteren Veränderungen in der Verteilung des Eigentums ist auszugehen. So ergeben sich aus der realisierten Rügenbrücke und der Umwidmung des Rügendamms als Landesstraße neue Zuordnungsbedarfe. Aber auch eine Anpassung des Eigentums für größere Freiraumareale aufgrund ihrer Funktion und der entsprechenden Trägerschaft für beabsichtigte Entwicklungs- und Pflegemaßnahmen erscheint notwendig.

Einige Entwicklungen bei der Privatisierung des staatlichen Eigentums belegen zugleich die Notwendigkeit einer Gesamtplanung für den Dänholm und ihrer Sicherung. So ist beispielsweise die Privatisierung des ehemaligen Exerzierplatzes mit dem Gartendenkmal an der Rudenstraße als eine Fehlentwicklung zu werten.

Abb. 2.2: Eigentümerstruktur auf dem Dänholm, Stand: Juli 2013, gemäß automatisierter Liegenschaftskarte des Katasteramtes (ALK) einschließlich im Vollzug befindliche Grundstücksveräußerungen



- städtisches Eigentum
- Bundeseigentum
- Landeseigentum
- Versorgungsträger / REWA
- Deutsche Bahn AG
- privates Eigentum
- Flurstücksgrenze

Der Plan trifft ausschließlich Aussagen zum Eigentum. Nicht dargestellt sind Nutzungsrechte wie z.B. Pachtverhältnisse.

2.2 Bau- und Nutzungsstruktur, Denkmalschutz

Baustruktur und Topographie

Die heute anzutreffenden Bebauungsstrukturen stehen im engen Zusammenhang mit der natürlichen und künstlich geschaffenen Topographie des Dänholms.

Auf dem ursprünglichen Eiland entstand auf einem erhöhten Punkt, etwa 10 Meter über dem Meeresspiegel, die erste Schanze (heute Sternschanze). Für die Wahl des Standortes dürfte neben der Höhenlage auch die Orientierung zur Stralsunder Altstadt eine Rolle gespielt haben. Das östliche natürliche Hochufer bildet im Inneren des Großen Dänholms ein Plateau, das zu den westlichen und südlichen Ufern abfällt. Auf dem Plateau entstanden die ersten Militärbauten, die im 20. Jahrhundert als regelmäßig angelegter Kasernenkomplex ausgeweitet wurden. Die baulichen Ergänzungen zur DDR-Zeit nahmen die vorgegebenen Bebauungsstrukturen der 1930-Jahre weitestgehend auf. Realisiert wurden vor allem Versorgungsgebäude. Der nach Norden offene ehemalige Exerzierplatz wurde geschlossen. Die Anlage des Technikstützpunktes (LKW-Garagenhof) wurde in die östlichen Wallanlagen der Sternschanze hineingebaut.

Die natürliche Senke des ursprünglichen Eilands wurde zum Marinehafen mit dem Kanal ausgebaut. Die dazu orientierten Bauten, wie der ehemalige Kanonenbootsschuppen, liegen auf einem flachen Niveau von gut 3 Metern über dem Meeresspiegel. Zwischen Hafengebäudebereich und nördlichem Plateau sowie östlichem Hochufer liegen markante Geländekanten von bis zu 5 Metern Höhenunterschied. Um den ehemaligen Marinehafen vor Beschuss zu schützen, wurde der Kleine Dänholm mit Erdwällen versehen. Sie sind steil geschüttet und haben eine Höhe von bis zu 10 Metern über dem Meeresspiegel. Die weiteren Bebauungen auf dem Großen und Kleinen Dänholm orientieren sich zum Kanal und zum Hafenbecken. Bauliche Ergänzungen wurden seit dem Jahr 1990 für das Nautineum und für das Wasser- und Schifffahrtsamt realisiert. Ein kleines Wohn- und gewerblich genutztes Gebäude entstand östlich des ehemaligen Kanonenbootsschuppens.

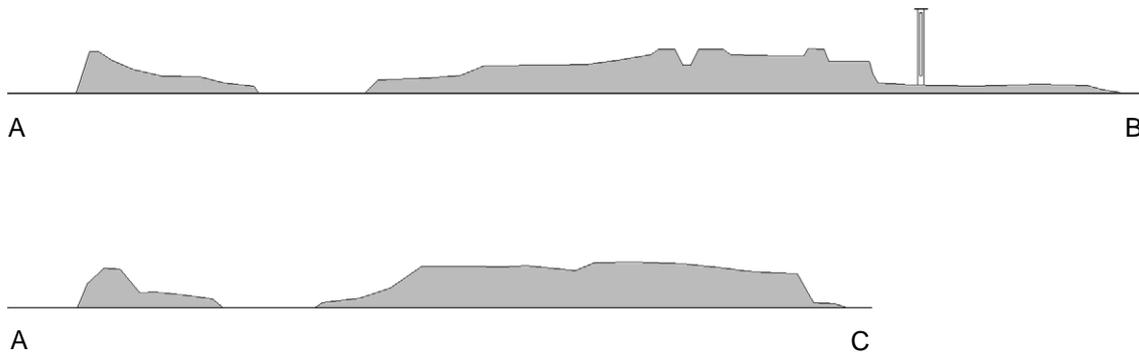
Der Nördliche Dänholm ist der jüngste und durch Aufspülung künstlich geschaffene Inselteil. Das Geländeniveau liegt mit 2 bis 3 Metern deutlich niedriger als beim Großen Dänholm. Zum Niveau des Rügendamms besteht ein Höhenunterschied von etwa 5 Metern. Die Bebauung des Inselteils wird durch die Bootshallen geprägt, die überwiegend in der DDR-Zeit entstanden. Die zum westlichen Ufer mit Kai orientierten Gewerbebauten befinden sich größtenteils im desolaten und auch ungenutzten Zustand. Sowohl topographisch wie auch als Bauwerke prägen der Rügendamm sowie die Rügenbrücke die Insel stark und stellen eine Zäsur dar. Zwischen den Inselteilen Nördlicher und Großer Dänholm existiert keine direkte räumlich-funktionale Verbindung.

Abb. 2.3: Baustruktur und Topographie



- vor 1935
 - 1935-1945
 - 1945-1990
 - nach 1990
 - Nebengebäude
 - Einzeldenkmal
- A ——— B
C Verlauf der Geländeschnitte

Abb. 2.4: Nord-Süd-Höhenprofile der Insel Dänholm, fünffach überhöht



Nutzungsstruktur

Der Dänholm weist eine sehr heterogene Nutzungsstruktur auf. Hier befinden sich Außenstellen von Museen, Bundes- und Bildungseinrichtungen, Anlagen für den Wassersport, maritimes und Fischereigewerbe bis hin zu Rand- und Nischennutzungen: Hotel, Künstlerwerkstatt, Wohnen, Asylbewerberunterkunft, Baustofflager.

Abb. 2.5: Besondere Nutzungsmischung in der Straße „Am Alten Marinehafen“



Großer Dänholm

Im Kernbereich des Großen Dänholms, dem ehemaligen Kasernenareal, haben sich im Zuge der Konversion vor allem Bundeseinrichtungen wie das Hauptzollamt, die Bundespolizei und die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben angesiedelt. Zudem befinden sich im Areal zahlreiche Bildungseinrichtungen: ein Standort der Beruflichen Schule Stralsund, Einrichtungen der Technischen Akademie Nord, DEKRA Akademie Stralsund. Im Dezember 2012 erfolgte die Reaktivierung des Standortes der ehemaligen Berufsschule als Produktionsschule in Trägerschaft des Christlichen Jugenddorfwerkes (CJD). Im ehemaligen Kasernenareal befinden sich zudem Gebäude mit Wohnnutzungen, ein Standort der Werkstätten für Behinderte Stralsund sowie das Tanz und Ballett Studio Dänholm.

Zugleich ist in einigen ehemaligen Kasernengebäuden Leerstand anzutreffen. Derzeit ungenutzt, aber bereits als Sportzentrum für die Bundeseinrichtungen auf dem Dänholm umgeplant, ist der große Gebäudekomplex der ehemaligen Mensa am östlichen Ende der Rudenstraße.

Am östlichen Rand des ehemaligen Kasernenareals befinden sich in zwei Wohncontainer-Häusern Gemeinschaftsunterkünfte für Asylbewerber des Landkreises Vorpommern-Rügen. Die Container sind angesichts steigender Zahlen von Flüchtlingen derzeit voll ausgelastet. Wohncontainer-Häuser mit den damit verbundenen Unterbringungsbedingungen für die Flüchtlinge werden in der Regel nur als Provisorium und nicht als Dauerlösung für eine Gemeinschaftsunterkunft eingesetzt.

Im südlich angrenzenden Umfeld des ehemaligen Kasernenareals haben sich zum Hafen und dem Kanal orientierte und überwiegend wasserbezogene Nutzungen angesiedelt: Wasser- und Schifffahrtsamt, Technisches Hilfswerk, Vereinshaus des Yachtclubs Stralsund e.V., Holzkünstlerwerkstatt, Segelschule Dänholm mit Kinder- und Jugendangeboten, Tauchsportstützpunkt und das Hotel Dänholm.

Im westlichen Teil des Großen Dänholms erstreckt sich ein großflächiges Baustofflager bis zum Ziegelgraben. Diese Nutzung ist mit Blick auf die Lagequalitäten und Potenziale des Dänholms unpassend. Im Gewerbegebiet bzw. am Rand befindet sich ein genutztes Mehrfamilienhaus. Von erheblichen Beeinträchtigungen für die Wohnnutzung aufgrund der direkten Lage am Gewerbestandort ist auszugehen.

Einen weiteren Nutzungskonflikt und ein ökologisches Problem stellt der vollständig versiegelte LKW-Garagenhof dar. Der ehemalige Technikstützpunkt der Kaserne ist zur DDR-Zeit in die östliche Wallanlage der denkmalgeschützten Sternschanze hineingebaut. Genutzt wird der Standort heute vom Hauptzollamt und der DEKRA, aber auch Vermietungen an kleinere private Gewerbebetriebe erfolgen.

Abb. 2.6: Panoramabild vom LKW-Garagenhof an der Sternschanze



Das von Wald und Wallanlagen umgebene Marinemuseum, eine Außenstelle des Kulturhistorischen Museums, nutzt die historischen Kasernengebäude auf der Sternschanze. Es liegt für den Publikumsverkehr etwas abseits und ist unzureichend an das ehemalige Kasernen- und Marinehafenareal angebunden.

Südlich der Sternschanze am Eingangsbereich des Marinemuseums befinden sich zwei Gebäude des Dänholm-Suchtkrankenhilfe e.V. Der Verein bietet neben einer Beratungs- und Kontaktstelle betreutes Wohnen am Standort.

Kleiner Dänholm

Der Museumsstandort Nautineum, ein Außenstandort des Deutschen Meeresmuseums mit dem Themenbereich Meer und Technik, stellt den wichtigsten Anziehungspunkt auf dem Kleinen Dänholm dar. Es verfügt neben den Ausstellungsgebäuden über ein größeres Freigelände für Großexponate.

Auf der Südseite des Hafenbeckens auf dem Kleinen Dänholm befinden sich das Betriebsgelände einer kleinen Fischerei mit Anlandehafen, Netzschuppen, Netztrocknung, Reusenstangenplatz und Fischereiverkauf.

Nördlicher Dänholm

Der Nördliche Dänholm wird durch zehn Bootshallen und das Winterlager des Wassersportzentrums geprägt. Auf dem Inselteil befinden sich ein Ölwehrstützpunkt sowie eine von der Feuerwehr nicht mehr genutzte Liegenschaft. Am Standort des Ölwehrstützpunktes ist eine bauliche Erweiterung geplant. Das ehemalige Gelände der Fischereigenossenschaft wird heute teilweise nachgenutzt. Entlang des als Kai ausgebildeten westlichen Uferbereiches haben sich maritime Kleingewerbebetriebe in den Gewerbegebäuden angesiedelt. Andere ehemalige Betriebsflächen liegen brach.

Abb. 2.7: Gewerbenutzung am westlichen Uferbereich des Nördlichen Dänholms



Denkmalschutz

Auf der Insel Dänholm befinden sich zahlreiche Bau-, Garten- und Bodendenkmale (vgl. Abbildung 2.3: Baustruktur und Topographie, Seite 22):

- Rügendamm mit der Ziegelgrabenbrücke
- Sternschanze (Bodendenkmal) mit den dortigen Gebäuden und Kasematten
- Schanzen auf dem Kleinen Dänholm (Bodendenkmal)
- Schanze auf dem östlichen Großen Dänholm im Untergrund (Bodendenkmal)
- ehemaliger Marinehafen mit angrenzenden historischen Werftgebäuden, Kanonenbootsschuppen und Slipanlage
- ehemaliger Exerzierplatz (Gartendenkmal)
- mehrere ehemalige Kasernen- und Werkstattgebäude

Abb. 2.8: Ziegelgrabenbrücke und ehemaliger Marinehafen mit Kanonenbootsschuppen

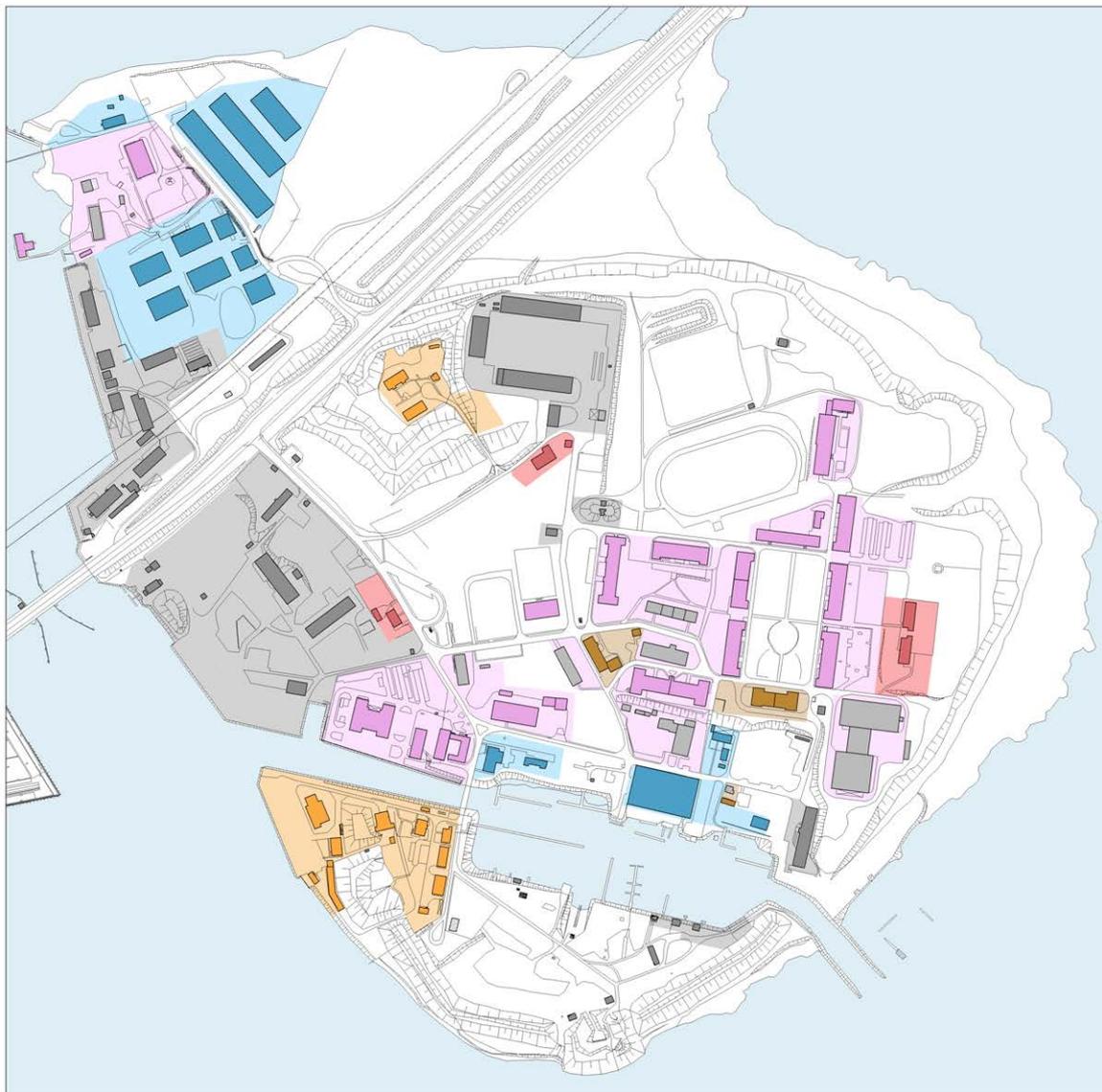


Abb. 2.9: Fehlentwicklung im Kontext erhaltenswerter Ensembles



Die realisierte Modernisierung des DDR-Plattenbaus an der Ummanzer Straße durch die Bundespolizei verdeutlicht, dass zur Wahrung der städtebaulichen und architektonischen Qualitäten auf dem Großen Dänholm Instrumente des Denkmalschutzes oder des besonderen Städtebaurechts erforderlich sind.

Abb. 2.10: Nutzungsstruktur



-  kulturelle Nutzung
-  maritime Nutzung
-  Gemeinbedarf
-  Mischnutzung
-  Wohnnutzung
-  gewerbliche Nutzung
-  Leerstand (Gemeinbedarf)

2.3 Grün- und Freiflächen, Naturschutz

Geschützte Lebensräume

Weite Teile des Dänholms werden durch naturbelassene Freiflächen und unterschiedlichste und zum Teil auch geschützte Lebensräume bestimmt. Der Wald und die naturbelassenen Uferbereiche prägen das Image des Dänholms als „Grüne Insel“. Von der etwa vier Kilometer langen Küstenlinie sind weniger als ein Drittel direkt zugänglich.

Wald

Besonders prägend sind die Waldbestände, die sich entlang des Hochufers und der Wallanlagen ringartig um den Großen und Kleinen Dänholm ziehen. Aber auch größere Waldgebiete im Inselinneren sind anzutreffen. Sie wurden in der Regel gezielt angelegt, wie zum Beispiel die Bewaldung der Sternschanze. Der noch vergleichsweise junge Wald südlich der Sternschanze ist eine Kiefernauaufforstung der späten 1980er-Jahre. Auf dem Nördlichen Dänholm haben sich Waldinseln als Spontanvegetation entwickeln können. Insgesamt umfasst die Waldfläche heute auf dem Dänholm 25,7 Hektar, was 27 Prozent der Inselfläche entspricht.¹³

Geschützte Biotope

Auf der Insel Dänholm sind folgende gesetzlich geschützte Biotope bekannt (vgl. Abb. 2.15: Grün- und Freiflächen, Naturschutz, Seite 35):

- Boddengewässer mit Verlandungsbereichen (Landesliste HST Nr. 211, Reg.-Nr. 0308-112 B5020, Großer Dänholm)
- Boddengewässer mit Verlandungsbereichen (Landesliste HST Nr. 209, Reg.-Nr. 0308-112 B5019, Kleiner Dänholm)
- Ruderalisierter Sandmagerrasen (Landesliste HST Nr. 121, Reg.-Nr. 0308-112 B4008, Großer Dänholm)
- Ruderalisierter Sandmagerrasen (Landesliste HST Nr. 120, Reg.-Nr. 0308-112 B4014)

Als weitere gesetzlich geschützte Biotope bestehen:¹⁴

- Steilküste mit inaktiven Kliff (B1, Großer Dänholm)

¹³ Angabe des Landesforst Mecklenburg-Vorpommern – Anstalt des öffentlichen Rechts, August 2010

¹⁴ Angabe des Landkreises Vorpommern-Rügen, Untere Naturschutzbehörde, Juni 2013, Basis: Kontrolluntersuchung (Begehung) geschützter Biotope – Vergleich mit Ergebnissen bereits durchgeführter Biotopkartierungen Stegemann (1998)

- Ruderalisierter Sandmagerrasen (B2, Großer Dänholm)
- Naturnaher Sandstrand der Boddengewässer (B3, Nördlicher Dänholm)
- Schilf-Landröhricht im Komplex mit Ruderaler Staudenflur frischer bis trockener Mineralstandorte (B4, Nördlicher Dänholm)
- Standorttypischer Gehölzsaum an Fließgewässern (B5, Nördlicher Dänholm)
- Naturnaher Weiher mit standorttypischen Gehölzen (B6, Nördlicher Dänholm)
- Brackwasserbeeinflusstes Röhricht (B7, Nördlicher Dänholm)

Artenschutz

Auf dem Dänholm befinden sich auf der Sternschanze sowie in den Kasematten in den Wallanlagen auf dem Kleinen Dänholm Ganzjahresquartiere für geschützte Fledermäuse. Angesichts des alten Baumbestandes in weiten Teilen des Großen und Kleinen Dänholms ist neben den Fledermäusen von weiteren höhlenbewohnenden und geschützten Tierarten auszugehen. So ist bekannt, dass Dohlen-Natur-Baumhöhlen auf der Sternschanze und ein Schlafplatz für Saatkrähen und Dohlen auf dem Kleinen Dänholm existieren. In Teilbereichen des Nördlichen und Großen Dänholms sind Vorkommen der geschützten Zauneidechse anzunehmen.

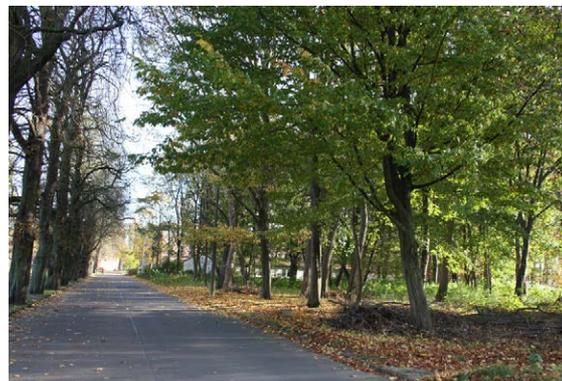
Weitere prägende Grün- und Freiräume

Neben dem Waldgürtel, der bewaldeten Sternschanze und den natürlichen Uferbereichen sind folgende Grün- und Freiflächen auf dem Großen Dänholm hervorzuheben:

- die durch Baumreihen und Hecken gegliederte Wiesenlandschaft nördlich und östlich des großen Sportplatzes an der Ummanzer Straße;
- die heute als Gartendenkmal geschützte Grünanlage auf dem ehemaligen Exerzierplatz;
- die vergleichsweise große Wiesenfläche an der Rudenstraße - ehemaliger Standort des Kasernen-Casinos aus DDR-Zeit;
- die Wiesenfläche am östlichen Abschnitt der Straße „Am Alten Marinehafen“ - ehemaliger Standort des Heizhauses aus DDR-Zeit;
- zahlreiche Baumreihen und Alleen wie z.B. entlang der Rudenstraße, der Straße „Am Alten Marinehafen“ und auf dem Kleinen Dänholm.

Auf dem Nördlichen Dänholm befindet sich zwischen den östlichen Abschnitten des Rügendamms und der Rügenbrücke ein Gewässer II. Ordnung (Graben 22). Der Graben dient unter anderem der Aufnahme und Abführung des anfallenden Wassers vom Rügendamm in den Strelasund.

Abb. 2.11: Strand Nördlicher Dänholm | Uferbereich mit Wallanlage Kleiner Dänholm | Hochufer Großer Dänholm | Fledermausquartier Kleiner Dänholm | Wiesenlandschaft | Allee | Kiefernwald südlich Sternschanze | Wald an der Rudenstraße - Großer Dänholm



Sport- und Spielflächen

Wassersport

Der Dänholm ist heute ein Zentrum des Wassersports. Das Wassersportzentrum, in dem acht Vereine unter Verwaltung des Wassersportzentrums Dänholm-Nord e.V. zusammengefasst sind, liegt auf dem Nördlichen Dänholm. In zehn Bootshallen sind 260 Bootsschuppen integriert. Der dem Zentrum zugeordnete Sportboothafen weist nach Angaben des Betreibers 313 Liegeplätze auf.¹⁵ Rund 80 Prozent der Liegeplätze werden durch Vereinsmitglieder genutzt, die übrigen 20 Prozent können durch Gastlieger kurzfristig genutzt werden.¹⁶ Im Zentrum befindet sich das Vereinshaus mit Gastronomie und Sitz des Hafenmeisters. Der Hafen wird im Standortkonzept für Sportboothäfen des Landes als leicht erreichbar, jedoch mit Einschränkungen durch die Berufsschifffahrt bewertet und als netzergänzender Hafen für tiefe Bootstypen eingestuft.¹⁷

Abb. 2.12: Wassersportzentrum auf dem Nördlichen Dänholm



Im ehemaligen Marinehafen zwischen Großen und Kleinen Dänholm befindet sich ein zweiter großer Sportboothafen. Er wird betrieben vom Yachtclub Stralsund e.V. Hier stehen 250 Liegeplätze zur Verfügung, von denen 100 durch Vereine, 100 durch andere Dauerlieger und 50 von Gastliegern genutzt werden.¹⁸ Auch dieser Verein verfügt über ein Vereinshaus mit Clubgaststätte und Sitz des Hafenmeisters.

¹⁵ www.wszev.de, Zugriff 30.11.2012

¹⁶ Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung, Standortkonzept für Sportboothäfen an der Ostseeküste, 2004

¹⁷ vgl. oben

¹⁸ vgl. oben

Dem Hafen wird im Standortkonzept für Sportboothäfen des Landes eine große Bedeutung als Etappenhafen zugesprochen. Er wird als tagsüber leicht erreichbar und mit guten Liegeplatzbedingungen bei jeder Wetterlage bewertet.¹⁹

Abb. 2.13: Sportboothafen im ehemaligen Marinehafen



Zwischen Yachthafen und der Straße „Am Alten Marinehafen“ werden größere Teilbereiche für Winterlager genutzt. Der Yachtclub Stralsund e.V. nutzt zudem Räumlichkeiten im ehemaligen Kanonenbootsschuppen. An diesem Standort und im nahen Umfeld ist zudem die Segelschule Dänholm aktiv. Die Schule ist ein Ausbildungs- und Freizeitangebot des Gemeinnützigen Arbeit und Segeln e.V. Ebenfalls im ehemaligen Kanonenbootsschuppen hat auch der Tauchclub Stralsund e.V. seinen Vereinssitz.

Entwicklungsplanung Liegeplätze auf dem Dänholm

Im Standortkonzept für Sportboothäfen des Landes wurden Erweiterungsoptionen für die beiden Sportboothäfen untersucht:

- Abweichend vom Standortkonzept der Landesplanung wurden die 109 Liegeplätze des Yachtclub Stralsund e.V. nach Aufgabe des Standortes am Ziegelgraben nicht auf dem Nördlichen Dänholm, sondern im ehemaligen Marinehafen auf dem Großen und Kleinen Dänholm angesiedelt.

¹⁹ Ministerium für Arbeit, Bau und Landesentwicklung, Standortkonzept für Sportboothäfen an der Ostseeküste, 2004

- Dem in den Jahren 2002/2003 verfolgten Ausbau des ehemaligen Marinehafens vor der Ostküste des Großen Dänholms zu einem Sportboothafen mit 310 Liegeplätzen misst das landesplanerische Standortkonzept in Abwägung mit anderen regionalen Standorten im Stralsund keine Priorität bei.

An den im Flächennutzungsplan dargestellten Sportboothafenstandorten der Hansestadt Stralsund gab es 1.531 Liegeplätze im Jahr 2007 im Gemeindegebiet. Davon lagen 35 Prozent auf dem Dänholm. Unter Berücksichtigung auch der Interessen der ansässigen Wassersportvereine geht die Stadt von einem Ausbau der Liegeplatzkapazitäten um rund die Hälfte des Bestandes im Jahr 2007 auf 2.345 Liegeplätze aus.

Abb. 2.14: Erhaltende und zu entwickelnde Sportboothäfen auf dem Dänholm gemäß Flächennutzungsplan, Erhebung 2007

Sportboothafen - Standort	Liegeplätze		
	Bestand im Jahr 2007	Planung	Gesamt
Wassersportzentrum - Nördlicher Dänholm	350	44	394
Alter Marinehafen - Großer/Kleiner Dänholm	190	-	190
Neuer Sportboothafen - Großer Dänholm	-	310	310
Gesamt Insel Dänholm	540	354	894
Gesamt Hansestadt Stralsund	1.531	814	2.345

Strand

Mehrere naturnahe Strandabschnitte befinden sich sowohl auf dem Nördlichen und dem Kleinen Dänholm. Der größte zusammenhängende Strandbereich auf dem Nördlichen Dänholm „Schwemmi“ wird von den Einheimischen zum Baden aktiv genutzt.

Sportplätze

Auf dem Großen Dänholm befinden sich zwei Sportplätze:

- Sportplatz nördlich der Ummanzer Straße

Neben einem Fußballfeld verfügt der Platz über eine Laufbahn (400 Meter), eine Weitsprung- und Kugelstoßanlage. Der Sportplatz wird von der Hansestadt Stralsund betrieben und derzeit ausschließlich für den Vereinssport genutzt. Er verfügt über kein Funktionsgebäude.

- Kleinsportfeld an der Turnhalle Rudenstraße / Straße „Zur Sternenschanze“

Der Rasenplatz mit Basketballanlage sowie die Turnhalle werden vom Landkreis Vorpommern-Rügen betrieben. Die Anlagen werden von der Beruflichen Schule Stralsund genutzt und stehen auch dem Vereinssport zur Verfügung.

Spielflächen

Bedeutsame öffentliche Spielplätze befinden sich auf dem gesamten Dänholm nicht. Im direkten Umfeld der Gemeinschaftsunterkunft für Asylbewerber (Wohncontainer-Häuser) befinden sich Spielbereiche, die zwar öffentlich zugänglich sind, aber eher der Gemeinschaftsunterkunft zugeordnet sind.

Im Museumsbereich des Nautineums ist ein Kleinkinderspielangebot integriert, das nur von Kindern, die das Museum besuchen, genutzt werden kann.

Abb. 2.15: Grün- und Freiflächen, Naturschutz



- | | |
|---|--|
|  Wald |  211 geschütztes Biotop gemäß LUNG (s. Liste Seite 28/29) |
|  Grünfläche |  B1 weiteres geschütztes Biotop (s. Liste Seite 28/29) |
|  Brachfläche / Wiese |  Einzelbaum |
|  Sukzessionsfläche |  Artenschutz (Fledermausquartier) |
|  Strand |  Sportboothafen |
|  Schilffläche |  Spielplatz / Sportplatz |

2.4 Verkehr, stadttechnische Ver- und Entsorgung

Umweltverbund

Bus

Der Dänholm wird derzeit von drei Buslinien bedient: Der Stadtbuslinie 2 der SWS Nahverkehr GmbH (SWS) sowie den Überlandlinien 30 und 41 der Rügener Personennahverkehrs GmbH (RPNV). Alle drei Linien verbinden den Dänholm mit der Altstadt, dem Hauptbahnhof und der nördlich von Rügendamm und –brücke gelegenen Gemeinde Altefähr und führen über die Barther Straße an den westlichen Stadtrand: die Linien 2 bis zum Stadtteil Grünthal-Viermorgen, die Linien 30 und 41 bis zum Einkaufszentrum Strelapark. Letztere fahren auf Rügen weiter nach Bergen bzw. Gingst.

Auf dem Dänholm werden zur Zeit zwei Haltestellen bedient: Die Fahrten, die weiter nach Rügen fahren (Linien 30 und 41 sowie 6 Fahrtenpaare der Linie 2 nach Altefähr), halten an der Einmündung „Zum Kleinen Dänholm“ / Rügendamm bei der Bahnschranke. Diese Haltestelle wird von den SWS als „Dänholm Schranke“ und von der RPNV als „Stralsund Dänholm“ bezeichnet.

Insbesondere stadtauswärts ist diese Haltestelle sehr problematisch gestaltet, da nur ein etwa 0,50 Meter breiter Streifen zwischen der Abzäunung der Bahnstrecke und der Fahrbahnkante bleibt. In diesem Streifen stehen auch noch Haltestellen- und Ampelmast, so dass an diesen Stellen bereits auf die Straße ausgewichen werden muss. Auch endet dieser Streifen bereits gut einen Meter vor dem Bahnübergang, so dass auch hier Fahrgäste mit dem Ziel Dänholm auf die Straße ausweichen müssen. Auch Fahrgäste, die diese Haltestelle stadteinwärts nutzen, müssen durch diesen Engpass, um den Rügendamm an der Ampel zu überqueren.

Innerhalb eines 300-Meter-Radius um diese Haltestelle befinden sich kaum potenzielle Reiseziele für Busfahrgäste. Lediglich das Marinemuseum sowie einige Gebäude auf dem Nördlichen Dänholm, die aber zu Fuß mangels Rampen oder Treppen nur mit mehreren hundert Metern Umweg erreichbar sind, liegen in diesem Einzugsradius. Die nutzungsintensiven Bildungseinrichtungen und Arbeitsstätten auf dem Großen Dänholm liegen 600 bis 750 Meter von der Haltestelle entfernt.

Die Haltestelle „Dänholm“ der Linie 2 befindet sich in der Buswendeschleife vor dem ehemaligen Kaserneneingang rund 250 Meter von der anderen Haltestelle auf dem Rügendamm entfernt.

Damit liegt die Haltestelle zwar günstiger zu den nutzungsintensiven Bereichen, jedoch befinden sich nur wenige von ihnen innerhalb eines 300-Meter-Radius um die Haltestelle. Die Entfernung zu den nutzungsintensiven Gebäuden auf dem Großen Dänholm beträgt 400 bis 500 Meter.

Der Dänholm wird von montags bis freitags mit 27 bzw. 30 Fahrten täglich bedient, die sich etwa zu gleichen Teilen auf die beiden Haltestellen verteilen. Am Wochenende gilt ein eingeschränkter Fahrplan mit 10 (Samstag) bzw. 9 (Sonntag) Fahrten pro Tag und Richtung, von denen 4 bzw. 3 die Wendeschleife bedienen und je 6 die Haltestelle auf dem Rügendamm anfahren.

Auf keiner der Linien wird ein Taktfahrplan angeboten. Der Fahrplan ist stark bedarfsorientiert mit bis zu 4 Fahrten pro Stunde und Richtung zu Hauptlastzeiten (6-7, 13-14, 16-17 Uhr) und ein bis zwei Fahrten pro Stunde in anderen Zeiten. Die Betriebszeit ist vor allem abends kurz: Der letzte Bus kommt um 18:30 Uhr aus der Innenstadt und fährt um 18:49 Uhr zurück.

Insgesamt verfügt der Dänholm über ein gerade noch für die derzeitigen Funktionen ausreichendes Fahrplanangebot mit verschiedenen Mängeln in der Ausgestaltung:

- Für eine überwiegende gewerbliche Nutzung ist die Bedienungszeit noch ausreichend, bei einer auch nur geringen Stärkung der Wohnfunktion wäre eine Ausweitung erforderlich.
- Die Flächenerschließung ist unzureichend. Zahlreiche intensiv genutzte Gebäude sind nur mit Fußwegen von deutlich mehr als 500 Metern erreichbar.
- Die Haltestellen auf dem Rügendamm sind in ihrer Ausgestaltung und in den erforderlichen Straßen- und Bahnquerungen ein Sicherheitsrisiko.

Bahnanbindung und Bahnübergang

Die Bahnstrecke Stralsund–Sassnitz verläuft parallel zur L 296 über den Rügendamm. Nach dem Infrastrukturregister der DB Netz AG ist die gesamte Strecke vom Festland bis nach Sassnitz für eine Geschwindigkeit von 100 km/h zugelassen und zwischen dem Festland und Altefähr eingleisig ausgebaut.²⁰ Die künftige Streckengeschwindigkeit ist auf 90 km/h orientiert.

Der Bahnhof Stralsund-Rügendamm liegt unmittelbar südlich der Ziegelgrabenbrücke auf dem Festland. Die fußläufige Entfernung vom Bahnhof bis zum ehemaligen Kasermentor an der Rudenstraße auf dem Großen Dänholm beträgt rund 850 Meter.

²⁰ Onlineabfrage unter <http://stredax.bahn.de> am 01.11.2012

Hier halten die Züge der RegionalExpress-Linie 9 (Rostock–Stralsund–Sassnitz) zwischen 5 und 23 Uhr im Stundentakt. Zusätzlich nutzen auch (saison- und tagesabhängig) zwischen 2 und 10 Fernzüge pro Tag sowie der nicht unerhebliche Güterverkehr insbesondere zum Fährhafen Sassnitz/Mukran die Strecke.

Zur Zufahrt auf den südlichen Hauptteil der Insel Dänholm muss die Bahntrasse über einen Bahnübergang gequert werden. Durch die Signaltechnik bedingt, betragen die Schrankenschließzeiten insbesondere bei Zügen in Fahrtrichtung Rügen über 5 Minuten, wodurch sich im Berufsverkehr Rückstaus ergeben. Die derzeitige Verkehrsbelastung auf der querenden Straße „Zum Kleinen Dänholm“ liegt bei rund 1.800 Fahrzeuge pro Tag. Dies entspricht nach Eisenbahnkreuzungsrecht einer mäßigen Verkehrsstärke.²¹

Perspektivisch ist durch die Nutzungsintensivierung allein der bestehenden Gebäude von einem Anstieg der Verkehrsstärke auszugehen. Zugleich bilden sich in Spitzenzeiten bereits heute Rückstaus von bis zu 20 Fahrzeugen beim geschlossenen Bahnübergang. Insbesondere die Rechtsabbiegerspur vom Rügendamm in die Straße „Zum Kleinen Dänholm“ ist für die Verkehrsspitzen mit einer Länge von rund 100 Metern nur knapp ausreichend. Im Berufsverkehr und nach Brückenöffnungen kann es daher zu Rückstaus von Abbiegern über den Bereich der Abbiegerspur hinaus kommen.

Der Bahnübergang ist technisch gesichert durch eine Halbschrankenanlage mit Andreaskreuz und Blinklicht. Die Sicherung des Bahnübergangs entspricht aus mehreren Gründen nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik²²:

- Die Sicherung mit einem Andreaskreuz mit Blinklicht ist aus heutiger Sicht unzureichend. Mittels des sogenannten „Blinklichtprogramms“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung werden derzeit bundesweit derartig ausgestattete Bahnübergänge umgerüstet. Eine Umrüstung ist auch für den Bahnübergang auf dem Dänholm im Jahr 2014 geplant.
- Die Halbschranken stehen in einem seitlichen Abstand von rund 20 Metern. Sie sind jedoch in der Summe deutlich kürzer als dieser Abstand. Bei geschlossenen Halbschranken verbleibt eine sehr große Lücke von mehreren Metern zwischen den Schranken.

²¹ Hochrechnung einer Kurzzeitzählung (17.07.2008, 15-19 Uhr) Innerorts auf die Bemessungsverkehrsstärke, § 11 Abs. 13 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

²² Prüfung ausgewählter Prüfkriterien des Leitfadens zur Durchführung von Bahnübergangsschauen des Unterausschusses „Verkehrssicherheit an Bahnübergängen“ des Bund-Länder-Fachausschusses Straßenverkehrsordnung

- Für Fußgänger und Radfahrer, die den Rügendamm an der Ampel gequert haben oder mit dem Bus aus Richtung Innenstadt angekommen sind, gibt es weder eine Schranke, Leiteinrichtungen noch eine Stellfläche zwischen Fahrbahn und Schiene. Diese müssen auf der Fahrbahn, die während der Schrankenschließung in der Regel für den Durchgangsverkehr freigegeben ist, stehen.

Abb. 2.16: Bahnübergang am Rügendamm / Straße „Zum Kleinen Dänholm“



Fahrrad

Auf dem Rügendamm ist ein einseitig gemeinsamer Rad- und Fußweg angelegt. Der Radweg ist eine wichtige Verbindung für das regionale und Fernradroutennetz. Über ihn verlaufen die Fernradwege Hamburg-Rügen und Ostseeküstenradweg, die auf dem Festland mit nationalen und internationalen Radrouten verknüpft sind.²³ Auf den Inselteilen selbst gilt Tempo 30. Separate Fahrradwege sind nicht angelegt.

Touristische Schifffahrt

Ein Haltepunkt der Weißen Flotte bei ihren Hafenrundfahrten liegt auf dem Gelände des Nautineums auf dem Kleinen Dänholm. Bei einem Halt können Reisende das Museumsgelände verlassen. Das Westufer des Nautineums erscheint auch geeignete Anlegemöglichkeiten für die Kreuzschifffahrt sowie für den maritimen Notfall bieten zu können. Es ist beabsichtigt, einen Anleger für die Flussschifffahrt am Sportboothafen auf dem Nördlichen Dänholm anzubieten.

²³ EuroVelo-Route Nr. 10: Ostseeküsten-Radweg (Hanse Runde); EuroVelo-Route Nr. 13: Eiserner Vorhang-Route

Straßenanbindung und Erschließung

Straßenanbindung

Der über den Dänholm verlaufende Rügendamm stellte bis zum Oktober 2007 sowohl für den Kfz- als auch den Bahnverkehr die einzige feste Verbindung zwischen Rügen und dem Festland dar. Mit der Fertigstellung der 2. Rügenanbindung verlor der bestehende Rügendamm an Bedeutung für den Fernverkehr.

Die Bundesstraße 96 verläuft über die neue Rügenbrücke. Die Strecke über den Rügendamm wurde zur Landesstraße 296 umgewidmet. Rund drei Viertel des motorisierten Verkehrs zwischen Stralsund und Rügen nutzte im Jahr 2009 die Brücke, beim Schwerlastverkehr konnten sogar fünf Sechstel der Belastung auf die Brücke verlagert werden.²⁴

Abb. 2.17: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke im Jahr 2009 auf der B 96 (Rügenbrücke) sowie der L 296 (Rügendamm)

	Fahrzeuge insgesamt	davon Schwerlastverkehr	
		Fahrzeuge	Anteil
Rügenbrücke (B 96)	15.926	1.200	7,5 %
Rügendamm (L 296)	5.813	251	4,3 %
Summe	21.739	1.451	6,7 %
Anteil des Verkehrs über die Brücke	73,3 %	82,7%	

Der Rügendamm stellt die einzige Straßenerschließung für den Dänholm dar. Dabei verfügen sowohl der Nördliche als auch der Große Dänholm jeweils nur über eine Anbindung. Die beiden Einmündungen sind um etwa 100 Meter versetzt.

Die Ziegelgrabenbrücke, die das Festland mit dem Dänholm verbindet und somit Bestandteil der einzigen Straßenverbindung zum übrigen Stadtgebiet ist, wird bis zu sieben mal täglich für rund 20 Minuten für den Fahrzeugverkehr gesperrt, um Schiffen die Passage zu ermöglichen.²⁵

²⁴ Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern, Verkehrsmengenkarte 2010 (Zählung 2009)

²⁵ <http://www.hansestadtstralsund.de>: Brückenöffnung um 5:20, 8:20, 12:20, 17:20 und 21:20 Uhr sowie bei Bedarf für die Berufsschiffahrt um 2:20 und 15:20 Uhr

Innere Erschließung der Insel

Die Haupteerschließung des Großen Dänholms ist die Straße „Zum Kleinen Dänholm“, die am Bahnübergang vom Rügendamm abzweigt. Von ihr gehen die Anliegerstraßen ab, die in den besiedelten Teilbereichen der ehemaligen Kaserne ein engmaschiges Netz bilden und in Teilabschnitten gut ausgebaut sind. Als Erschließungssystem der Kaserne hatten sie höhere Anforderungen zu erfüllen als heute.

Die Haupteerschließungsstraßen haben aufgrund von militärischen Entwurfsvorgaben einen Querschnitt von 7 Metern. Dies gilt insbesondere für den Straßenzug „Zum Kleinen Dänholm“ - Rudenstraße - „Zur Sternschanze“, der den LKW-Garagenhof anbindet.

Im dichter bebauten östlichen Abschnitt der ehemaligen Kaserne (ab der Zufahrt zum Garagenhof) sind die Rudenstraße, die Ummanzer Straße, die Hiddenseer Straße und der Vilmer Weg mit deutlich schmaleren Querschnitten ausgebaut (3,50 bis 6,00 Meter), so dass oft nur eine einstreifige Verkehrsführung und größtenteils in nur einer Richtung möglich ist. Die meisten Straßen auf dem südlichen Inselteil werden von zum Teil sehr schmalen Fußwegen begleitet.

Abb. 2.18: Straßenräume: „Zum Kleinen Dänholm“, Einmündung „Am Alten Marinehafen“, Rudenstraße (alle Großer Dänholm), Liebitzweg (Nördlicher Dänholm)



Der Kleine Dänholm ist ausschließlich über eine Brücke erreichbar. Ein befahrbarer unbefestigter Weg erschließt den Hafengebiet.

Der Nördliche Dänholm wird lediglich über den Liebitzweg an den Rügendamm angeschlossen. Die Einfahrt vom Rügendamm wurde im Zusammenhang mit dem Bau der Rügenbrücke neu angelegt. Der Straßenausbau erfolgte bis zur Zufahrt der Ölwehr. Der Querschnitt beträgt etwa 5,50 Meter. Die weiteren Verkehrsflächen auf dem Nördlichen Dänholm sind ungeordnet und unversiegelt.

Bis auf den Neubauabschnitt auf dem Nördlichen Dänholm haben die Beläge aller Straßen sowie weite Teile der begleitenden Fußwege einen hohen Erneuerungsbedarf.

Ruhender Verkehr

Die einzigen größeren öffentlichen Parkplatzanlagen befinden sich in der Eingangszone des Großen Dänholms: Im Bereich der Buswendeschleife an der Straße „Zum Kleinen Dänholm“ und an der Straße „Zur Sternschanze“, wo ein unbefestigter Parkplatz im Wald mit Orientierung auf die Besucher des Marinemuseums eingeordnet ist.

Im Zuge der Konversion und der Ansiedlung von verschiedenen Bundes- und Bildungseinrichtungen auf dem Großen Dänholm erfolgte der Bau von Stellplatzanlagen. Größere nicht öffentliche Anlagen sind entstanden:

- östlich der Randbebauung Hiddenseer Straße (Hauptzollamt, Bundespolizei),
- nördlich der Randbebauung Ummanzer Straße (Bundespolizei),
- südlich und östlich der Randbebauung Ummanzer Straße (Technikerfachschiele).

Insgesamt kann die Situation für den ruhenden Verkehr im Bereich des ehemaligen Kasernenareals als angespannt bezeichnet werden. In den Straßenräumen Ummanzer Straße und „Zur Sternschanze“ sowie in Randbereichen und Einzelabschnitten der Rudenstraße wird intensiv geparkt. Für optimierte und erweiterte Angebote für Stellplatzanlagen auf den jeweiligen Grundstücken bestehen nur geringe Spielräume.

Der Großgaragenkomplex östlich der Sternschanze dient, neben gewerbliche Vermietungen, auch zur Unterbringung von Fahrzeugen des Hauptzollamts sowie der DEKRA. Abgeschätzt wird, dass der Bedarf von den Bundeseinrichtungen bei etwa der Hälfte der jetzigen räumlichen Kapazitäten des Großgaragenkomplexes liegt.

Auf dem Nördlichen Dänholm befindet sich eine kleine Parkplatzanlage am nördlichen Liebitzweg (ca. 10 Plätze) sowie unbefestigte öffentlich nutzbare Parkmöglichkeiten im Bereich des Nordufers. Saisonabhängig kommt es hier ebenfalls zu Engpässen.

Abb. 2.19: Verkehrsanlagen auf dem Dänholm



- | | | | |
|---|----------------------------------|---|----------------------------|
|  | Bundesstraße (Rügenbrücke) |  | Bushaltestelle |
|  | Landesstraße |  | Ampelanlage / Bahnschranke |
|  | übriges öffentliches Straßennetz |  | Klappbrücke |
|  | öffentliche Stellplätze |  | Anleger Hafenrundfahrt |
|  | nicht-öffentliche Stellplätze | | |
|  | Bahnstrecke | | |

Ver- und Entsorgungsnetze

Trinkwasser²⁶

Die Trinkwasserversorgung des Dänholms wird durch die Regionale Wasser- und Abwassergesellschaft Stralsund mbH (REWA) gewährleistet. Die Anbindung an das Festland und das Wasserwerk Andershof erfolgt über eine im Jahr 2001 errichtete Dükerleitung unter dem Ziegelgraben. Das Trinkwassernetz verläuft zum Teil straßenbegleitend, zum Teil straßenunabhängig und erschließt Gebäude im gesamten Inselbereich. Neben-, Lager- und Gewerbegebäude sind nur insoweit angeschlossen, wie dies für die jeweilige Nutzung erforderlich ist. So gibt es im Bereich der Bootshallen am Liebitzweg keine Trinkwasserleitungen. Neue Gebäude könnten im Rahmen der vorgesehenen Dimensionierung an das Trinkwassernetz angeschlossen werden.

Regenwasser²⁷

Das Regenwasser wird

- zum Teil dezentral versickert. Dies erfolgt vor allem auf dem Nördlichen und dem Kleinen Dänholm.
- zum Teil gesammelt und über das Regenwassernetz der REWA an sechs Stellen in den Strelasund eingeleitet. An einer Stelle nördlich des Rügendamms wird das Regenwasser von der L 296 (Rügendamm) versickert. Über den Graben 22 wird das Regenwasser des östlichen Rügendamm-Abschnitts in den Strelasund geleitet.
- zum Teil in das Schmutzwassernetz eingeleitet. Dies betrifft den Standort des Marinemuseums auf der Sternschanze.

Neue Gebäude könnten im Rahmen der vorgesehenen Dimensionierung an das Regenwassernetz angeschlossen werden.

Schmutzwasser²⁸

Das Schmutzwassernetz des Großen Dänholms ist seit dem Jahr 2001 über den Düker an das Festlandnetz angebunden. Netzbetreiber des Schmutzwassernetzes ist die REWA. Die bis zum Jahr 2001 benötigten zwei Kleinkläranlagen wurden durch Pumpwerke ersetzt. Sie befinden sich süd-östlich der ehemaligen Berufsschule an der Hiddenseer Straße sowie westlich des ehemaligen Kanonenbootsschuppens an der Straße „Am Alten Marinehafen“.

²⁶ Stellungnahme der Regionale Wasser- und Abwassergesellschaft Stralsund mbH (REWA) zum Entwurf des Strukturkonzeptes Dänholm vom 01.03.2012 sowie telefonische Auskunft am 30.11.2012

²⁷ vgl. oben

²⁸ vgl. oben

Sowohl auf dem Nördlichen Dänholm als auch auf dem Kleinen Dänholm wird das Schmutzwasser in dezentralen Kleinkläranlagen versickert oder in Sammelgruben gesammelt und abgefahren. Eine Anbindung beider Inselteile an das zentrale Schmutzwassernetz ist derzeit nicht geplant.

Fernwärme²⁹

Eine zentrale Wärmeversorgung wurde mit der Errichtung der Marinekaserne Mitte der 1930er-Jahre auf dem Großen Dänholm aufgebaut. Nicht an die Wärmeversorgung angeschlossen sind heute der Nördliche und der Kleine Dänholm sowie das Gewerbegebiet westlich der Straße „Zum Kleinen Dänholm“ auf dem Großen Dänholm. Seit ihrer Anlage wurde die zentrale Wärmeversorgung mit verschiedenen Kesselanlagen und Energieträgern betrieben (im Wechsel verschiedene Kohle- und Ölarten). Die aktuellen Kesselanlagen wurden im Jahr 1996 durch die Norddeutsche Energieagentur GmbH (NEA, jetzt E.on Hanse Wärme GmbH) errichtet und im Jahr 2008 modernisiert.

Das Fernwärmeleitungsnetz wird durch die SWS Energie GmbH betrieben. Es wurde zwischen den Jahren 2006 bis 2008 teilweise modernisiert, einzelne Anpassungen an den aktuellen Stand der Technik stehen jedoch noch aus.

Die Kesselanlagen werden derzeit mit Heizöl betrieben, das in einem 100.000 Liter fassenden Tank nördlich der Straße „Am Alten Marinehafen“ gelagert wird. Dieser befindet sich auf einem Privatgrundstück. Die Kesselanlagen befinden sich im Keller des privaten Gebäudes Rudenstraße 22. Zu dem ist es aufgrund gestiegener gesetzlicher Anforderungen für die Energieversorgung von öffentlichen Gebäuden und Neubauten erforderlich, diese – zumindest teilweise – mit erneuerbaren Energien zu beheizen. Aus diesen Gründen ist geplant, die Wärmeerzeugung für den Großen Dänholm umzustellen.

Vorgesehen ist die Errichtung eines mit Biomethan (bilanziell) betriebenen Blockheizkraftwerks, das durch einen gasbetriebenen Generator Strom erzeugt und Fernwärme zur Verfügung stellt. Es wird erwogen, das Versorgungsgebiet zu erweitern und über den Einsatz einer Fernwärmesatzung, die Abnahme zu sichern.

Die SWS Energie GmbH sieht die Errichtung eines neuen Heizhauses in der Nähe des bisherigen Kellerstandortes (Rudenstraße 22) vor. Standortanforderungen sind u.a. die Unterbringung des Generators (6,0 x 1,8 x 2,2 Meter) sowie von zwei unterirdischen Wärmespeichern von je 8 Kubikmetern unter dem Gebäude.

²⁹ Fernwärmeversorgungskonzept Dänholm der SWS Energie GmbH vom 27.03.2012

Stromversorgung³⁰

Das Stromverteilnetz wird von der SWS Netze GmbH, einer Tochter der SWS Stadtwerke Stralsund GmbH, betrieben. Der Dänholm ist über zwei unter Wasser verlaufende Mittelspannungsleitungen an das Festlandstromnetz angeschlossen: Eine Leitung rund 20 Meter nördlich der Ziegelgrabenbrücke sowie eine im Jahr 2001 im Zusammenhang mit der Unterdükerung des Ziegelgrabens neu verlegte Leitung. Die Freileitung parallel zur Ziegelgrabenbrücke dient der Bahnstromversorgung der DB Energie GmbH. Das Mittelspannungsnetz verläuft ausgehend von der neuen Leitung, die bis zur Trafostation „WSA“ an der Buswendeschleife geführt ist, weiter im Bereich der Straßen „Zum Kleinen Dänholm“, Rudenstraße sowie „Zur Sternschanze“. In insgesamt vier Trafostationen wird der Strom zur weiteren Verteilung im Niederspannungsnetz umgewandelt: Stationen „WSA“, „FGS“ (nördlich des Rügendamms) und „Rudenstraße“ der SWS Netze GmbH sowie die Station „Dänholm“ der E.ON edis AG. Über das weitere Verteilnetz sind alle bebauten Bereiche des Dänholms angeschlossen. Größere Maßnahmen im Bereich der Stromversorgung sind derzeit nicht geplant.

Gas³¹

Das Gasnetz in Stralsund wird durch die SWS Netze GmbH betrieben. Der Dänholm ist bisher nicht an das Gasnetz angeschlossen. Im Rahmen der Umstellung des Fernwärmenetzes auf Biomethanbetrieb (bilanziell) ist jedoch eine Anbindung an das Gasnetz auf dem Festland vorgesehen. Im Rahmen der Unterdükerung des Ziegelgrabens im Jahr 2001 wurde ein Leerrohr für die Gasversorgung mit angelegt. Eine Detailplanung für den weiteren Verlauf der Gasleitungen auf der Insel liegt derzeit nicht vor.

Telekommunikation³²

Telefon- und Internetverbindungen stehen auf dem Dänholm durch verschiedene Anbieter in ausreichender Qualität zur Verfügung. Festnetzanschlüsse können in DSL-Qualität mit meist bis zu 6 Mbit/s, je nach Anbieter in Teilbereichen auch mit 12-16 Mbit/s, eingerichtet werden. VDSL- und Breitbandkabelverbindungen mit höheren Übertragungsraten werden nicht angeboten. Auch im Mobilfunkbereich wird durch verschiedene Anbieter eine ausreichende Verbindungsqualität im UMTS-Standard (bis zu 14 Mbit/s) sichergestellt. Schnellere Verbindungen im LTE-Standard (bis zu 100 Mbit/s) stehen auf dem Dänholm derzeit nicht zur Verfügung.

³⁰ Zuarbeit SWS Energie GmbH am 03.01.2013

³¹ telefonische Auskunft SWS Energie GmbH am 30.11.2012

³² zusammengestellt anhand von Stichproben für 4 Adressen in den Online-Verfügbarkeitsprüfungen von Deutscher Telekom, Vodafone, o2 und Kabel Deutschland am 30.11.2012

Abb. 2.20: Netze der stadtechnischen Ver- und Entsorgung



Fernwärmenetz



Trinkwassernetz



Schmutzwassernetz



Regenwassernetz

2.5 Umweltschutz

Schallimmissionen

Der Dänholm kann nur in seinem süd-östlichen Teil als eine „ruhige Insel“ gelten.³³

Schallimmissionen durch Industrie und Gewerbe vom Festland

Maßgebend für die Schallimmissionen vom Festland sind Schallquellen des Nord- und des Südhafens, der Volkswerft sowie des Frankenhafens. Die Orientierungswerte³⁴ für allgemeine Wohngebiete von tags 55 dB(A) sowie nachts 40 dB (A) werden auf dem gesamten Dänholm eingehalten. Nur im Bereich des derzeitigen Gewerbegebietes im Westen des Großen Dänholms werden die Orientierungswerte nachts um bis zu 2 dB (A) überschritten.

Schallimmissionen durch Gewerbe auf der Insel

Größere Schallimmissionen durch Gewerbe auf dem Dänholm gehen von der Brecheranlage für das Baustoffrecycling im westlichen Gewerbegebiet sowie vom Holzgestalter am ehemaligen Kanonenbootsschuppen durch Kettensägearbeiten im Freien aus. Die gewerblichen Nutzungen auf dem Dänholm führen für den Tageszeitraum nur für den Nördlichen Dänholm, den östlichen Teil des Großen Dänholms sowie den Südteil des Kleinen Dänholms zu Beurteilungspegel von weniger als 55 dB(A).

Schallimmissionen durch Straßen- und Schienenverkehr

Wird der Lärm vom Straßen- und Schienenverkehr insgesamt betrachtet, wird der Orientierungswert für allgemeine Wohngebiete von tags 55 dB(A) erst in einer Entfernung von 230 Metern zum Schienenstrang auf dem Rügendamm erreicht. Im Nachtzeitraum wird der Orientierungswert für allgemeine Wohngebiete von 45 dB (A) in Entfernungen von 500 Metern zum Schienenstrang erreicht. Die Schallimmissionen verursacht durch den Verkehr stellen die größte Lärmbelastung für den Dänholm dar.

Lärmpegelbereiche

Die Lärmpegelbereiche werden nach DIN 4109 nach den Außenlärmpegeln für den Tageszeitraum berechnet. Die städtebauliche Planung orientiert ihre Anforderungen an passiven Schallschutz von Gebäuden an den Lärmpegelbereichen. Ab dem Lärmpegelbereich III sind in der Regel erhöhte Anforderungen an den passiven Schallschutz für schützenswerte Räume erforderlich.

³³ Untersuchung zu den Schallimmissionen auf der Insel Dänholm, Dezember 2009, TÜV Nord Umweltschutz GmbH & Co. KG

³⁴ DIN 18005, TA-Lärm

Im Lärmpegelbereich I, der sich auf eine Belastung bis auf 55 dB(A) bezieht, liegt nur der östliche Teil des Großen Dänholms. Der Lärmpegelbereich II zwischen 56 dB(A) und 60 dB(A) umfasst die Nordspitze des Nördlichen Dänholms, den Bereich zwischen dem LKW-Garagenhof an der Sternschanze und dem ehemaligen Kasernenareal auf dem Großen Dänholm sowie nahezu den gesamten Kleinen Dänholm. Der verbleibende Teil der Insel, der etwa die Hälfte der Inselfläche umfasst, liegt im Lärmpegelbereich III bzw. an den Verkehrsstrassen noch höher (vgl. Abb. 2.21: Umweltschutz, Seite 51).

Altlasten

Im Altlastenkataster der Hansestadt Stralsund sind als Altlastenverdachtsflächen erfasst (vgl. Abb. 2.21: Umweltschutz, Seite 51):³⁵

- A1 westliches Gewerbegebiet auf dem Großen Dänholm mit neun Verdachtsflächen
- A2 Tonnenhof auf dem Großen Dänholm
- A3 ehemalige Fischereigenossenschaft - Öllager auf dem Nördlichen Dänholm; Hier liegen noch keine orientierenden Untersuchungen vor.
- A4 Fischereihafen mit Slipanlage auf dem Kleinen Dänholm; Hier liegen noch keine orientierenden Untersuchungen vor.
- A5 ehemalige Tankstelle auf dem Nördlichen Dänholm

Im Ergebnis von Untersuchungen besteht für weitere Standorte folgender Bedarf:

- S1 Kampfbahn: Sanierung des ehemaligen Prallhangs notwendig³⁶
- S2 Badestelle: Sanierung notwendig
- S3 ehemalige Blatt-Werft: Schadstoffe im Untergrund sind bei Bodenarbeiten abfallrechtlich zu entsorgen.

Der Bereich des ehemaligen Heizhauses an der Straße „Am Alten Marinehafen“ kann aufgrund des erfolgten Bodenaustausches im Jahr 2005 als kontaminierungsfrei angesehen werden. Am Standort der abgerissenen Tankstelle am LKW-Garagenhof ergaben Bodenuntersuchungen keine Auffälligkeiten.

³⁵ Informationsstand August 2010, Amt 60, Abteilung 60.5 Umweltschutz der Hansestadt Stralsund

³⁶ Detailuntersuchung – Hansestadt Stralsund, Dänholm, Flur 32, Flurstück 109 ehem. Kampfbahn / Brandmittelplatz, September 2011

Küsten- und Hochwasserschutz

Küstenschutzstreifen

Nach dem Naturschutzausführungsgesetz des Landes ist zum Schutz der Küstengewässer ein 150 Meter land- und seewärts von der Mittelwasserlinie gemessener Küstenschutzstreifen einzuhalten. Ausgenommen vom Küstenschutzstreifen sind im Zusammenhang bebaute Ortsteile gemäß § 34 BauGB sowie Baugebiete, die über einen Bebauungsplan gesichert sind. Der Kernbereich des Großen Dänholms, der nordwestliche Teil des Nördlichen Dänholms sowie der Bereich des Nautineums auf dem Kleinen Dänholm liegen außerhalb des Küstenschutzstreifens.

Im Bereich des Küstenschutzstreifens dürfen bauliche Anlagen nicht errichtet oder wesentlich geändert werden. Diese Regelung gilt nicht für bestimmte Anlagen (z.B. Fischereihäfen). Ausnahmen für bestimmte bauliche Anlagen (z.B. Bootsschuppen, Stege) können zugelassen werden.³⁷

Bemessungshochwasser

Auch wenn auf dem Dänholm spezielle Hochwasserschutzanlagen nicht bestehen, müssen Ereignisse von schweren Sturmfluten verbunden mit zeitweisen Überschwemmungen bei der Nutzungsplanung berücksichtigt werden.

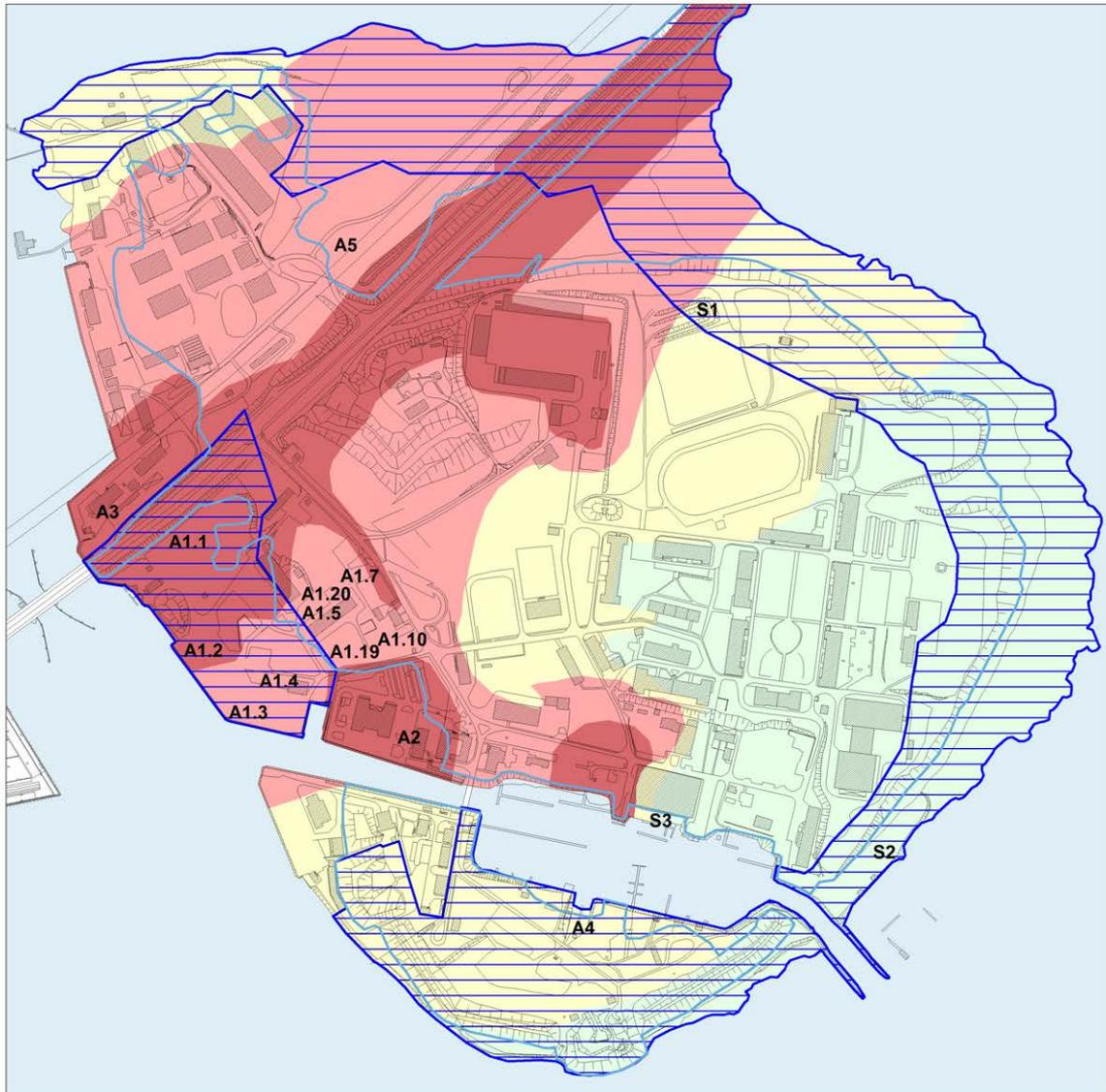
Das maßgebende Bemessungshochwasser für Stralsund liegt bei 2,60 Meter NHN.³⁸ Unterhalb dieses Wertes liegen folgende Teilbereiche des Dänholms:

- Etwa drei Viertel der Landfläche des Nördlichen Dänholms fallen in dieses Höhen-niveau. Der über dem Bemessungshochwasser liegende Teil erstreckt sich auf den Bereich der Bootshallen des Wassersportzentrums bis zum Rügendamm.
- Auf dem Großen Dänholm gehören die gesamte dem östlichen Hochufer vorgelagerte Uferzone sowie weite Teile des westlichen Gewerbegebietes einschließlich Wasser- und Schifffahrtsamt zu den gefährdeten Bereichen.
- Auf dem Kleinen Dänholm liegen im Bereich des Bemessungshochwassers der westliche Teil des Nautineums, ein Randbereich des heutigen Fischereigeländes sowie die den Wallanlagen vorgelagerten südlichen Uferbereiche.

³⁷ Vgl. Gesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 23. Februar 2010, § 29 Küsten- und Gewässerschutzstreifen

³⁸ Vgl. Generalplan Küsten- und Hochwasserschutz Mecklenburg-Vorpommern und Richtlinie 2-5/2012 des Regelwerkes „Küstenschutz Mecklenburg Vorpommern“

Abb. 2.21: Umweltschutz



 Küstenschutzstreifen (Gem. § 29 NatSchAG MV sind im Zusammenhang bebaute Ortsteile nach § 34 BauGB wie dargestellt nicht Bestandteil des Küstenschutzstreifens.)

 Linie Bemessungshochwasser (2,60 m NHN)

Lärmpegelbereiche nach DIN 4109
(Maßgeblicher Außenlärmpegel Gewerbe und Verkehr)

 Lärmpegelbereich IV und mehr (über 65 dB(A))

 Lärmpegelbereich III (61 bis 65 dB(A))

 Lärmpegelbereich II (56 bis 60 dB(A))

 Lärmpegelbereich I (bis 55 dB(A))

 **A1 S1** Altlastenverdachtsfläche (s. Liste Seite 49)

2.6 Städtebauliche Mängel und Potenziale

Städtebauliche Mängel

Im Ergebnis der Analysen zeigen sich eine Reihe von städtebaulichen Mängeln für die Insel: unzureichende Erschließung, Nutzungskonflikte, Leerstand und Unternutzungen, Pflegerückstand, Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes.

Unzureichende Verbindung der Inselteile und Verkehrserschließung

- Die Zusammengehörigkeit und wechselseitige schnelle Erreichbarkeit des Nördlichen und des Großen Dänholms ist unterentwickelt. Die Verkehrsstrasse des Rügendamms ist eine erhebliche Barriere zwischen beiden Inselteilen.
- Die heutige Ausformung der Kreuzung Rügendamm / Straße „Zum Kleinen Dänholm“ mit der Bahntrasse stellt ein hohes Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmenden dar.
- Die Erschließung der Insel über den ÖPNV ist mit Blick auf eine intensivierete Nutzung unterentwickelt.
- Im Bereich des ehemaligen Kasernenareals mit den Bildungseinrichtungen und größeren Arbeitsstätten bestehen Engpässe für den ruhenden Verkehr. Für den Nördlichen Dänholm stellt der ungeordnete ruhende Verkehr im Bereich des Nordufers ein Problem dar.

Zahlreiche Nutzungskonflikte und Unternutzungen

- Weite Inselteile des Dänholms sind störenden Schallemissionen vom Verkehrslärm ausgesetzt.
- Der heute gewerblich geprägte Bereich im Westteil des Großen Dänholms stellt mit der Nutzungsart Baustofflager eine Unternutzung dar.
- Der LKW-Garagenhof, der neben den Fuhrparks von Bundeseinrichtungen auch gewerblichen Betrieben einen Standort bietet, steht im Konflikt zur denkmalgeschützten Sternschanze. Er zieht zudem Verkehre in einen attraktiven Landschaftsraum.
- Einzelne Standorte in zentraler Lage auf dem Großen Dänholm sind vom Gebäudeleerstand sowie ungenutzten und einfach begrüntem Baupotenzialflächen geprägt.

- Der im östlichen Bereich des Großen Dänholms gelegene Standort für Wohncontainer-Häuser als Gemeinschaftsunterkunft des Landkreises für Asylbewerber stellt aufgrund des Gebäudetyps und des Erscheinungsbildes einen städtebaulichen Missstand dar.

Mangelnde Wahrnehmung der Landschaftsqualitäten und der Besonderheiten

- Die Insellage und die angrenzenden Landschaftsräume am Strelasund sind derzeit vom Großen und Kleinen Dänholm nur eingeschränkt wahrnehmbar, da weite Küstenbereiche unzugänglich und gezielte Blickbeziehungen kaum ausgebildet sind.
- Uferbereiche auf dem Nördlichen Dänholm mit Bezug zum Wasser und einmaligen Blickbeziehungen auf die historische Altstadt, die Insel Hiddensee und den Ort Altefähr auf Rügen sind unzureichend erschlossen.
- Die Eingangssituation für den Großen Dänholm ist durch das Erscheinungsbild des Baustofflagers stark beeinträchtigt.
- Die Besonderheit der Anlage der Sternschanze kommt durch den Wald, dem städtebaulichen Missstand des LKW-Garagenhofs sowie der nicht mehr vorhandenen Verbindung zum ehemaligen Marinehafen unzureichend zur Geltung.
- Das räumliche Zentrum der Insel im Bereich des ehemaligen Kaserneneingangs und der heutigen Buswendeschleife ist funktional und gestalterisch nicht entwickelt.

Abb. 2.22: Städtebauliche Mängel



- stadtbildstörende, ungeordnete bzw. unter Wert genutzte Bereiche
- stadtbildstörender Gebietsrand
- ! fehlender zentraler Ort
- Lärmimmissionen
- fehlende Sichtbeziehungen zum Wasser
- nicht bzw. unzureichend erschlossene Uferbereiche
- ⊘ fehlende Verknüpfung
- öffentliches Straßennetz, überwiegend mit Aufwertungsbedarf

Städtebauliche Potenziale

Den städtebaulichen Mängeln stehen zahlreiche Potenziale gegenüber. Sie bilden Ausgangspunkte der weiteren Inselentwicklung. Der festgestellte geringe bauliche Entwicklungsdruck in den vergangenen 20 Jahren hat in diesem Zusammenhang eine positive Seite: Wichtige Entwicklungsmöglichkeiten wurden bisher nicht verbaut.

Hohe Lagegunst, hohe Attraktivität für Tourismus und Naherholung

- Die Insel verfügt über eine hohe Lagegunst in Bezug zum Stadtzentrum mit der historischen Altstadt und ist in vergleichsweise kurzen Distanzen erreichbar.
- Mit ihren landschaftsräumlichen und maritimen Qualitäten stellt die Insel ein Pendant zum hoch urbanen Altstadterlebnis dar. Eine Intensivierung der touristischen Nutzung über ergänzende Angebote bietet sich für den Dänholm an.
- Die landschaftlichen Qualitäten, die Wassersportangebote, die Strandnutzung auf dem Nördlichen Dänholm sowie weitere Sportangebote auf der Insel haben bereits heute ihren Stellenwert für die Naherholung und Freizeitgestaltung. Für weitere Angebote für Sport und Spiel bietet die Insel geeignete Möglichkeiten.

Besondere Nutzungen und Entwicklungsstandorte in einer Denkmallandschaft

- Mit den beiden Museumsstandorten, Wassersporteinrichtungen, Künstlerwerkstatt, Hotel, Bildungseinrichtungen, maritimem Gewerbe, Technikstützpunkten und Behörden bis hin zum Fischereibetrieb verfügt der Dänholm über eine besondere Nutzungsmischung in wertvollen baulichen Ensembles. Darauf orientiert, erscheinen Erweiterungen im Nutzungsspektrum in den Bereichen Tourismus, maritimes Gewerbe und Wohnen gegeben.
- Die bereits vorhandenen touristischen Ziele, wie die Museumsstandorte oder die militärhistorischen Anlagen, bieten ein ausreichendes Potenzial für ein gezieltes touristisches Standortmarketing mit einem zentralen Informationsangebot auf der Insel. Dieses könnte als Ausgangspunkt für eine deutlich verbesserte räumliche Verknüpfung der touristischen Orte fungieren.
- Auf dem Dänholm befinden sich zahlreiche untergenutzte Flächen außerhalb von wertvollen Räumen für den Naturschutz und die Landschaftspflege, die für neue Nutzungen aktiviert werden können.

Städtebaulicher Rahmenplan Insel Dänholm Hansestadt Stralsund

Bestandsplan

Oktober 2013



- kulturelle Nutzung
- maritime Nutzung
- Gemeinbedarf
- Mischnutzung
- Wohnnutzung
- gewerbliche Nutzung
- Leerstand (Gemeinbedarf)
- Wald / Grünfläche
- Brachfläche, Wiese / Sukzessionsfläche
- Strand / Schilffläche
- geschützte Biotope / Artenschutz
- Sportboothafen / Anleger Schifffahrt
- Spielplatz / Sportplatz
- öffentliches Straßennetz
- öffentliche / nicht-öffentliche Stellplätze
- Bahnanlagen
- Bushaltestelle
- Einzeldenkmal

3. Entwicklungsleitlinien, Leitbild und Gesamtplan

3.1 Entwicklungsleitlinien

Die Entwicklungsleitlinien für die Insel sind im Strukturkonzept Insel Dänholm dargestellt. Das von der Hansestadt Stralsund im Jahr 2011 erarbeitete Konzept bildet die Vorstufe zum städtebaulichen Rahmenplan. Für das Strukturkonzept gaben die Ergebnisse eines Workshops im März 2011 wichtige Orientierungen und ergänzten die bereits erarbeiteten planerischen Konzepte und Untersuchungen zu verschiedenen Themen und Teilräumen für die Insel Dänholm ab dem Jahr 2000.

Workshop zur zukünftigen Entwicklung des Dänholms

Am 11. März 2011 organisierte die Hansestadt Stralsund im Nautineum den Workshop zur zukünftigen Entwicklung der Insel Dänholm. Rund 90 interessierte Bürgerinnen und Bürger nutzten diese Beteiligungsmöglichkeit. Ausgehend von der Vorstellung bereits vorhandener Konzepte wurden von den Teilnehmenden in fünf Arbeitsgruppen Mängel und Potenziale sowie Planungsvorschläge herausgearbeitet und diskutiert. Die Arbeitsgruppen organisierten sich nach den Themen: Tourismus und Freizeit, Natur und Naherholung, Wirtschaft und Behörden, andere Nutzungen sowie Verkehr.

Abb. 3.1: Workshop am 11. März 2011 im Nautineum



Die Ergebnisse des Workshops verdeutlichen eine überwiegend gemeinsame Sicht der Beteiligten auf die Handlungsbedarfe sowie die Schwerpunkte der weiteren Inselentwicklung. Die folgende Tabelle stellt die Planungsvorschläge der jeweiligen Gruppenarbeiten im Überblick dar. Über die Zusammenschau werden die Prioritäten für die Insel Dänholm verdeutlicht.³⁹

³⁹ Vgl. Dokumentation Workshop zur zukünftigen Entwicklung des Dänholm, Nautineum 11. März 2011

Abb. 3.2: Planungsvorschläge der Arbeitsgruppen des Workshops und Prioritäten (grau markiert, ab mindestens drei Nennungen)

Arbeitsgruppen	Tourismus und Freizeit	Natur und Erholung	Wirtschaft und Behörden	andere Nutzungen	Verkehr
Insel als Ganzes					
grünen und maritimen Charakter bewahren und stärken	x	x	x	x	
Denkmalcharakter erhalten		x	x		
ufernahen Rundweg herstellen	x	x	x	x	x
Molenverbund realisieren				x	x
Aufenthaltssorte an Ausblicken schaffen: Altstadt, Altfähr, Wasserflächen	x	x			
touristische Angebote ausbauen	x	x	x	x	
z.B. Camping- und Reisemobilplatz	x	x		x	
Anleger Minikreuzfahrt	x			x	x
weitere Hotels, Jugendherberge		x	x	x	
Ferienhäuser				x	
Aussichtsturm		x			
sportliche Angebote erweitern	x	x	x	x	
z.B. Spiel- und Grillplätze	x				
Skater-, Eislauf-, Indoor-Anlagen	x				
kulturelle/museale Angebote ergänzen	x	x	x		
z.B. Museumshafen	x				
weitere Künstler		x			
gastronomische Angebote ausbauen	x	x	x		
kleinteiliges maritimes Gewerbe zulassen und ordnen	x				
Bildungs- und Forschungseinrichtungen sichern und erweitern		x			
Wohnnutzung erweitern ja / nein		nein	nein	ja	
Verkehrsanbindung verbessern	x	x	x		x
z.B. Unterführung Rügendamm		x	x		x
Eisenbahnhaltepunkt		x			x
Minibus (hop on – hop off)					x
Kreisverkehr am Rügendamm					x
Parkplatzsituation verbessern	x				
z.B. zentraler Besucherparkplatz	x			x	
Wegweisung/Werbung verbessern	x	x			x
Pflege und Unterhaltung intensivieren	x	x			
Beleuchtung verbessern	x	x			
Eigentumsklärung umsetzen - vorzugsweise in öffentliche Hand		x	x		

Arbeitsgruppen	Tourismus und Freizeit	Natur und Erholung	Wirtschaft und Behörden	andere Nutzungen	Verkehr
Nördlicher Dänholm					
Badestrand aktivieren	x	x		x	
Bereich Öl-/Feuerwehr als Freizeitbereich umnutzen		x	x		
maritimes Gewerbe am Kai entwickeln			x	x	
Bedingung: öffentlicher Weg an der Kaikante			x		
Großer Dänholm					
Winterlager für Sportboote im westlichen Gewerbegebiet schaffen				x	
maritimes Gewerbe im westlichen Gewerbegebiet ansiedeln ja / nein	nein		ja		
LKW-Garagenhof zurückbauen, verlagern, verkleinern		x	x	x	
Wiederherstellung der historischen Schanzenanlage		x	x		
Rückbau der Wohncontainer-Häuser (Unterkunft für Asylbewerber)		x			
Ertüchtigung ehemalige Badestelle		x			
Kleiner Dänholm					
Auslichten des Gehölzbestandes auf den Wallanlagen		x			
Erweiterung des Nautineums			x	x	
Erhalt des Fischerbetriebs mit Verkauf				x	

Strukturkonzept Insel Dänholm

Im Strukturkonzept Insel Dänholm vom Dezember 2011 sind die allgemein gefassten Leitlinien der Inselentwicklung dargestellt. Zum Strukturkonzept erfolgte Anfang des Jahres 2012 eine öffentliche Beteiligung sowie die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.

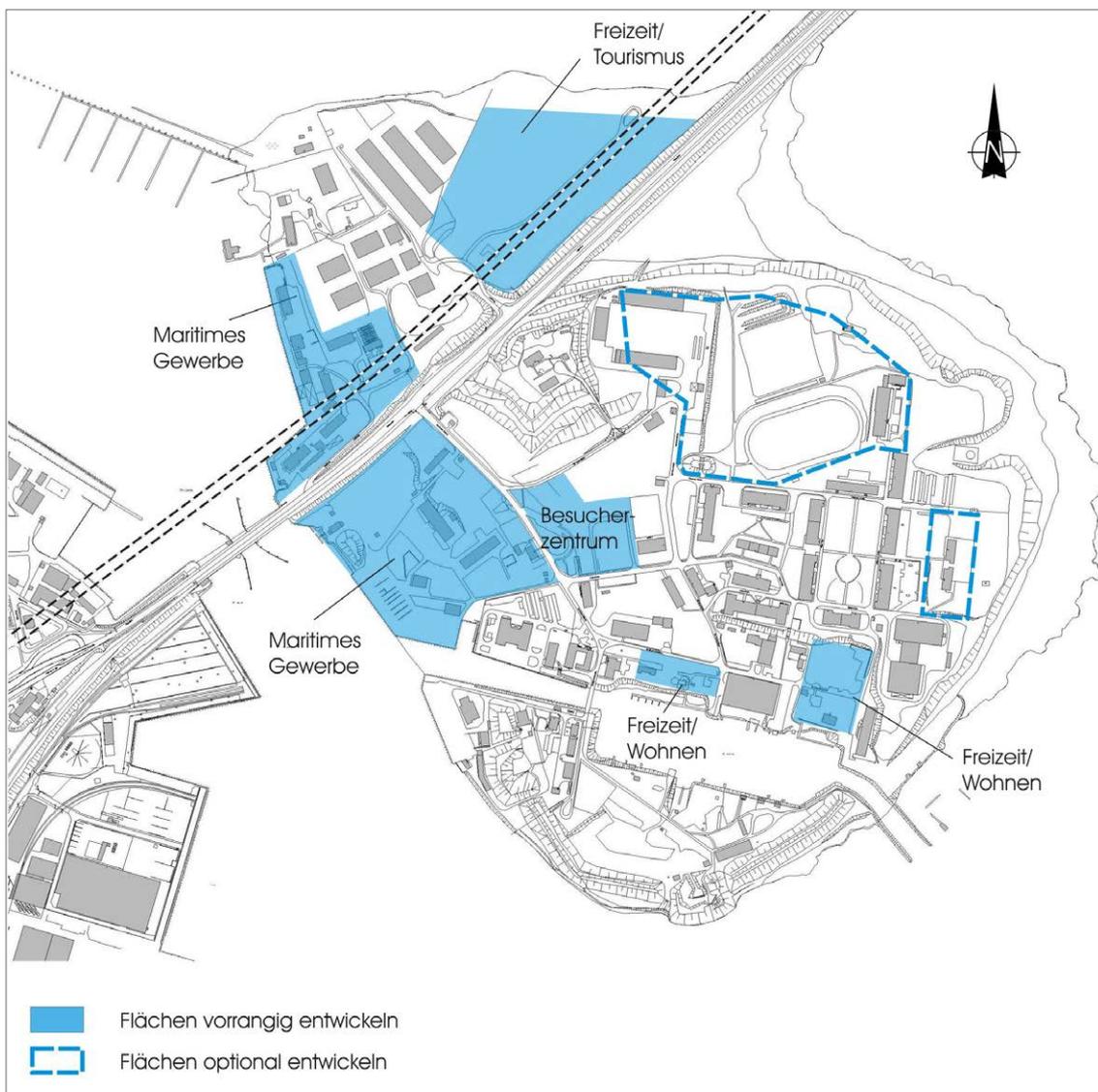
Die Zielaussagen des Strukturkonzeptes sind in den darauf aufbauenden Konzepten des städtebaulichen Rahmenplans integriert und konkretisiert.

Konzept der Entwicklungsschwerpunkte

Leitziele

- Ansiedlung von Nutzungen auf brachliegenden Flächen
- Ausbau der Angebote für Freizeit, Tourismus und Wohnen mit Wasseranbindung
- Ausbau des maritimen Gewerbes auf bereits gewerblich genutzten Flächen

Abb. 3.3: Konzept der Entwicklungsschwerpunkte - Strukturkonzept Insel Dänholm



Konzept der Aufwertungsschwerpunkte

Leitziele

- Aufwertung der prägenden Elemente des Stadtbildes:
denkmalgeschützte und ortsbildprägende Gebäude, Hafenbecken
- Ausbau und Sicherung touristischer Zielpunkte:
Wasserkante auf dem Nördlichen Dänholm, museale Einrichtungen, Fischereihafen

Abb. 3.4: Konzept der Aufwertungsschwerpunkte - Strukturkonzept Insel Dänholm

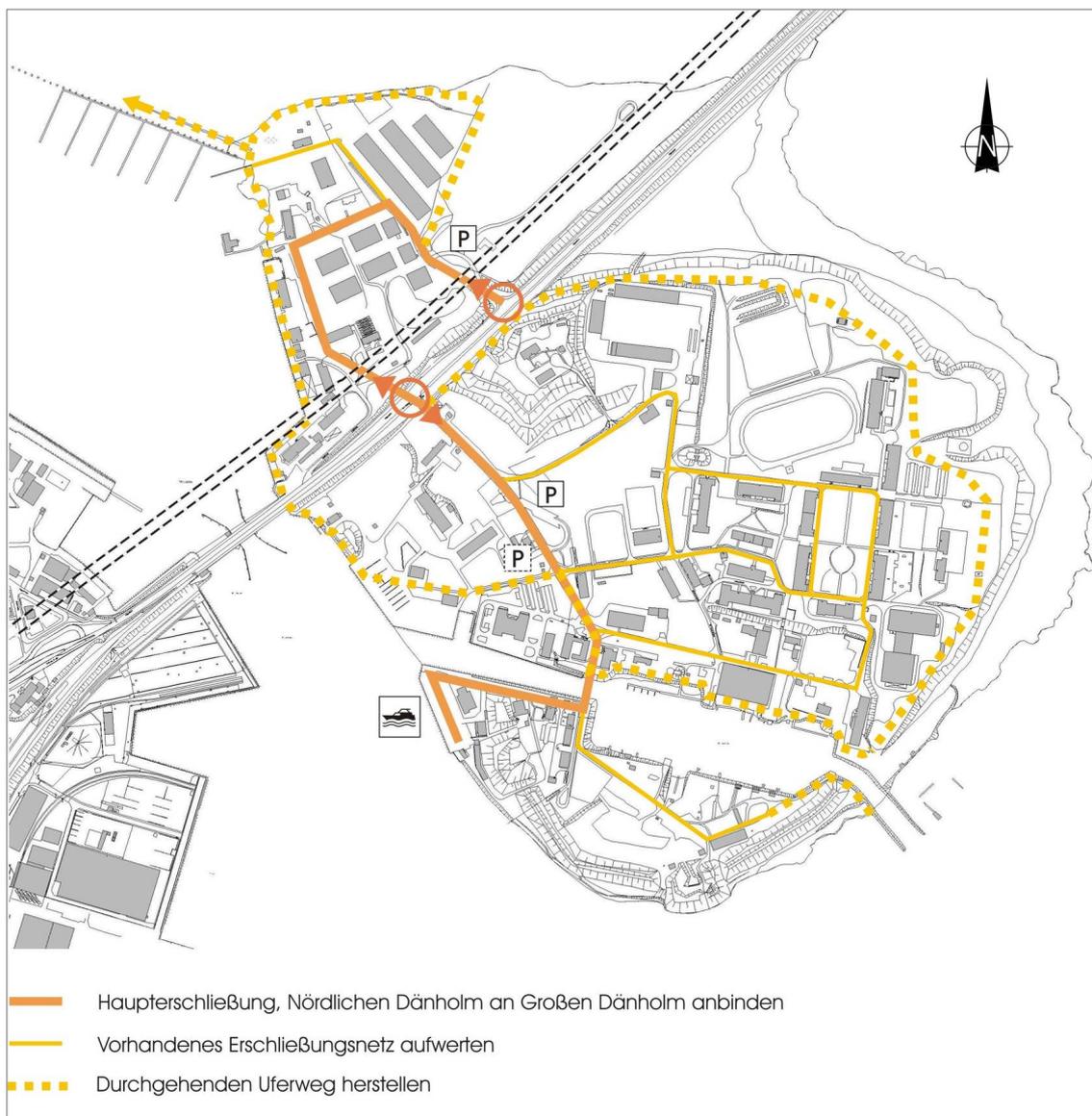


Erschließungskonzept

Leitziele

- Herstellung einer direkten Verkehrsanbindung zwischen beiden Seiten des Rügendamms
- Aufwertung des vorhandenen Erschließungsnetzes durch eindeutige Verkehrsführung und verbesserte Ausschilderung
- Herstellen von attraktiven Fußwegeverbindungen
- Verbesserung der Stellplatzsituation durch Schaffung von zentralen Stellplatzanlagen

Abb. 3.5: Erschließungskonzept - Strukturkonzept Insel Dänholm

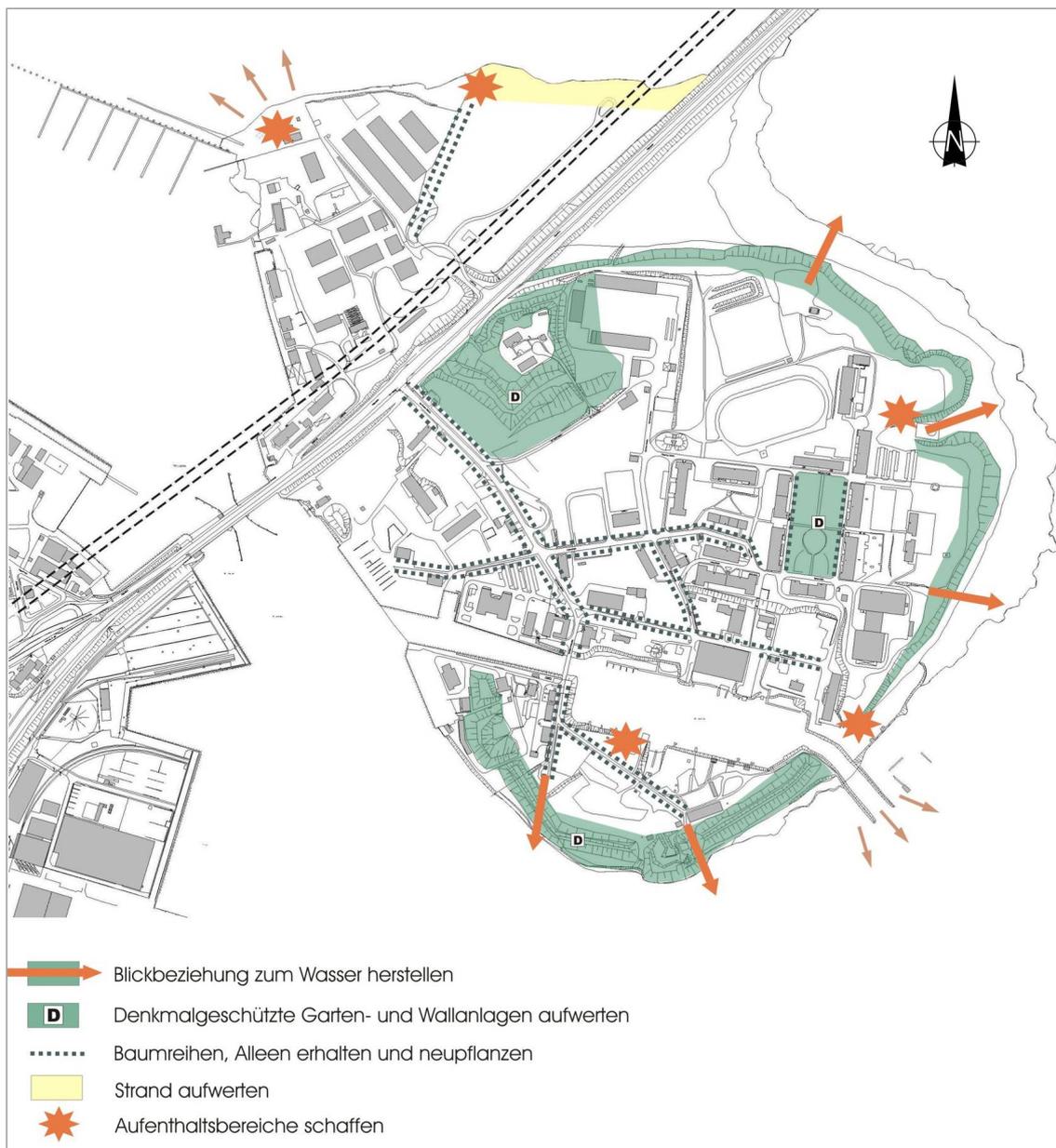


Grün- und Freiflächenkonzept

Leitziele

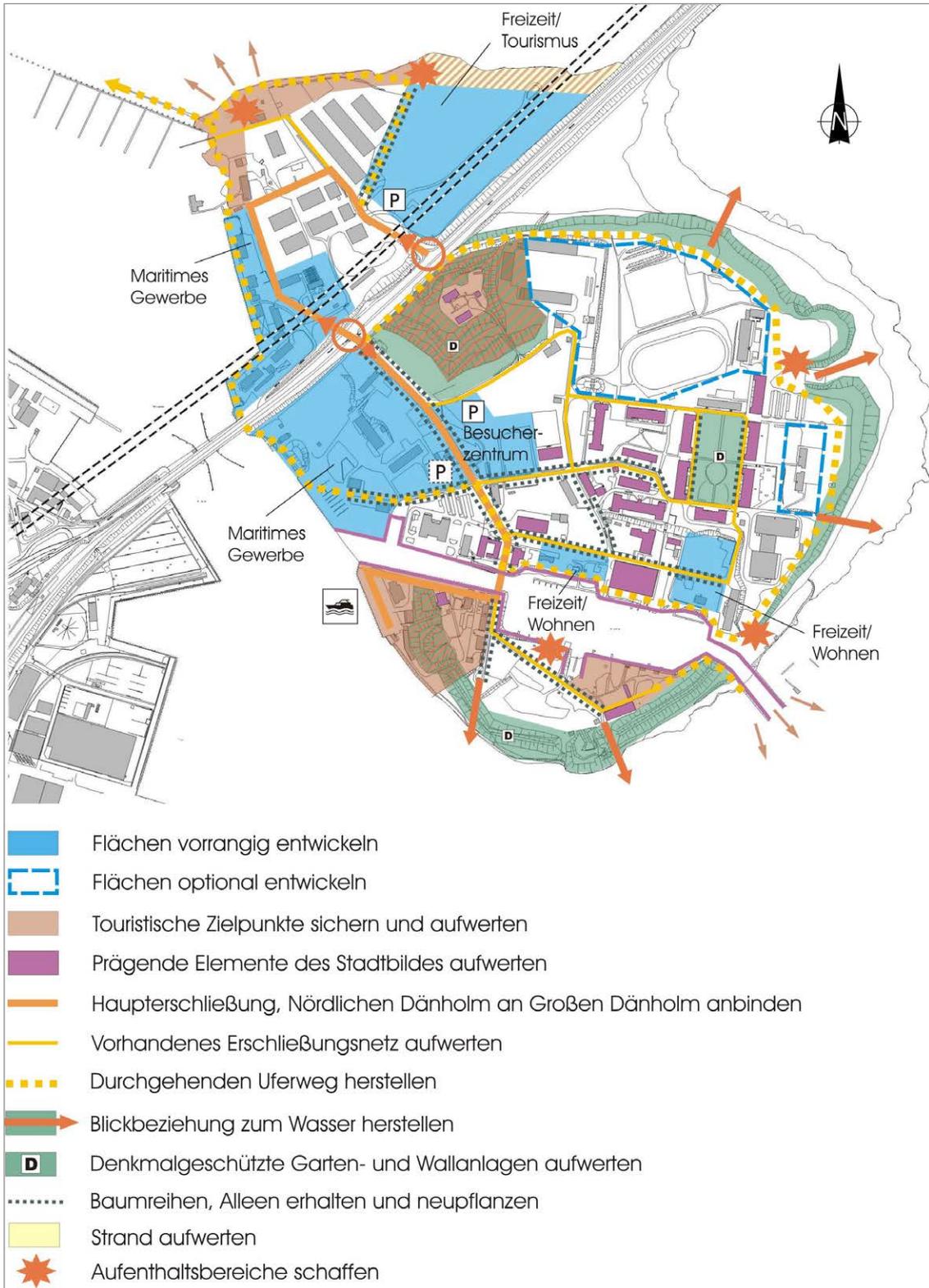
- Erhalt des landschaftlich geprägten Charakters der Insel, einschließlich Aufwertung der denkmalgeschützten Garten- und Wallanlagen
- Steigerung der Naherholungsqualität durch Schaffung neuer Aufenthaltsbereiche
- Erhalt des Gehölzgürtels mit Herstellung von Sichtbeziehungen zum Wasser
- Pflanzung einer Allee entlang der Haupteinfahrtsstraße „Zum Kleinen Dänholm“ sowie Erhalt und Aufwertung der vorhandenen Alleen und Baumreihen
- Aufwertung des Strandbereiches „Schwemmi“ auf dem Nördlichen Dänholm

Abb. 3.6: Grün- und Freiflächenkonzept - Strukturkonzept Insel Dänholm



Gesamtkonzept

Abb. 3.7: Gesamtkonzept - Strukturkonzept Insel Dänholm



3.2 Städtebauliches Leitbild

Das städtebauliche Leitbild für die Insel Dänholm orientiert sich an den vorhandenen Potenzialen und der besonderen Stellung der Insel für die Hansestadt Stralsund in historischer Kontinuität. Es verfolgt eine behutsame Inselentwicklung, die der gewachsenen Nutzungsvielfalt Rechnung trägt. Als Motto für das städtebauliche Leitbild wird vorgeschlagen:

Dänholm - Stralsunds grüne Insel

Das Motto betont einerseits die Verbundenheit der Insel mit dem touristischen, kulturellen, sportlichen und wirtschaftlichen Leben Stralsunds. Andererseits wird die spannungsvolle Beziehung, die sich zwischen der durchgrünten Insel und dem nahen Stadtzentrum bildet, hervorgehoben. Das Leitbild wird mit fünf Images untersetzt, die vorhandene Besonderheiten und Alleinstellungsmerkmale der Insel aufnehmen.

Image: Grüne Insel

Der Dänholm wird als „grüne Insel“ wahrgenommen und ist das „grüne Pendant“ zum urbanen Zentrum der Hansestadt Stralsund mit der historischen Altstadt.

Zu stärkende städtebauliche Merkmale sind:

- Waldgürtel und naturnahe Küstenabschnitte
- historische Wallanlagen
- zusammenhängende und gliedernde Grünzüge
- öffentliche Grün- und Parkanlagen



Image: Insel des Freizeitsports

Der Dänholm und der Wassersport sind untrennbar miteinander verbunden. Vielfältige Sportangebote machen die Insel zu einem Zentrum für den Freizeitsport mit Anziehungskraft weit über Stralsund hinaus.

Zu stärkende städtebauliche Merkmale sind:

- Einrichtungen des Wassersports
- Badestrand „Schwemmi“
- Sport- und Spielangebote am Besucherzentrum
- Rundweg zum Radfahren, Skaten, Joggen, Walken



Image: Insel mit besonderen Orten

Die Lage, die Museen, militärhistorische Anlagen, die Insellandschaft und das maritime Flair bieten zahlreiche Anziehungspunkte für den Tourismus. Die besonderen Orte der Insel sind über attraktive Wege miteinander verknüpft.

Zu stärkende städtebauliche Merkmale sind:

- Einrichtung eines Besucherzentrums
- touristische Zielorte: Museen, Sternschanze, Uferzone Nördlicher Dänholm, Achse „Am Alten Marienhafen“
- historisches Kasernenareal



Image: Insel maritimer Technik und Wirtschaft

Maritime Technik und Wirtschaft haben auf der Insel eine lange Tradition. Sie prägen das Bild der Insel und verbinden erlebbare historische Zeugnisse mit heutigen Betrieben und Dienstleistungen.

Zu stärkende städtebauliche Merkmale sind:

- Maritime Gewerbestandorte am Westufer
- Fischerei auf dem Kleinen Dänholm
- Behördenstandorte mit maritimen Aufgaben



Image: Insel der Bildung und Bundesbehörden

Mit der Aufgabe der militärischen Nutzung hat sich die Insel zu einem Zentrum der Ausbildung und von Behörden des Bundes entwickelt. Technische Ausbildung, Praxis und Wissenschaft sind auf der Insel eng miteinander verzahnt.

Zu stärkende städtebauliche Merkmale sind:

- Standorte der Bildungseinrichtungen
- Standorte der Bundesbehörden
- bedarfsgerechte ÖPNV-Erschließung



3.3 Integrierter Gesamtplan - Erläuterung zentraler Planaussagen

Der integrierte Gesamtplan des Rahmenplans stellt die städtebaulichen Entwicklungsvorstellungen für die Insel Dänholm in ihrer Gesamtheit dar. Er fasst die Darstellungen des Nutzungskonzeptes, des Grün- und Freiflächenkonzeptes sowie des Erschließungskonzeptes zusammen. Im folgenden Abschnitt werden die zentralen Planaussagen des integrierten Gesamtplans erläutert.

Erschließung der Inselteile

Die Verbesserung der Verbindung und Erschließung der Inselteile ist eine Schlüsselaufgabe zur Steigerung der Attraktivität des Dänholms für den Tourismus, die Freizeitnutzung und für Gewerbeansiedlungen.

Ziel ist es, die vorhandene Kreuzung Rügendamm / Straße „Zum Kleinen Dänholm“ um eine Zufahrt zum Nördlichen Dänholm zu erweitern und zugleich die Sicherheit im Bereich der Bahnquerung für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Ausgehend von der neuen Zufahrt für den Nördlichen Dänholm wird der Liebitzweg als Ringstraße erweitert. Für beide Inselteile werden erweiterte Buserschließungen ermöglicht. Für den autoorientierten Besucherverkehr werden auf dem Nördlichen Dänholm sowie auf dem Großen Dänholm Großparkplätze angelegt. Das Erschließungsnetz wird hierarchisch gestaltet: Straßen mit Fahrradverkehr und Tempo 30, Mischverkehrswege, gemeinsame Rad- und Fußwege, Fußwege.

Der Nördliche und der Große Dänholm werden über einen neuen Rundweg verbunden. Er ist in weiten Teilen zum Ufer orientiert und verknüpft touristische Zielorte. An besonderen Aussichtspunkten werden Aufenthaltsbereiche am Rundweg geschaffen.

Nördlicher Dänholm

Die Hauptnutzung des Nördlichen Dänholms durch das Wassersportzentrum wird gesichert. Die gewerbliche Nutzung am westlichen Uferbereich wird erweitert. Hier werden maritime Gewerbebetriebe ermöglicht.

Der westliche und nördliche Uferbereich des Inselteils wird für die Öffentlichkeit zugänglich gestaltet. Der Uferbereich am Sportboothafen wird als Parkanlage mit neuer Gastronomie umgenutzt. Durch einen neuen Anleger für die Flussschifffahrt erhält der Bereich einen weiteren touristischen Impuls. Bei Umsetzung der Vision „Molenverbund“ bildet die Parkanlage den Inselauftakt.

Im nord-östlichen Inselteil wird ein Campingplatz mit dem Schwerpunkt Reisemobile eingeordnet. Der vorhandene Badestrand wird unter Berücksichtigung der Anforderungen des Naturschutzes gesichert und behutsam aufgewertet.

Großer Dänholm

Im Zentrum des Inselteils ist ein Besucherzentrum geplant. Dem Zentrum zugeordnet sind der Besucherparkplatz sowie eine Grünanlage mit integrierten Angeboten für Spiel und Sport.

Die Anlage der Sternschanze wird gestärkt über die Rekonstruktion des östlichen Walls nach Rückbau des LKW-Garagenhofs, eine verbesserte Wegeanbindung zum ehemaligen Marinehafen sowie denkmalpflegerisch und naturschutzfachlich abgestimmte Maßnahmen im Waldbestand. Der landschaftlich geprägte Bereich östlich der Sternschanze einschließlich des Bereichs des Sportplatzes Ummanzer Straße wird als potenzieller Entwicklungsraum für Tourismus, Freizeit und Gesundheit vorgehalten.

Die Standorte der Bundes- und Bildungseinrichtungen einschließlich möglicher Erweiterungen werden gesichert. Größere bauliche Entwicklungen mit Orientierung auf Mischnutzungen werden in der Achse „Am Alten Marinehafen“ ermöglicht. Der Standort mit den Wohncontainer-Häusern im östlichen Inselteil wird als Wohngebiet gesichert. Hier wird ein Wandel der Gebäudeform angestrebt.

Das zum westlichen Ufer orientierte Gewerbegebiet wird neu geordnet und soll Neuanordnungen von maritimen Gewerbebetrieben sowie den von der Sternschanze verlagerten Anlagen der Bundeseinrichtungen dienen. Der Uferbereich des Gebietes wird für die Öffentlichkeit zugänglich gestaltet. Grünzonen sind an den Gebietsrändern zur Straße „Zum Kleinen Dänholm“ und zum Rügendamm eingeordnet.

Orientiert zum Sportboothafen im ehemaligen Marinehafen wird am süd-östlichen Ufer des Inselteils die Option für einen weiteren Sportboothafen vorgehalten.

Kleiner Dänholm

Die Standorte sowie Erweiterungsmöglichkeiten für das Nautineum sowie einen Fischereibetrieb werden gesichert. Der Anlegerbereich für die Hafenrundfahrt mit Zuwegung wird aus dem Bereich des Nautineums ausgegliedert und öffentlich zugänglich. Das Westufer am Nautineum erscheint für die Kreuzschiffahrt als Anleger sowie als Notfallliegeplatz geeignet.

Über einen separaten kleinen Rundweg werden die denkmalgeschützten Wallanlagen sowie der Landschaftsraum erlebbarer. Mit Orientierung zum ehemaligen Marinehafen ist eine Parkanlage mit einem besonders gestalteten Aufenthaltsbereich geplant.

Städtebaulicher Rahmenplan Insel Dänholm Hansestadt Stralsund

Integrierter Gesamtplan

Juli 2014



-  Tourismus
(u.a. Museen, Besucherzentrum)
-  Gemeinbedarf
(u.a. Behörden, Bildungseinrichtung)
-  Sport
(u.a. Wassersport, Turnhalle)
-  Wohnen
-  Mischnutzung
(u.a. Wohnen, Gewerbe, Kultur, Soziales)
-  Maritimes Gewerbe
-  Bestandsgebäude
-  Gebäudeneubau
-  Grün- und Waldflächen
-  Bäume Bestand / Planung
-  potenzielle Entwicklungsflächen
-  Grünflächen an Verkehrsanlagen
-  nicht-öffentliche Grün- / versiegelte Flächen
-  Flächen für besondere Aufenthaltsbereiche
-  Spielplatz / Sportplatz
-  Rundweg / andere Wege
-  Ausblicke
-  Strandflächen
-  Schilf- und Sukzessionsflächen
-  Erschließungsstraßen mit Fußwegen / Mischverkehrsflächen / Parkplätze
-  Bushaltestelle
-  Bahnanlagen
-  Anleger Schifffahrt Bestand / Planung
-  Sportboothafen Bestand / Optional
-  Flurstücksgrenzen

4. Nutzungskonzept

4.1 Ziele

Das Nutzungskonzept für die Insel Dänholm greift in seinen Grundzügen die bereits im Flächennutzungsplan der Hansestadt Stralsund dargestellten Ziele auf. Entsprechend gliedert sich die Insel in die naturnahe und landschaftlich betonte Zone im Norden, Osten und Süden, die baulich und gewerblich betonte Zone im Westen sowie in die Kernzone, als vielschichtiges Zentrum für Tourismus, Kultur, Freizeit, Sport, Bildung, Wohnen und Bundesbehörden. Ziel ist eine stärkere Verknüpfung der Inselteile.

Ziele des Nutzungskonzeptes

1. Verbindung der Inselteile, Einbindung der Insel in den touristischen Schiffsverkehr, Einrichtung von zentralen Besucherparkplätzen
2. Wahrung und Aufwertung der prägenden Freiraumstrukturen sowie baulichen Ensembles, Ergänzung von Grünzügen, Schaffung von Aufenthaltsbereichen
3. Verknüpfung der touristischen Ziele über einen ufernahen Rundweg
4. Einrichtung eines Besucherzentrums im Zentrum der Insel
5. Sicherung von Standorten und Erweiterungsmöglichkeiten für vorhandene Kultur- und Sporteinrichtungen, Bundesbehörden und maritime Gewerbebetriebe
6. Bauliche Entwicklung untergenutzter Bereiche nördlich des ehemaligen Marinehafens für Tourismus-, Misch- und Wohnnutzungen
7. Einrichtung eines Campingplatzes und Sicherung des Badestrandes auf dem Nördlichen Dänholm
8. Konversion der vorhandenen Gewerbegebiete sowie des ehemaligen Feuerwehrstandortes für maritimes Gewerbe, Rückbau des LKW-Garagenhofes an der Sternschanze
9. Vorhaltung einer potenziellen Entwicklungsfläche auf dem Großen Dänholm für ergänzende Angebote in den Bereichen: Tourismus, Freizeit und Gesundheit
10. Vorhaltung eines optionalen Sportboothafens auf dem Großen Dänholm

Gestaltungsprinzipien für bedeutsame Baugebiete

Für Baugebiete mit größeren Entwicklungsmaßnahmen werden städtebauliche Prinzipien vorgeschlagen. Die daraus abgeleiteten Orientierungen für neue Baustrukturen sind in den Konzeptplänen sowie im Integrierten Gesamtplan des Rahmenplans dargestellt. Sie sind im Zuge der jeweiligen Standort- und Objektplanungen weiter zu konkretisieren. Bei den Objekten: Besucherzentrum auf dem Großen Dänholm sowie Gastronomie in der Parkanlage und Funktionsgebäude Campingplatz auf dem Nördlichen Dänholm - handelt es sich um symbolhafte Darstellungen an bevorzugten Standorten.

Achse „Am Alten Marinehafen“

Für die angestrebte Nutzungsintensivierung der Achse „Am Alten Marinehafen“ stehen mehrere Baupotenzialflächen zur Verfügung. Empfohlen wird, dass auf den Standorten zwischen Straßenraum und dem Hafenbecken zeilenförmige Gebäudestrukturen entstehen, die Durchblicke vom Straßenraum zum Hafenbecken und zum Kleinen Dänholm gestatten. Die Neubebauungen auf der Nordseite der Straße „Am Alten Marinehafen“ sollen den Straßenraum betonen. Der ehemalige Kanonenbootsschuppen wird auf der Südseite des Straßenraums über eine leicht eingerückte Bauflucht für die Neubebauung betont. Auf der Nordseite markieren zwei Solitäre das Zentrum der Achse.

Quartier zwischen westlicher Rundenstraße und Straße „Am Alten Marinehafen“

Die Quartiersränder an der Straße „Zum Kleinen Dänholm“ sowie an der Straße „Zur Sternschanze“ werden über straßenbegleitende Randbebauungen gefasst. Der nördliche Quartiersrand an der Rundenstraße wird von Bebauung freigehalten.

Gewerbegebiet am Westufer des Großen Dänholm

Im Gebiet werden größere Bebauungsstrukturen ermöglicht. Ihre Ausformung konkretisiert sich in Abhängigkeit der Standortanforderungen der Ansiedlungen.

Wohnstandort am östlichen Rand des ehemaligen Kasernenareals

Der Standort mit den Wohncontainer-Häusern soll sich hinsichtlich der Gebäudeform verändern. Die neue Bebauungsstruktur orientiert sich städtebaulich an den benachbarten historischen Kasernengebäuden.

Städtebaulicher Rahmenplan Insel Dänholm Hansestadt Stralsund

Nutzungskonzept

Juli 2014

- Wohngebiete
- Mischgebiete
- Gewerbegebiete
- Sondergebiete
- Flächen für den Gemeinbedarf
- Verkehrsflächen
- P öffentliche Parkflächen
- Bahnanlagen
- Flächen für Abwasserpumpstationen
- potenzielle Entwicklungsflächen
- Grünflächen
- Waldflächen
- Strandflächen
- Schilfflächen
- Sukzessionsflächen
- ⚓ Anleger Schifffahrt Bestand / Planung
- ⚓ Sportboothafen Bestand / Optional
- Einzeldenkmale
- Bestandsgebäude
- Gebäudeneubau
- Flurstücksgrenzen



4.3 Maßnahmen und Erläuterungen

Nördlicher Dänholm

Wassersportzentrum

Der Standort des Wassersportzentrums mit den Bootshallen, dem Vereinshaus sowie dem Sportboothafen wird gesichert. Erweiterungsmöglichkeiten im größeren Umfang sind für das Wassersportzentrum nicht geplant. Die Bereiche des Zentrums mit dem Vereinshaus am Nordufer sowie die vorgelagerten Landflächen des Sportboothafens werden öffentlich zugänglich gestaltet. Für den geplanten Anleger für die Flussschifffahrt ist die öffentliche Zugänglichkeit der Steganlage des Sportboothafens zu sichern.

Stützpunkt der Ölwehr

Der Standort des Ölwehrstützpunktes am Liebitzweg wird gesichert. Die westliche Teilfläche des Standortes mit Verbindung zum Uferbereich soll als öffentliche Parkanlage umgenutzt werden. Die Zugänglichkeit der Ölwehr zu einem Liegeplatz am Westufer wird gesichert.

Maritimes Gewerbe und maritimer Service

Die bereits heute am Westufer befindliche gewerbliche Nutzung mit maritimer Orientierung wird gesichert und erweitert. Der ehemalige Standort der Feuerwehr wird für maritimes Gewerbe umgenutzt. Am ausgebauten Kai des Westufers und ufernah geführt bis zum Sportboothafen ist eine öffentliche Durchwegung der Gewerbegebiete Planungsziel.

Im räumlichen und funktionalen Zusammenhang zum Gewerbegebiet am Westufer wird ein Teil der heute gewerblich untergenutzten ehemaligen Fläche der Fischereigenossenschaft für maritimen Service gesichert. Hier sollen sich spezielle maritime Dienstleistungsbetriebe konzentrieren, die nicht auf einen direkten Wasserzugang angewiesen sind.

Parkanlage

Der nördliche Uferbereich des Nördlichen Dänholms wird vollständig als öffentliche Parkanlage umgestaltet. Diesem Bereich werden bisher nicht öffentlich zugängliche Flächen des Wassersportzentrums sowie eine Teilfläche der Ölwehr zugeordnet. In die Parkanlage wird eine gastronomische Einrichtung als Neubau integriert.

Campingplatz

Zwischen dem Wassersportzentrum und der Rügenbrücke im Osten des Inselteils wird ein Campingplatz mit dem Schwerpunkt Reisemobile eingeordnet. Der Dänholm ist aufgrund der Lage und dem Wasserbezug für Touristen, die mit ihrem Reisemobil eine oder mehrere Übernachtungen planen, ein attraktiver Standort. Der geplante Campingplatz bietet Raum für maximal 70 Parzellen mit rund 100 m² sowie ein Funktionsgebäude.

Der vorgesehene Standort für den Campingplatz ist durch Verkehrslärm der angrenzenden Trassen Rügenbrücke und –damm belastet.⁴⁰ Die DIN 18005 gibt für die städtebauliche Planung schalltechnische Orientierungswerte. Campingplätze werden hinsichtlich der Erwartung auf einen angemessenen Schutz vor Lärm in Neuplanungen vorzugsweise wie allgemeine Wohngebiete betrachtet. Zugleich hat das OVG Niedersachsen am 15. April 1993 (7 K 3383/92) geurteilt, dass für einen Campingplatz ein Schutzanspruch entsprechend eines Dorf- und Mischgebietes besteht.

Für Campingplätze gelten gemäß der Einstufung des OVG Niedersachsens als Orientierungs- und Grenzwerte für verkehrliche Immissionen:

Abb. 4.2: Orientierungs- und Grenzwerte der DIN 18005 und der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete im Vergleich zu den ermittelten Verkehrslärmpegeln

MI / MD Verkehrslärm in dB (A)	Tag			Nacht		
	Orientierungs-/ Grenzwert	ermittelter Lärmpegel 2009	Differenz	Orientierungs-/ Grenzwert	ermittelter Lärmpegel 2009	Differenz
DIN 18005	60	55 bis 60	-5 bis 0	50	50 bis 55	0 bis 5
16. BImSchV	64		-9 bis -4	54		1

Der Standort weist beim Nachtwert eine Überschreitung des Orientierungswertes der DIN 18005 um bis zu 5 dB auf. Der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung), der beim Bau oder einer wesentlichen Änderung von Straßen- und Schienenwegen heranzuziehen ist, wird annähernd eingehalten.

Der öffentliche Belang des Lärmschutzes ist in die weiterführende planerische Abwägung im Rahmen der notwendigen Bauleitplanung einzustellen.

⁴⁰ Vgl. Untersuchung zu den Schallimmissionen auf der Insel Dänholm, Dezember 2009, TÜV Nord Umweltschutz GmbH & Co. KG: Der Standort liegt im Lärmpegelbereich III, der einen maßgeblichen Außenlärmpegel durch Gewerbe und Verkehr zwischen 61 bis 65 dB (A) am Tag umfasst. Die Belastungen durch den Verkehrslärm (Straße/Schiene) liegen am Standort am Tag zwischen 55 und 60 dB (A) und in der Nacht zwischen 50 und 55 dB (A).

Neben dem Lärmschutz stellt auch die besonderen Anforderungen des gesetzlichen Biotop- und Artenschutzes für den Standort ein in den weiteren Planungen zu berücksichtigender öffentlicher Belang dar.

Badestrand

Der naturnahe Sandstrand, etabliert als Badestrand „Schwemmi“, wird als Freizeit- und Sportangebot gesichert. Zwischen dem Badestrand und dem geplanten Campingplatz wird eine Liegewiese unter Berücksichtigung der besonderen Anforderungen des Naturschutzes an diesem Standort eingeordnet.

Wald

Die vorhandenen Waldflächen werden gesichert, wobei kleinräumige Nutzungsüberlagerungen im Bereich des Campingplatzes entstehen. Als weiter zu entwickelnde Waldfläche wird der Abschnitt zwischen Rügenbrücke und Rügendamm und den beiden geplanten Anbindungen des Liebitzweges an den Rügendamm bestimmt. Die gezielte Waldentwicklung in diesem Abschnitt wirkt zudem als Kompensation für Eingriffe in Natur und Landschaft, die im Zuge der Inselentwicklung entstehen.

Verkehrsflächen

Die vorhandenen ausgebauten Verkehrsflächen werden gesichert. Für folgende neue Anlagen werden Flächen vorgehalten:

- Ringstraßenerweiterung des Liebitzweges mit Anbindung an den Rügendamm,
- öffentlicher Besucherparkplatz,
- Abschnitte des Rundweges,
- Anleger für die Flussschifffahrt am Sportboothafen,
- Ostmole bei Umsetzung der Vision „Molenverbund“.

Großer Dänholm

Besucherzentrum

Das geplante Besucherzentrum wird zur Kreuzung Straße „Zum Kleinen Dänholm“ / Rudenstraße orientiert und liegt damit an der zentralsten Stelle der Insel. Im Zentrum können Nutzungen, wie zum Beispiel ein zentrales Informationsangebot beider Museen, Gastronomie, Ausleihstationen für Fahrräder und Sportgeräte, ein Mehrzwecksaal für Veranstaltungen bis hin zu Geschäftsstellen von Tourismus-, Sport- und Umweltverbänden, angesiedelt werden. Dem Besucherzentrum ist ein zentraler öffentlicher Besucherparkplatz zugeordnet.

Der Freiraum zwischen Besucherzentrum und der Turnhalle an der Rudenstraße soll unter Einbindung und Neugestaltung der vorhandenen Sportplatzfläche zu einer attraktiven Grünanlage mit integrierten Angeboten für Spiel und Sport gestaltet werden.

Sternschanze

Die denkmalgeschützte Sternschanze mit dem Marinemuseum wird aufgewertet und in ihrer besonderen Stellung stärker betont. Zielstellung ist der Rückbau des LKW-Garagenhofs und folgend die Rekonstruktion der östlichen Wallanlage der Sternschanze mit Bewaldung.

Potenzielle Entwicklungsfläche

Der heute landschaftlich geprägte Bereich nördlich der Ummanzer Straße bis zum bewaldeten Hochufer wird als potenzielle Entwicklungsfläche für Tourismus, Freizeit und Gesundheit vorgehalten.

Die Fläche, die einen großen Teil des heutigen LKW-Garagenhofes sowie den Sportplatz Ummanzer Straße einschließt, umfasst 7,5 Hektar. Die verkehrliche Erschließung ist über die Straße „Zur Sternschanze“ sowie die Ummanzer Straße gesichert. Am Standort befinden sich mehrere unter Schutz gestellte Teile von Natur und Landschaft, die bei einer Entwicklung zu berücksichtigen sind.

Achse „Am Alten Marinehafen“

Aufgrund mehrerer Baupotenzialflächen sowie der attraktiven Lage stellt die Achse „Am Alten Marienhafen“ einen besonderen Entwicklungsschwerpunkt für den Dänholm dar. Zielstellung ist es, den Raum funktional und gestalterisch zu betonen und als touristischen Zielort auszubauen.

Das Nutzungsprofil für die Baugebiete an der Achse orientiert auf die Wahrung der bisherigen Nutzungen mit maßvollen Ergänzungen: Erhalt der Angebote für den Wassersport, Ausbau von Beherbergungseinrichtungen (Hotels, Ferienwohnungen), Stabilisierung und Ansiedlung von Einrichtungen für Kunst, Kultur und Gastronomie, Integration von Wohnangeboten. Entsprechend ist die Typologie eines Mischgebietes mit Teilgebieten für den Wassersport Planungsziel. Der etablierte Standort des Technischen Hilfswerkes wird am Standort mit Erweiterungsmöglichkeiten gesichert.

Ehemaliges Kasernenareal

Die vorhandenen Bundes- und Bildungseinrichtungen im weiteren ehemaligen Kasernenareal werden als Standorte für den Gemeinbedarf gesichert. Der vorhandene Mischnutzungscharakter (Wohnen, gemeinnützige Arbeit, Sport, öffentliche Verwaltung) im Bereich der Rudenstraße wird stabilisiert.

Eine Nutzung und Aufwertung der derzeit ungenutzten und als Baudenkmäler geschützten Gebäude im ehemaligen Kasernenareal besitzt eine hohe Priorität.

Der Standort mit den Wohncontainer-Häusern am östlichen Rand der ehemaligen Kaserne wird für Wohnen gesichert. Falls die Gemeinschaftsunterkunft für Asylbewerber am Standort über einen Gebäudeneubau nicht verstetigt wird, bietet sich der Standort aufgrund seiner Lage für andere besondere Wohnprojekte an. Ein Wandel der Gebäudeform ist unabhängig von der Art der Wohnnutzung Planungsziel.

Gewerbegebiet am Westufer

Orientiert zum Kanal werden der Standort des Wasser- und Schifffahrtsamtes sowie Erweiterungsmöglichkeiten gesichert.

Der bereits heute gewerblich genutzte Bereich westlich der Straße „Zum Kleinen Dänholm“ wird als Gewerbegebiet für Betriebe mit maritimer Ausrichtung gesichert. Zudem werden im Gebiet Möglichkeiten für Ersatzgaragen, für einen Arbeitsplatz und (wenn erforderlich) für die Hundezwingeranlage des Hauptzollamtes eingeordnet. Diese Bedarfe entstehen durch den Rückbau des LKW-Garagenhofes an der Sternschanze.

Das in der Randzone des Gebietes bestehende Wohngebäude an der Straße „Zum Kleinen Dänholm“ besitzt Bestandsschutz. Längerfristig ist die Aufgabe der Wohnnutzung Planungsziel.

Durch die rekonstruierte Wegebeziehung von der Rudenstraße zum ehemaligen Fähranleger sowie die Öffnung des als Kai ausgebauten Westufers wird der gesamte Bereich neu gegliedert und zugänglicher. In Verbindung mit der möglichen Vermarktung von Teilflächen des Gewerbegebietes kann sich der Bedarf für eine neue öffentliche Straßenerschließung im Gewerbegebiet ergeben.

Waldgürtel und Uferzone

Das naturnah ausgebildete östliche und nördliche Hochufer mit seinem Waldbestand und den vorgelagerten Ufer- und Schilfzonen wird gesichert.

Sportboothafen

Der Sportboothafen im ehemaligen Marinehafen wird gesichert. Ein Standort für einen weiteren optionalen Sportboothafen wird an der Einfahrt zum ehemaligen Marienhafen vorgehalten. Für die notwendige Erschließung des neuen Hafens kann ein ergänzendes Nutzungsrecht von privaten Verkehrsflächen im Bereich des Hotels Dänholm notwendig werden.

Verkehrsflächen

Die vorhandenen Verkehrsflächen werden weitestgehend gesichert. Als neue Flächen sind geplant: Besucherparkplatz, Abschnitte des Rundweges.

Kleiner Dänholm

Nautineum

Der Museumsstandort Nautineum wird gesichert. Für Erweiterungsbedarfe des Museums wird eine weitere Teilfläche gesichert.

Fischerei

Der Standort des bestehenden Fischereibetriebes im östlichen Inselteil wird gesichert. Aufgrund der touristischen Attraktivität sollte langfristig ein solcher Betrieb auf dem Kleinen Dänholm erhalten bleiben. Am Standort werden zudem Winterlagerungsmöglichkeiten für Boote und Einrichtungen der Fischerei ermöglicht sowie die Errichtung von Betriebsgebäuden.

Wallanlagen und Wald

Die als Bodendenkmal geschützten Wallanlagen sowie die vorhandenen Waldflächen werden gesichert.

Verkehrsflächen

Die vorhandenen Verkehrsflächen werden gesichert. Im Bereich des Nautineums wird der Weg zum Schiffsanleger am Westufer aus dem Museumsgelände herausgelöst, um die öffentliche Zugänglichkeit zu sichern.

Der vorhandene Anleger wird gesichert. Neben der vorhandenen Nutzung über die Hafentrundfahrt erscheint er als Anleger für die Kreuzschiffahrt sowie als Notfallliegeplatz geeignet.

5. Grün- und Freiflächenkonzept

5.1 Ziele

Ein landschaftlicher Charakter prägt heute weite Teile der Insel, obwohl der Dänholm zahlreiche Nutzungen, bauliche Ensembles und prägende Verkehrsstrassen aufweist. Die mit der Rahmenplanung angestrebte maßvolle Nutzungsintensivierung berücksichtigt diese Qualität und die besonderen Anforderungen des Naturschutzes auf der Insel. Zielstellung ist es zugleich, das Landschaftserlebnis sowie die naturkundlichen Besonderheiten der Insel für Tourismus, Erholung und Umweltbildung verbessert in Wert zu setzen.

Ziele des Grün- und Freiflächenkonzeptes

1. Erhalt des landschaftlich geprägten Charakters der Insel
2. Erhaltende Pflege der gesetzlich geschützten Biotope
3. Sicherung und Erweiterung verbindender Grünzüge und prägender Freiraumstrukturen wie Alleen, Baumreihen und Wald
4. Gestaltung öffentlicher Park- und Grünanlagen, Pflege der denkmalgeschützten Gartenanlage auf dem Großen Dänholm
5. Schaffung ufernaher Aufenthaltsbereiche mit Blickbeziehungen zum Wasser
6. Pflege der denkmalgeschützten Wallanlagen, Rekonstruktion des östlichen Walls der Sternschanze
7. Behutsamer Umbau unangepasster Waldvegetation in stabile Mischbestände, gezielte Waldmehrung zwischen Rügenbrücke und Rügendamm
8. Anlage und Ausgestaltung des Rundwegs mit Informationen zu naturkundlichen und denkmalpflegerischen Besonderheiten der Insel
9. Sicherung und Ausbau der Angebote für Spiel und Sport
10. Behutsame Aufwertung des Badestrandes auf dem Nördlichen Dänholm
11. Vorhaltung eines optionalen Sportboothafens auf dem Großen Dänholm

Städtebaulicher Rahmenplan Insel Dänholm Hansestadt Stralsund

Grün- und Freiflächenkonzept

Juli 2014



- Grünflächen
- Waldflächen
- Bäume Bestand / Planung
- geschützte Biotope
- Artenschutz
- potenzielle Entwicklungsflächen
- Grünflächen an Verkehrsanlagen
- nicht-öffentliche Grünflächen
- nicht-öffentliche versiegelte Flächen
- Verkehrsflächen
- Flächen für besondere Aufenthaltsbereiche
- Spielplatz
- Sportplatz
- Rundweg
- Ausblicke
- Strandflächen
- Sukzessionsflächen
- Schilfflächen
- Anleger Schifffahrt Bestand / Planung
- Sportboothafen Bestand / Optional
- Bestandsgebäude
- Gebäudeneubau

5.3 Maßnahmen und Erläuterungen

Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft

Die städtebauliche Rahmenplanung orientiert in ihrem Nutzungskonzept auf eine Vermeidung von Zielkonflikten mit dem Biotop-, Arten- und Küstenschutz.

Das Vermeidungsgebot für Eingriffe in Natur und Landschaft wurde beachtet und mögliche Alternativen für neue Baugebiete, Nutzungen sowie Verkehrsanlagen mit zu erwartenden Eingriffen geprüft.

In den weiterführenden Planungs- und Genehmigungsverfahren sind insbesondere für folgende größere Maßnahmen Zielkonflikte mit zum Schutz bestimmten Teilen von Natur und Landschaft sowie Eingriffe zu erwarten und die Folgen zu regeln:

- Nördlicher Dänholm: Besucherparkplatz, Campingplatz, Badestrand mit Liegewiese
- Großer Dänholm: neues Baugebiet Straßenecke „Am alten Marinehafen“ / „Zur Sternschanze“, potenzielle Entwicklungsfläche für Tourismus, Freizeit, Gesundheit – abhängig von der Konkretisierung der Planungsziele und Vorhaben
- Großer Dänholm: optionaler Sportboothafen
- Nördlicher und Großer Dänholm: Abschnitte des Rundweges

Zu größeren Maßnahmen, die zu einer weiteren Entwicklung von Natur und Landschaft auf der Insel Dänholm führen und Kompensationswirkung für Eingriffe haben, zählen:

- die Anlage von Alleen und Baumreihen
- die gezielte Waldmehrung zwischen Rügenbrücke und Rügendamm
- der komplette Rückbau des LKW-Garagenhofes mit vollständiger Entsiegelung
- die Rekonstruktion des östlichen Walls der Sternschanze mit Bewaldung

Grünzüge

Folgende Maßnahmen sind zur Stärkung und Entwicklung von zusammenhängenden und gliedernden Grünzügen auf der Insel vorgesehen.

Nördlicher Dänholm

- Schaffung eines durchgängig öffentlich zugänglichen Grünzuges am Nordufer mit fließendem Übergang zum naturnahen Badestrand und angegliederter Liegewiese

- Entwicklung der gebildeten Waldinseln zwischen:
 - Wassersportzentrum, geplanten Besucherparkplatz und Campingplatz sowie
 - Rügendamm und Rügenbrücke
- Anlage einer Alleebepflanzung entlang des erweiterten Liebitzweges

Bei der Weiterentwicklung des vorhandenen Waldes im östlichen Abschnitt zwischen Rügendamm und Rügenbrücke sind die besonderen Anforderungen an die Bewirtschaftung des Gewässers II. Ordnung (Graben 22) zu berücksichtigen und die Freihaltung eines Fahrbereichs zu sichern.

Großer Dänholm

- Gestaltung von Grünzonen am nördlichen und östlichen Rand des Gewerbegebietes westlich der Straße „Zum Kleinen Dänholm“
- Anlage einer Alleebepflanzung an der Straße „Zum Kleinen Dänholm“
- Erweiterung und Ergänzung der Alleebepflanzung entlang der Wegeachse vom Westufer bis zum Standort der ehemaligen Reithalle an der Rudenstraße
- Anlage einer Alleebepflanzung an der Wegeachse von der Sternschanze bis zum ehemaligen Kanonenbootsschuppen

Parkanlagen und besondere Aufenthaltsbereiche

Nördlicher Dänholm

Am nördlichen Ufer ist eine Parkanlage geplant. Für sie werden eine Teilfläche der Ölwehr sowie des Wassersportzentrums umgenutzt. Über die Anlage erschließt sich der einzigartige Panoramablick auf die Stralsunder Altstadt bis nach Hiddensee. Die Planungsidee eines Aussichtsturms oder einer Aussichtsterrasse in Verbindung mit einem Neubau für Gastronomie sollte weiter geprüft werden. Bei einer Umsetzung der Vision „Molenverbund“ würde die neue Parkanlage den Inselauftakt bilden. Entsprechend sollte eine qualitativ anspruchsvolle Gestaltungslösung zum Tragen kommen.

Ein kleinerer gestalteter Aufenthaltsbereich mit Blickbeziehung zum Strelasund und dem Ort Altefähr auf Rügen ist am Rundweg auf Höhe des Badestrandes geplant.

Großer Dänholm

Empfohlen wird, dass die heute private und als Gartendenkmal geschützte Gartenanlage auf dem ehemaligen Exerzierplatz als öffentliche Parkanlage nutzbar wird. Ein Eigentumswechsel zugunsten der Hansestadt Stralsund wäre dafür notwendig.

Eine neue öffentliche Grünanlage soll in Verbindung mit dem Besucherzentrum entstehen. Aufgrund der zentralen Lage und der Nähe zur Sporthalle mit Sportplatz bieten sich für die Anlage integrierte Spiel- und Sportangebote an. Auch für diesen Standort sollten besondere qualitative Gestaltungsmaßstäbe gelten.

Am Ostufer des Inselteils sind drei Aufenthaltsbereiche am Rundweg geplant:

- Im Bereich der Senke im Hochufer soll ein Weg angelegt werden, der zu einer neuen Steganlage führt. Die Steganlage bietet einen Aussichtspunkt in die Boddenlandschaft und ein direktes Wassererlebnis.
- Der etablierte Spielplatz am Standort der Wohncontainer-Häuser soll als besonderer Treffpunkt gefestigt und aufgewertet werden. Der bereits lichte Baumbestand am Uferbereich bietet gute Möglichkeiten für die Anlage eines Aussichtspunktes.
- Der Bereich der ehemaligen Badeanstalt an der südlichen Einfahrt zum ehemaligen Marinehafen bietet einen besonderen Blick auf die Boddenlandschaft. Orientiert zum Übergang des geplanten Rundweges in den Waldgürtel des Hochufers wird ein weiterer Aufenthaltsbereich eingeordnet. Da sich der Standort im Privatbesitz befindet, sind spezielle Nutzungsvereinbarungen zu treffen.

Kleiner Dänholm

Auf dem Kleinen Dänholm soll der zum Hafenbecken orientierte Bereich zwischen Nautineum und Slipanlage als öffentliche Parkanlage mit integriertem Aufenthaltsbereich aufgewertet werden.

Denkmalgeschützte Wallanlagen

Die denkmalgeschützten Wallanlagen der Sternschanze sowie auf dem Kleinen Dänholm sollen aufgewertet werden. Als Grundlage wird die Erstellung von denkmalpflegerischen Pflegewerken empfohlen, in denen die naturschutzfachlichen Vorgaben zur Pflege, Erhaltung und Entwicklung des Baumbestandes berücksichtigt sind.

Zielstellung ist es, die topographischen Besonderheiten von Hang, Krone und Graben, insbesondere auf der Sternschanze über die Waldstrukturen stärker zu betonen, was einen längerfristigen Umsetzungszeitraum erfordert. Die geplante Rekonstruktion der östlichen Wallanlage der Sternschanze mit Bewaldung ist ein Baustein im Rahmen der Aufwertung der Wallanlagen.

Für die Sternschanze wird zudem eine Prüfung zur Notwendigkeit der bestehenden Einfriedung empfohlen.

Vor dem Hintergrund vergleichbarer historischer Anlagen mit integriertem Museum (z.B. Renaissancefestung Senftenberg), die ohne Einfriedungen auskommen, erscheint die heutige Situation unbefriedigend und erschwert die Erlebbarkeit der Gesamtanlage.

Waldumbau

Auf dem Dänholm befinden sich in Teilbereichen unangepasste Waldanpflanzungen mit erhöhten Kalamitätsgefährdungen. Zielstellung ist es, über einen behutsamen Umbau, stabile Mischwaldbestände zu entwickeln. Grundlage dafür bilden auszuarbeitende naturschutzfachliche Umbaukonzepte.

Rundweg

Der zentrale Inselrundweg verbindet touristische Ziele und besondere Landschaftsräume auf dem Nördlichen und dem Großen Dänholm. Ergänzt wird der zentrale Weg über einen kleineren Rundweg auf dem Kleinen Dänholm, der aufgrund von Treppenanlagen nur für Fußgänger nutzbar ist.

Vorgeschlagen wird, den Rundweg mit Informationsmöglichkeiten zur geschichtlichen Entwicklung und naturkundlichen Besonderheiten der Insel auszustatten. Die gestalterische Ausformung des Informationssystem sollte im Rahmen eines für die gesamte Insel zu erarbeitenden Gestaltungskonzeptes für den öffentlichen Raum (Beschilderung, Mobiliar, Einfriedungen, Beläge, Beleuchtung, Vegetation etc.) entwickelt werden.

Spiel und Sport

Die Spielangebote auf der Insel sollen deutlich erweitert werden. Vorgesehen ist:

- die Schaffung eines attraktiven Kinderspielplatzes am Standort des geplanten Besucherzentrums auf dem Großen Dänholm sowie
- die Integration von universell gestalteten Spielpunkten in der Parkanlage auf dem Nördlichen Dänholm sowie an allen weiteren ausgewiesenen Aufenthaltsbereichen.

Neben den vorhandenen und gesicherten Standorten für den Wassersport sowie für den Schul- und Vereinssport (Turnhalle Rudenstraße) sind folgende Maßnahmen zur Erweiterung der Sportangebote vorgesehen:

- Im Zusammenhang mit der Grünflächengestaltung am Besucherzentrum sowie der Anlage eines neuen Weges vom Eingang des Marinemuseum an der Sternschanze zum östlichen Straßenabschnitt der „Straße zur Sternschanze“ wird die Umgestaltung des Sportplatzes an der Turnhalle Rudenstraße vorgeschlagen.

- Empfohlen wird die Neuanlage des Kleinsportfeldes für verschiedene Ballsportarten (Fußball, Basketball) sowie weiterer Spielfelder z.B. für Volleyball. Zudem bietet sich am Standort und unter Einbeziehung der Freiflächen am Besucherzentrum auch die Integration von weiteren Angeboten wie Fitnessgeräte speziell für ältere Personen oder eine kleinere Skater Anlage an.
- Der zentrale Inselrundweg hat Mehrfachaufgaben und bietet Möglichkeiten zum Wandern, Walken, Joggen, Fahrradfahren, Skaten etc. Der gesamte Rundkurs umfasst 4.060 Meter. Für das geplante Besucherzentrum bieten sich die Integration von Ausleihmöglichkeiten für Fahrräder, Inline Skates und andere Sportgeräte sowie einer öffentlichen Sanitäranlagen an.
- Der auf dem Nördlichen Dänholm genutzte Badestrand „Schwemmi“ wird gesichert und aufgewertet. Zum Badestrand orientiert soll eine Liegewiese angelegt werden. Der Charakter als Badestelle bleibt erhalten, entsprechend sind bädertypische Anlagen wie Wasserrutschen oder Sprungeinrichtungen nicht geplant. Weiter zu prüfen ist, inwieweit über die Hansestadt Stralsund eine Wasseraufsicht (in Kooperation mit einer Wasserrettungsorganisation) ausgeübt wird. Eine öffentlich nutzbare Sanitäranlage für die Badestelle sollte in Verbindung mit dem Funktionsgebäude für den Campingplatz angeboten werden.
- Auf dem Großen Dänholm wird die Option für einen dritten großen Sportboothafen vorgehalten, wobei eine Entwicklung bedarfsorientiert und mit Blick auf die Entwicklung der Gesamtkapazitäten in der Wassersportregion Hansestadt Stralsund erfolgen muss. Bei einer Errichtung des Sportboothafens wären standortnahe Sanitäranlagen sowie die Erschließung abzusichern.

6. Erschließungskonzept

6.1 Ziele

Die Verbesserung der Verbindung und Erschließung der Inselteile ist eine Schlüsselaufgabe zur Steigerung der Attraktivität des Dänholms für den Tourismus, die Freizeitnutzung und für Gewerbeansiedlungen.

Ziele des Erschließungskonzeptes

1. Schaffung einer direkten Straßen-, Rad- und Fußwegeverbindung zwischen dem Nördlichen und dem Großen Dänholm
2. Sichere Gestaltung der Bahnkreuzung nach dem heutigen Stand der Technik
3. Erweiterung des Bus-Angebotes für den Dänholm
4. Einbindung der Insel in den touristischen Schiffsverkehr über Anlegestellen
5. Förderung der Fahrradnutzung durch verbesserte und ergänzte Verkehrsräume sowie Abstellmöglichkeiten an allen nutzungsintensiven Standorten
6. Einrichtung eines ufernahen Rundwegs auf dem Dänholm
7. Anlage von Besucherparkplätzen auf dem Nördlichen und Großen Dänholm, Schaffung von weiteren Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum
8. Ausbau einer ringförmigen Straßenerschließung auf dem Nördlichen Dänholm
9. Schaffung von großräumigen verkehrsberuhigten Bereichen
10. Differenzierte Gestaltung der Erschließungsräume entsprechend ihrer Verkehrsfunktion
11. Förderung der Vision „Molenverbund“
12. Optimierung des Nahwärmenetzes und Einbindung erneuerbarer Energien

Städtebaulicher Rahmenplan Insel Dänholm Hansestadt Stralsund

Erschließungskonzept

Juli 2014



-  Hochbrücke
-  Bahnanlagen
-  kombinierte Schranken- und Lichtsignalanlage
-  Klappbrücke
-  Erschließungsstraßen mit Fußwegen
-  Straßennetz 1: Fahrbahnbreite 6,00 Meter
-  Straßennetz 2: Fahrbahnbreite 5,50 Meter
-  Mischverkehrsflächen
-  öffentliche Parkplätze
-  Anzahl der Parkplätze
-  gemeinsamer Rad- und Fußweg (Rügendamm)
-  Rundweg
-  ergänzende Wege
-  Bushaltestelle
-  Anleger Schifffahrt Bestand / Planung
-  Sportboothafen Bestand / Optional
-  Baugebiete
-  potenzielle Entwicklungsflächen
-  Grün-, Wald-, Strand- und Sukzessionsflächen
-  Schilfflächen
-  Bestandsgebäude
-  Gebäudeneubau



6.3 Maßnahmen und Erläuterungen

Verbindung der Inselteile und Umbau der Bahnkreuzung

Die Schaffung einer direkten Verkehrsverbindung für Kraftfahrzeuge, Radfahrer und Fußgänger zwischen dem Nördlichen und Großen Dänholm ist die zentrale Maßnahme zur Verbesserung der Erschließung für den Dänholm. Für die Verbindung beider Inselteile bietet die besten Voraussetzungen der Ausbau der Kreuzung Rügendamm / Straße „Zum Kleinen Dänholm“ mit einer neuen Straßenanbindung zum Nördlichen Dänholm. Damit verbunden ist der Umbau der Bahnkreuzung zur Gewährleistung von mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden dringend notwendig und geplant.

Für die Kreuzungslösung wurden bereits im Jahr 2003 umfangreiche Untersuchungen durchgeführt und Szenarien erarbeitet.⁴¹ Im Wesentlichen kommen zwei Varianten in Frage.

Variante 1: niveaugleiche Kreuzung - Anpassung des bestehenden Bahnübergangs

In dieser Variante wird eine neue Straßenanbindung für den Nördlichen Dänholm im bestehenden Kreuzungsbereich Rügendamm / Straße „Zum Kleinen Dänholm“ ergänzt.

Die Untersuchung im Jahr 2003 schlug für diese niveaugleiche Lösung eine starke nördliche Aufweitung der Kreuzung vor, um eine bessere Entflechtung von Bahn und Straße zu erreichen. Die Kreuzung sollte über eine Kombination von reiner Schranken- und reiner Straßenampel-Anlage gesteuert werden, die allerdings heute nicht mehr dem Stand der Technik entspricht. Zur Steuerung solcher Kreuzungspunkte werden die notwendige Straßenampel-Anlage sowie die Schranken- und Signalanlage für den Bahnübergang zu einer sogenannten Bahnübergangssteuerungsanlage (BÜSTRA) zusammengefasst. Folgend kann auf die starke nördliche Ausweitung der Kreuzung verzichtet werden.

Variante 2: niveaufreie Kreuzung - Aufhebung des Bahnübergangs und Schaffung einer Unterführung

Ein Grundsatz bei der Umplanung von Bahnkreuzungen lautet: „Jeder Bahnübergang ist eine potenzielle Gefahrenquelle. Vor jeder Maßnahme sollte geprüft werden, ob ein Bahnübergang ersatzlos, durch Wegebau oder durch den Bau einer niveaufreien Lösung beseitigt werden kann.“

⁴¹ Vgl. Verkehrsuntersuchung zur Anbindung des Dänholms, Ingenieurplanung Ost, Greifswald 2003

Ist dies nicht der Fall, sind Erweiterungen oder Änderungen des Bahnübergangs möglich. Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und der Abwicklung des Verkehrs müssen vorrangig betrieben werden.“⁴²

Nach diesem Grundsatz ist die Aufhebung des Bahnübergangs als eine Variante näher zu prüfen.

Die Variante 2 kombiniert verschiedene Lösungsansätze aus der Untersuchung im Jahr 2003. Übernommen wurde der Ansatz, die heutige Anbindung des Nördlichen Dänholms vom Rügendamm als zentrale Inselzufahrt zu nutzen. Im Gegensatz zu der damals untersuchten Lösung folgt der weitere Straßenverlauf der bestehenden Erschließung des Wassersportzentrums, die zu einer Ringstraße erweitert wird. Da der Nördliche Dänholm fast auf der Höhe der Sohle des Rügendamms liegt, ist nur auf der Südseite bzw. für die Straße „Zum Kleinen Dänholm“ eine Tieferlegung eines Straßenabschnitts notwendig. Die Unterführung sollte leicht südlich des heutigen Bahnübergangs errichtet werden, um die Anbindung des Großen Dänholms auch in der Bauphase abzusichern.

Abb. 6.2: Varianten für die niveaugleiche und niveaufreie Kreuzung der Bahntrasse



Variante 1 (niveaugleiche Kreuzung)



Variante 2 (niveaufreie Kreuzung)

- | | | | |
|---|--|---|---|
|  | Hochbrücke |  | gemeinsamer Rad- und Fußweg (Rügendamm) |
|  | Bahnanlagen |  | Rundweg (gemeinsamer Rad- und Fußweg) |
|  | kombinierte Schranken- und Lichtsignalanlage |  | Bushaltestelle |
|  | Erschließungsstraßen mit Fußwegen | | |

⁴² Vgl. Schieke, Marco (DB Netz AG, Regionalnetze), Ertüchtigung von Bahnübergängen aus der Sicht des Anlagenmanagements – Teil Grundlagen für Planung von Bahnübergängen (Ril 815), Seite 2

Vergleich der Varianten

Im Zuge der Rahmenplanung wurde der bereits im Jahr 2003 vorgenommene bewertende Vergleich der Varianten über die Stadtverwaltung aktualisiert. Bewertet wurden Aspekte des Verkehrssystems (Leistungsfähigkeit, Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit), der Umwelt (Auswirkungen), des Lebensraums (städtebauliche Qualität) sowie der Wirtschaftlichkeit (Investitionen, Unterhaltung). Die aktualisierte Bewertung ist als Anlage dem Bericht zur Rahmenplanung beigelegt.

Im Ergebnis der Bewertung stellt sich Variante 1: niveaugleiche Kreuzung - Anpassung des bestehenden Bahnübergangs - günstiger dar. Variante 1 bildet für den städtebaulichen Rahmenplan die Vorzugslösung.

Kurzfristige Maßnahme: Umbau des Bahnübergangs mit Kreuzung

Im Rahmen des sogenannten „Blinklichtprogramms“ von Deutscher Bahn AG und Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist im Jahr 2014 die Umrüstung des bestehenden Bahnübergangs nach dem aktuellen Stand der Technik vorgesehen.

Die Umbaumaßnahmen schließen unter anderem ein: Anlage separater Schrankenanlagen für Kraftfahrzeuge und für Fußgänger, Verlagerung der Bushaltestellen aus dem Kreuzungsbereich, Schaffung einer Fußgängerinsel auf dem Rügendamm im Bereich der stadteinwärts orientierten Bushaltestelle.

Die Einrichtung einer Straßen- und Fußgängerampel ist für den Kreuzungsbereich nicht vorgesehen. Über eine Signalanlage wird nur der Bahnübergang geregelt.

Mittel- bis langfristige Maßnahme: Anbindung des Nördlichen Dänholms an die Kreuzung

In einer zweiten Ausbaustufe soll die Anbindung des Nördlichen Dänholms an den Kreuzungsbereich erfolgen. Dafür kann es notwendig werden, dass eine weitere Fahrspur für Linksabbieger zum Nördlichen Dänholm auf dem Rügendamm im Kreuzungsbereich integriert wird. Zudem sollte die Querungsmöglichkeit für Fußgänger an den direkten Kreuzungsbereich verlagert werden. Der Einsatz einer Bahnübergangssteuerungsanlage (BÜSTRA) zur kombinierten Steuerung der Kreuzung mit Bahnübergang ist spätestens bei diesem Kreuzungsausbau notwendig.

Buserschließung

Ausgehend von einer Nutzungsintensivierung für den Dänholm wird empfohlen, die Buserschließung in Bezug auf mehrere Aspekte zu verbessern:

Verbesserung der räumlichen Erschließung

Durch eine Verlängerung der Linienführung auf dem Großen Dänholm kann die räumliche Erschließung verbessert werden. Die bestehende Wendeanlage wird aufgegeben. Die erweiterte Linienführung besteht in einer ringförmigen Umfahrung über Rudenstraße und Straße „Zur Sternschanze“. Haltestellen sind vorgesehen in Höhe der heutigen Wendeanlage im Straßenraum „Zum Kleinen Dänholm“ sowie an der Einmündung der Ummanzer Straße in die Straße „Zur Sternschanze“.

Auf dem Nördlichen Dänholm kann eine Haltestelle im Bereich des erweiterten Liebitzweges eingerichtet werden, die separat oder in Verbindung mit einer gemeinsamen Linienführung zum Großen Dänholm bedient werden kann.

Auch die Fahrten der Linie 2, die von oder nach Altefähr verkehren, könnten alle Haltestellen auf dem Dänholm oder jeweils abhängig von der Fahrtrichtung den Nördlichen oder den Großen Dänholm anfahren und dann die Fahrt in Richtung Festland oder Altefähr fortsetzen. Dadurch wird auch für diese Fahrten eine Verbesserung der räumlichen Erschließung erreicht. Angesichts von nur rund 1.200 Einwohnern in der Gemeinde Altefähr ist die Zahl der von einer Fahrzeitverlängerung betroffenen Fahrgäste gering.

Ausweitung der Bedienungszeit

Die Bedienzeit sollte durch einige zusätzliche Fahrten an die Bedienzeit anderer Stadtteile (bis ca. 20.00 Uhr) angepasst werden, um die zu stärkende Wohnfunktion auf dem Dänholm besser zu erschließen.

Schiffsanleger

Zielstellung ist es, die Insel dauerhaft in den touristischen Schiffsverkehr einzubinden.

Anleger Hafenrundfahrt, Kreuzfahrten und Notfallliegeplatz – Kleiner Dänholm

Der vorhandene Anleger für die Hafenrundfahrten der Weißen Flotte liegt heute am Westufer auf dem Gelände des Nautineums. Bei einem Halt können Reisende das Museumsgelände verlassen, wobei Museumspersonal die Reisenden begleitet. Der etablierte Anleger soll gesichert werden, wobei eine öffentliche Zugänglichkeit hergestellt wird. Am Uferbereich des Kanals sowie des Westufers wird aus dem Museumsgelände des Nautineums eine öffentliche Verkehrsfläche herausgelöst.

Entsprechend werden für das Museum eine neue Lösung für die Einfriedung sowie einzelne Anpassungen im Wegenetz des Geländes notwendig. Darüberhinaus erscheint das Westufer auch als Anleger für die Kreuzschiffahrt sowie als Notfallliegeplatz geeignet zu sein.

Anleger Flussschiffahrt – Nördlicher Dänholm

Es ist beabsichtigt, einen Anleger für die Flussschiffahrt am Sportboothafen auf dem Nördlichen Dänholm einzurichten. Vergleichbar mit der Situation auf dem Kleinen Dänholm besteht auch für diesen Anleger der Bedarf der Sicherung einer öffentlichen Zuwegung. Mit der Gestaltung der Parkanlage wird der heute vom Wassersportzentrum genutzte Vorbereich des Sportboothafens eine öffentliche Anlage. Organisatorisch ist zu sichern, dass der Hauptsteg des Sportboothafens öffentlich zugänglich ist.

Fahrradverkehr

Die Anbindung der Insel für den Fahrradverkehr erfolgt über den Rügendamm, wo ein für Radfahrer und Fußgänger gemeinsam nutzbarer Weg auf der nördlichen Straßenseite besteht. Für die innere Straßenerschließung des Dänholms gilt das Regeltempo 30. Die Anlage von separaten Radwegen ist nicht geplant. Der Radverkehr wird entsprechend geführt:

- auf den Erschließungsstraßen, die in Abschnitten auch als Mischverkehrsflächen angelegt sind sowie
- auf dem Rundweg, der als gemeinsamer Rad- und Fußweg angelegt ist.

Zur Förderung des Radverkehrs sollen zugleich Abstellmöglichkeiten an allen touristischen Zielpunkten sowie an den bedeutsamen Verwaltungs-, Bildungs- und Sporteinrichtungen eingerichtet werden. Empfohlen wird, dass angelagert an das Besucherzentrum eine Ausleihmöglichkeit für Fahrräder eingerichtet wird.

Rundweg

Für den Dänholm ist ein Rundweg konzipiert, der sich vorrangig zu den Ufern orientiert und verschiedene touristische Zielorte auf dem Nördlichen und den Großen Dänholm verbindet. Die Gesamtlänge des geplanten Rundweges beträgt 4.060 Meter. Davon sind Abschnitte als gemeinsamer Rad- und Fußweg (3.340 Meter), als Mischverkehrsfläche (420 Meter) sowie integriert in den Straßenraum (300 Meter) angelegt.

Wegführung als gemeinsamer Rad- und Fußweg

Folgend Abschnitte des Rundweges gehören zu dieser Kategorie:

- Nördlicher Dänholm: ufernaher Wegeabschnitt
- Nördlicher Dänholm: Wegabschnitt vom Badestrand bis zur neuen Straßenanbindung an den Rügendamm
- Großer Dänholm: Wegabschnitt ab der Straße „Zum Kleinen Dänholm“ bis zur geplanten Unterführung an der Klappbrücke
- Großer Dänholm: Wegabschnitt ab der Straße „Zur Sternschanze“ entlang des Hochufers und des Hafenbeckens bis zur Straße „Zum Kleinen Dänholm“

Wegführung über Mischverkehrsflächen

- Großer Dänholm: nördlicher Abschnitt der Straße „Zur Sternschanze“
- Großer Dänholm: Straßenabschnitt „Zum Kleinen Dänholm“ zwischen Rudenstraße und Hafenbecken

Wegführung integriert im Straßenraum

Im Straßenabschnitt der neuen Straßenanbindung Nördlicher Dänholm bis zur Einmündung der Straße „Zur Sternschanze“ (Mischverkehrsfläche) in die Straße „Zum Kleinen Dänholm“ ist der Rundweg in den Straßenraum integriert. Das bedeutet, dass in diesem Abschnitt der Radverkehr auf der Straße geführt wird.

Der Rundweg ist gleichermaßen zum Radfahren, Skaten, Joggen, Walken und Spaziergehen geeignet. Vorgeschlagen wird der Ausbau mit einer Asphaltbahn (3,00 Meter Breite), die Inline Skatern eine Benutzung ermöglicht.

Zudem bietet sich eine Vermarktung des Rundweges als Skater-Rundkurs an (Dänholm-Skate). Auch wenn sich die Gesamtlänge im Bereich einer kleineren Skater-Strecke bewegt, hat die Insellage mit ihren vielfältigen Erlebnisbereichen ein besonderes Alleinstellungsmerkmal.

Innere Straßenerschließung der Insel

Für die Insel soll folgendes abgestuftes Erschließungsnetz entwickelt werden:

Straßennetz (S1)

Das Netz S1 ist Träger des wesentlichen Verkehrs auf der Insel. Zum Netz gehören:

- Nördlicher Dänholm: geplanter westlicher und nördlicher Neubauabschnitt Liebitzweg
- Großer Dänholm: Straße „Zum Kleinen Dänholm“ bis zur Rudenstraße, westlicher Abschnitt Rudenstraße (bis zur Sporthalle), östlicher Abschnitt „Straße zur Sternschanze“ bis Einmündung Ummanzer Straße

Straßennetz (S2)

Das Netz S2 ist dem Netz S1 untergeordnet. Zum Netz gehören:

- Nördlicher Dänholm: bereits neu ausgebaute Abschnitt Liebitzweg vom geplanten Neubauabschnitt bis zum Rügendamm
- Großer Dänholm: östliche Rudenstraße sowie Ummanzer Straße

Mischverkehrsnetz

Das Netz ist verkehrsberuhigt ausgelegt und Träger vom Kfz-, Fahrrad- und Fußgängerverkehr. Zum Netz gehören:

- Nördlicher Dänholm: Liebitzweg ab der geplanten Ringführung bis zum Sportboothafen
- Nördlicher Dänholm: Weg parallel zur Rügenbrücke zwischen Badestrand und vorhandener Straßenanbindung an den Rügendamm
- Großer Dänholm: nördlicher Abschnitt und östlicher Abschnitt der Straße „Zur Sternschanze“ bis Einmündung Ummanzer Straße
- Großer Dänholm: Straße „Zum Kleinen Dänholm“ ab der Kreuzung Rudenstraße
- Großer Dänholm: Straße „Am Alten Marinehafen“
- Großer Dänholm: Hiddenseer Straße und Vilmer Weg
- Kleiner Dänholm: Weg zum Nautineum und zum Fischereibetrieb
- Kleiner Dänholm: Uferweg zum Anleger Hafensrundfahrt

Wesentliche Änderungen für das Erschließungsnetz

Gegenüber dem Bestandsnetz sind neben der Anlage des Rundweges folgende Veränderungen durch Neubau, Verlagerung und Neuordnung vorgesehen:

- Nördlicher Dänholm: Erweiterung des Liebitzweges als Ringstraße mit zwei Anbindungen an den Rügendamm
- Nördlicher Dänholm: Der parallel zur Rügenbrücke verlaufende Weg zwischen Badestrand und bestehender Straßenanbindung an den Rügendamm ist öffentlich zugänglich zu sichern. Der Weg erschließt den Besucherparkplatz, den Campingplatz und stellt für den Badestrand den kürzesten Anfahrtsweg für Rettungsfahrzeuge dar.
- Großer Dänholm: Anlage eines gemeinsamen Rad- und Fußweges von der Sternschanze bis zum Standort der Turnhalle an der Rudenstraße
- Großer Dänholm: Der südlich des Standortes der ehemaligen Reithalle gelegene Teil der Rudenstraße sollte aus dem öffentlichen Straßennetz herausgelöst und dem südlichen Anlieger zugeordnet werden, da der Straßenraum ausschließlich der Unterbringung des ruhenden Verkehrs des Anliegers dient.
- Kleiner Dänholm: Anlage eines öffentlich zugänglichen Uferweges zum Anleger für die Hafensrundfahrt.

Regelquerschnitte für das Straßennetz

Für die beiden Straßennetze S1 und S2 sind folgende Regelquerschnitte vorgesehen:

Straßennetz S1 (Gesamtbreite 16,00 Meter)

Die obere Kategorie des Straßennetzes wird mit einem Gesamtquerschnitt von 16,00 Metern ausgebaut. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,00 Meter und berücksichtigt den Begegnungsfall Bus-Bus bei verminderter Geschwindigkeit. Die Straße wird beidseitig von 2,00 Meter breiten Fußwegen begleitet. Zwischen Fahrbahn und Fußweg ermöglicht ein 3,00 Meter breiter Alleestreifen Baumpflanzungen sowie auf dem Nördlichen Dänholm die zusätzliche Einordnung von Längsparkplätzen.

Abb. 6.3: Straßenraumprofil Straßennetz S1

Fußweg	Alleestreifen Parkstreifen	Fahrbahn	Alleestreifen Parkstreifen	Fußweg
2,00 m	3,00 m	6,00 m	3,00 m	2,00 m

Straßennetz S2 (Gesamtbreite 9,50 Meter)

Die untere Kategorie des Straßennetzes wird mit der Fahrbahnbreite von 5,50 Metern geplant. Das Erschließungsstraßennetz ist für den Begegnungsfall Bus-Pkw ausgelegt. Für den Begegnungsfall Bus-Lkw kann auf Ausweichstellen zurückgegriffen werden. Für die Fußwege sind im Regelfall 2,00 Meter vorgesehen. Wo der Platz nicht ausreicht, sollte die Mindestbreite von 1,50 Meter nicht unterschritten werden. Auf dem Nördlichen Dänholm wird für den bestehenden Abschnitt des Liebitzweges zwischen Rügendamm und Beginn des Neubauabschnittes der im Abschnitt vor den Bootshallen einseitig geführte Fußweg als ausreichend angesehen. Der Fußweg muss zugleich bis zum Rügendamm ergänzt werden.

Abb. 6.4: Straßenraumprofil Straßennetz S2

Fußweg	Fahrbahn	Fußweg
2,00 m	5,50 m	2,00 m

Mischverkehrsflächen und verkehrsberuhigte Bereiche

Die Anliegerstraßen und die gesamten Erschließungen südlich der Rudenstraße auf dem Großen Dänholm werden als verkehrsberuhigte Bereiche angelegt. Eine Gestaltung als Gemeinschaftsstraße wird für diesen Bereich empfohlen. Entsprechend wird auf Bordsteine und Abgrenzungen verzichtet. Gestaltet wird lediglich eine orientierende Unterteilung des Straßenraums, wo sie notwendig ist.

Zur Unterstützung der Orientierung in den unterschiedlichen Erschließungsnetzen sollte auf eine jeweils einheitliche Materialverwendung für die Decken und Beläge orientiert werden. Dies schließt auch die Verwendung von Stadtmobiliar, Straßenbeleuchtung, Beschilderungen bis zur Vegetation ein. Da bis auf den neugestalteten Abschnitt des Liebitzweges auf dem Nördlichen Dänholm von einer nahezu kompletten Grunderneuerung der bestehenden Straßen und Wege ausgegangen werden muss und Neubaumaßnahmen geplant sind, ist eine schrittweise Umsetzung dieses Gestaltungsziels auf der Grundlage eines zu erarbeitenden Gestaltungskonzeptes für den öffentlichen Raum ermöglicht.

Öffentliche Parkplätze

Die Angebote an öffentlichen Parkplätzen werden deutlich erweitert und räumlich konzentriert.

Nördlicher Dänholm

- Orientiert zur bestehenden Straßenanbindung an den Rügendamm wird ein Besucherparkplatz mit 120 Plätzen geplant.
- Der Straßenraum des Neubauabschnittes Liebitzweg wird zur Unterbringung von 72 Längsparkplätzen genutzt.

Großer Dänholm

- Orientiert zu den heute bestehenden Parkplatzangeboten für das Marinemuseum sowie im Bereich der Buswendeschleife wird ein Besucherparkplatz mit 130 Plätzen geplant. Die Anlage ist dem geplanten Besucherzentrum zugeordnet.
- Um die Engpässe an Stellplätzen im Bereich der ehemaligen Kaserne zu dämpfen, werden an der Ummanzer Straße 25 Längsparkplätze sowie an der östlichen Straße „Zur Sternschanze“ 35 Plätze neu angelegt.
- In den Straßenraum „Am Alten Marienhafen“ werden 25 Längsparkplätze eingeordnet.

Vision „Molenverbund“

Der städtebauliche Rahmenplan hat eine mögliche Umsetzung der Vision „Molenverbund“ berücksichtigt. Die Gestaltung des Auftaktbereiches auf dem Nördlichen Dänholm, die weiterführenden neuen Verbindungswege zum Großen Dänholm und eine erweiterte Buserschließung sind wichtige Voraussetzungen, damit der Weg vom Hafen an der Stralsunder Altstadt über die Molen touristisch attraktiv auf dem Dänholm eingebunden wird.

Optimierung der Wärmeversorgung

Geplant ist die vorhandene zentrale Wärmeversorgung auf dem Großen Dänholm zu sanieren und auszubauen und über ein Blockheizkraftwerk zu betreiben. Als Energieträger soll Biomethan eingesetzt werden (bilanziell). Die SWS Energie GmbH sieht die Errichtung eines Heizhauses in der Nähe des bisherigen Kellerstandortes für die Kesselanlage (Rudenstraße 22) vor. Unter dem Heizhaus sollen Wärmespeicher angelegt werden.

Empfohlen wird, die oberirdische Führung der Fernwärmetrasse in der Straße „Am Alten Marienhafen“ aufzugeben und eine Verlegung in den Straßenbaukörper vorzunehmen. Die oberirdische Führung steht im Konflikt mit den in der Rahmenplanung bestimmten Baupotenzialen sowie dem Ziel einer Gesamtaufwertung der Achse „Am Alten Marinehafen“ als touristischen Zielort.

Aus energetischer Sicht ist eine Ausweitung der geplanten Nahwärmeversorgung, die sogar auf eine Komplettversorgung des Dänholms zielt, empfehlenswert. Zugleich bestehen auf der Insel weitere bisher ungenutzte Potenziale für den Einsatz erneuerbarer Energien. So bieten die Dachflächen des Wassersportzentrums mit ihren rund 1,3 Hektar ein enormes Potenzial zur Stromerzeugung über Photovoltaikanlagen.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.1:	Geltungsbereich der städtebaulichen Rahmenplanung.....	5
Abb. 1.2:	Gliederung der Insel Dänholm und Straßenbezeichnungen.....	6
Abb. 1.3:	Ausschnitt aus dem Plan der Belagerung Stralsunds im Jahr 1715.....	7
Abb. 1.4:	Plan des Dänholms, Anfang des 19. Jahrhunderts	8
Abb. 1.5:	Der Gasthof auf dem Dänholm - 1837.....	8
Abb. 1.6:	Königlich-Preußisches Marine-Depot 1851-1871	9
Abb. 1.7:	Kartenausschnitt Mitte der 1930er-Jahre - noch ohne Kasernenausbau	11
Abb. 1.8:	Marinemuseum und Nautineum.....	13
Abb. 1.9:	Rügenbrücke und Rügendamm.....	13
Abb. 1.10:	Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan	16
Abb. 1.11:	Ausschnitt aus dem Landschaftsplan	18
Abb. 2.1:	Verteilung des Grundstückseigentums auf dem Dänholm, Stand: Juli 2013.....	19
Abb. 2.2:	Eigentümerstruktur auf dem Dänholm, Stand: Juli 2013	20
Abb. 2.3:	Baustruktur und Topographie	22
Abb. 2.4:	Nord-Süd-Höhenprofile der Insel Dänholm.....	23
Abb. 2.5:	Besondere Nutzungsmischung in der Straße „Am Alten Marinehafen“	23
Abb. 2.6:	Panoramabild vom LKW-Garagenhof an der Sternschanze.....	24
Abb. 2.7:	Gewerbenutzung am westlichen Uferbereich des Nördlichen Dänholms.....	25
Abb. 2.8:	Ziegelgrabenbrücke und ehemaliger Marinehafen mit Kanonenbootsschuppen....	26
Abb. 2.9:	Fehlentwicklung im Kontext erhaltenswerter Ensembles	26
Abb. 2.10:	Nutzungsstruktur.....	27
Abb. 2.11:	Grün- Freiräume im Bild	30
Abb. 2.12:	Wassersportzentrum auf dem Nördlichen Dänholm	31
Abb. 2.13:	Sportboothafen im ehemaligen Marinehafen.....	32
Abb. 2.14:	Erhaltende und zu entwickelnde Sportboothäfen auf dem Dänholm gemäß Flächennutzungsplan.....	33
Abb. 2.15:	Grün- und Freiflächen, Naturschutz.....	35
Abb. 2.16:	Bahnübergang am Rügendamm / Straße „Zum Kleinen Dänholm“	39
Abb. 2.17:	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke im Jahr 2009 auf der B 96 (Rügenbrücke) sowie der L 296 (Rügendamm).....	40
Abb. 2.18:	Straßenräume im Bild	41

Abb. 2.19:	Verkehrsanlagen auf dem Dänholm	43
Abb. 2.20:	Netze der stadtechnischen Ver- und Entsorgung	47
Abb. 2.21:	Umweltschutz	51
Abb. 2.22:	Städtebauliche Mängel	54
Abb. 2.23:	Bestandsplan	56
Abb. 3.1:	Workshop am 11. März 2011 im Nautineum	57
Abb. 3.2:	Planungsvorschläge der Arbeitsgruppen des Workshops und Prioritäten.....	58
Abb. 3.3:	Konzept der Entwicklungsschwerpunkte - Strukturkonzept Insel Dänholm.....	60
Abb. 3.4:	Konzept der Aufwertungsschwerpunkte - Strukturkonzept Insel Dänholm.....	61
Abb. 3.5:	Erschließungskonzept - Strukturkonzept Insel Dänholm	62
Abb. 3.6:	Grün- und Freiflächenkonzept - Strukturkonzept Insel Dänholm.....	63
Abb. 3.7:	Gesamtkonzept - Strukturkonzept Insel Dänholm	64
Abb. 3.8:	Integrierter Gesamtplan	69
Abb. 4.1:	Nutzungskonzept.....	72
Abb. 4.2:	Orientierungs- und Grenzwerte der DIN 18005 und der 16. BImSchV für Dorf- und Mischgebiete im Vergleich zu den ermittelten Verkehrslärmpegeln	74
Abb. 5.1:	Grün- und Freiflächenkonzept	80
Abb. 6.1:	Erschließungskonzept	87
Abb. 6.2:	Varianten für die niveaugleiche und niveaufreie Kreuzung der Bahntrasse	89
Abb. 6.3:	Straßenraumprofil Straßennetz S1	95
Abb. 6.4:	Straßenraumprofil Straßennetz S2	96

Anlage

Variantenbewertung

niveaugleiche und niveaufreie Kreuzung der Bahntrasse

Stadtverwaltung Hansestadt Stralsund
 Abteilung Straßen und Stadtgrün
 Dezember 2012

Anforderungen / Ziele

Baulasträger	
Wirtschaftlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ geringe Investitionskosten ▪ hohes Nutzen/Kosten-Verhältnis ▪ geringe Unterhaltungs- und Wartungskosten ▪ geringer Planungsaufwand
Leistungsfähigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ hohe Qualität im Verkehrsablauf
Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ maximale Sicherheit für alle Nutzergruppen
Städtebau / Umweltschutz	<ul style="list-style-type: none"> ▪ hoher städtebaulicher Anspruch ▪ bauliche Entwicklungsmöglichkeiten Nördlicher/Großer Dänholm ▪ geringe Auswirkungen Umwelt
Nutzer der Verkehrsanlage	
Erreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ direkte Zielführung mit kurzen Wegen von und zur L 296 / Zielen auf der Insel, u.a. Besucherparkplatz und Besucherzentrum ▪ optimale Verkehrsverknüpfung der Inselteile für Fußgänger und Fahrradfahrer ▪ optimale Anbindung an den Radweg Stralsund–Rügen ▪ einfache, verständliche Zielführung mit übersichtlicher Kreuzungsgestaltung, einfacher Wegweisung
Reisezeiten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ geringe Fahrzeiten ▪ geringe Wartezeiten
Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ hohe Verkehrssicherheit und hohes Sicherheitsgefühl
Wirtschaftlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ geringe Betriebskosten (Bus) unter optimierter Streckenführung
Allgemeinheit	
Klimawirkungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schutz vor Lärm- und Abgasbelastung
Eingriff in Natur und Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> ▪ geringer Flächenverbrauch ▪ geringer Eingriff in bestehende Grünflächen ▪ geringe Veränderung in den Grundwasserverhältnissen
Wirtschaftlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ geringe Investitionskosten (Steuerzahler)
Städtebau	<ul style="list-style-type: none"> ▪ räumliche Wahrnehmung des Dänholms ▪ Verdeutlichung der Zusammengehörigkeit des Nördlichen und des Großen Dänholms

Wirkungsbereiche und Teilziele

Verkehrssystem		
Teilziele	Variante 1: Anpassung des bestehenden Bahnübergangs	Variante 2: Aufhebung des Bahnübergangs und Schaffung einer Unterführung
Hohe Qualität im Verkehrsablauf		
hohe Qualitätsstufe in der Leistungsfähigkeit	<p>0</p> <p>Durch die Entbündelung der Knoten beeinträchtigen diese sich nicht gegenseitig. Dennoch bleibt der südliche Knoten durch den Bahnübergang in der Leistungsfähigkeit begrenzt.</p> <p>Das höhere Verkehrsaufkommen (nach Nutzungsentwicklung) ist vor allem der Rechtsabbieger zum Großen Dänholm. Aufstellflächen, auch für den abbiegenden Kfz-Verkehr vom Dänholm, die keine fließenden Kfz-Verkehre auf der L 296 und dem Dänholm selbst beeinträchtigen, sind noch zu ermitteln (Leistungsfähigkeit).</p> <p>Der nördliche Knoten ist bei einer separaten Erschließung ohnehin deutlich mehr als ausreichend leistungsfähig.</p>	<p>+</p> <p>Die Leistungsfähigkeit ist durch die Bündelung der Verkehre in einem Kreuzungsast etwas geringer, jedoch deutlich mehr als ausreichend.</p> <p>Hier wird der gesamte Kfz-Zielverkehr in Richtung Großer Dänholm zum Linksabbieger. Die Länge der notwendigen Aufstellflächen ist noch zu ermitteln (Leistungsfähigkeit).</p>
Indikatoren: - Qualität Verkehrsablauf		
Direkte Erreichbarkeit		
direkte Erreichbarkeit für: Kfz Rad Fußgänger	<p>+</p> <p>Die direkte Erschließung Nördlicher/Großer Dänholm für Kfz-Verkehr, Radverkehr, Fußgänger ist gegeben. direkte Anfahrbarkeit des Besucherparkplatzes</p>	<p>0</p> <p>indirekte Erschließung des Großen Dänholm für den Kfz-Verkehr sowie des Besucherparkplatzes nur über den Nördlichen Dänholm</p> <p>direkte Zielführung Nördlicher/Großer Dänholm für Radverkehr, Fußgänger</p>
	<p>0</p> <p>Radanbindung L 296</p> <p>Großer Dänholm direkte Anbindung im Knotenpunkt</p>	<p>0</p> <p>Radanbindung L 296</p> <p>Großer Dänholm Anbindung über Rampenzufahrt bzw. aus Richtung Rügen indirekt mit Fahrt über den Nördlichen Dänholm</p>

Verkehrssystem		
Teilziele	Variante 1: Anpassung des bestehenden Bahnübergangs	Variante 2: Aufhebung des Bahnübergangs und Schaffung einer Unterführung
Direkte Erreichbarkeit		
direkte Erschließung Bus, mit kurzer Streckenführung	<p>+</p> <p>Je nach baulicher Entwicklung der Flächen ist die separate Erschließung der Inselteile durch den Busverkehr möglich.</p> <p>Gemeinsame Erschließung durch folgende Linienführung möglich: Stralsund – Großer Dänholm – Nördlicher Dänholm – Rügen</p>	<p>0</p> <p>Eine separate Erschließung beider Inselteile ist nicht möglich.</p> <p>Gemeinsame Erschließung nur unter folgender Linienführung möglich: Stralsund – Nördlicher Dänholm – Großer Dänholm – Nördlicher Dänholm – Rügen</p>
niedrige Reisezeiten	<p>+</p> <p>Fahrzeiten</p> <p>Durch die direkte Erschließung sind die reinen Fahrzeiten zum Großen Dänholm gering.</p>	<p>0</p> <p>Fahrzeiten</p> <p>Für den Zielverkehr zum Großen Dänholm ergeben sich längere Fahrzeiten (längere Strecke).</p>
	<p>0</p> <p>Wartezeiten</p> <p>Mit steigendem Kfz-Aufkommen und gleichbleibenden BÜ-Schließzeiten können sich in den Spitzenstunden die Wartezeiten Richtung Großer Dänholm erhöhen.</p> <p>Es ergeben sich Wartezeiten für den Bus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rechtsabbieger (BÜ) Großer Dänholm - BÜ Nördlicher Dänholm - Linkseinbieger (LSA) auf L 296 Richtung Rügen 	<p>+</p> <p>Wartezeiten</p> <p>Für den Kfz-Verkehr entfallen die Wartezeiten am Bahnübergang.</p> <p>Es ergeben sich Wartezeiten für den Bus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Linksabbieger (LSA) Zufahrt Nördlicher Dänholm - Linkseinbieger (LSA) vom Nördlichen Dänholm
<p>Indikatoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrtstrecken zu den Zielen (direkte Erreichbarkeit) - Streckenlänge Anbindung Radweg L 296 - Streckenlänge Bus - Fahrzeiten - Wartezeiten 		

Verkehrssystem		
Teilziele	Variante 1: Anpassung des bestehenden Bahnübergangs	Variante 2: Aufhebung des Bahnübergangs und Schaffung einer Unterführung
Hohe Verkehrssicherheit		
Sicherheit, Unfallvermeidung Bahnanlage	<p>0</p> <p>Grundsatz: Jeder Bahnübergang ist potenzielle Gefahrenquelle. Vor jeder anderen Maßnahme sollte geprüft werden, ob ein BÜ durch Bau einer niveaufreien Lösung beseitigt werden kann.</p> <p>Nach Abstimmung mit DB erfolgt eine Erhöhung der Sicherheit durch Änderung im Rahmen des BÜ - Blinklichtprogramm (Realisierung: 2014)</p> <p>Der BÜ bleibt potenzielle Gefahrenquelle.</p>	<p>+</p> <p>Mit der Unterführung wird die potenzielle Gefahrenquelle beseitigt.</p> <p>Die Verkehrssicherheit wird durch die Aufhebung des Bahnübergangs deutlich verbessert. Gleichzeitig können auch Fußgänger und Radfahrer den Rügendamm niveaufrei queren.</p>
hohe Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer Vermeidung von Konfliktbereichen	<p>0</p> <p>Bei einseitiger Führung im Kreuzungsbereich über die L 296 wird der Übergang von der Radverkehrsführung auf die Fahrbahn in Richtung Großer Dänholm zum möglichen Konfliktpunkt.</p>	<p>0</p> <p>Bei einseitiger Führung der Fahrradfahrer in der Unterführung auf einem Radweg ergibt sich im Bereich der Rampe vom/zum Radweg L 296 (Geschwindigkeit – Sicht in/aus Tunnel zur Rampe) sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger ein Konfliktpunkt. Weitere Konfliktpunkte sind die Übergänge in der Radverkehrsführung zwischen Fahrbahn und einseitigem Radweg.</p>
Indikatoren: - Höhe Unfallrisiko BÜ - Konfliktbereiche im Straßenraum		

Umwelt		
Teilziele	Variante 1: Anpassung des bestehenden Bahnübergangs	Variante 2: Aufhebung des Bahnübergangs und Schaffung einer Unterführung
Vermeidung negativer Auswirkungen Umgebung		
keine bzw. geringe Belastung aus Fremdverkehr Lärm/Schadstoff	<p>+</p> <p>Das jeweils durch die Inselteile induzierte Verkehrsaufkommen ist Erschließungsverkehr vor Ort. Es gibt keinen Durchgangsverkehr.</p>	<p>0</p> <p>Der gesamte Kfz- Ziel-/Quellverkehr auf den Großen Dänholm wird über den Nördlichen Dänholm geführt. Die höhere Verkehrsbelastung (Durchgangsverkehr) wirkt sich auf die angrenzende Nutzung aus.</p>
geringer Eingriff in Natur und Landschaft	<p>0</p> <p>Eingriff in Grünflächen</p> <p>Im Bereich der Verbreiterung des Rügendamms gehen auf mehreren hundert Metern bewachsene Böschungen verloren.</p>	<p>+</p> <p>Eingriff in Grünflächen</p> <p>Im Bereich der Unterführung müssen punktuell Bereiche umgestaltet werden, so dass vorhandene Gehölze und Baumbestände entfallen.</p>
	<p>0</p> <p>Flächenverbrauch</p> <p>Die Versiegelung mit Verkehrsflächen wird ausgedehnt.</p> <p>Der Umfang der erforderlichen Eingriffe in die Böschung und der Versiegelung kann erst nach genauer Dimensionierung und Lage des Knotenpunktes bestimmt werden.</p>	<p>+</p> <p>Flächenverbrauch</p> <p>Der gesamte südliche Knoten bedarf keiner Abbiegespuren mehr. Die Versiegelung wird auf einem Mindestmaß gehalten.</p>
	<p>+</p> <p>Grundwasser</p> <p>keine Veränderungen im Grundwasserverhältnis</p>	<p>0</p> <p>Grundwasser</p> <p>Veränderungen im Grundwasserverhältnis</p>
<p>Indikatoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufkommen Durchgangsverkehr mit neg. Auswirkungen - Höhe Versiegelung - Umfang Eingriff in Grünflächen/Gehölze - Auswirkungen Grundwassereingriffe 		

Lebensraum		
Teilziele	Variante 1: Anpassung des bestehenden Bahnübergangs	Variante 2: Aufhebung des Bahnübergangs und Schaffung einer Unterführung
Städtebauliche Qualität		
Wahrnehmung: „Eingang“ zur Insel Dänholm	<p>+</p> <p>Durch die Aufweitung der südlichen Kreuzung wird der Rügendamm vor allem als Verkehrsanlage noch dominanter gestaltet. Der geradlinige Dammcharakter verliert zugleich an Prägnanz.</p> <p>Der erweiterte Kreuzungsbereich wird für Autofahrer besser als Inselauftakt wahrnehmbarer.</p>	<p>0</p> <p>Der Dänholm wird für den Durchgangsverkehr durch den Wegfall der Kombination aus Ampel und Bahnübergang und damit verbundener Standzeiten weniger erlebbar als bisher.</p> <p>Der Charakter des Rügendamms als reiner Transitraum zwischen Stralsund und Rügen wird gestärkt.</p>
Verbindung zwischen den Inselteilen – Erlebbarkeit als eine Insel	<p>0</p> <p>Die L 296 bleibt Trennung zwischen den Inselteilen. Über entsprechende Gestaltung lässt sich die Zusammengehörigkeit der Inselteile betonen, bzw. wird die reine Verbindungsfunktion L 296 (Stralsund – Rügen) unterbrochen.</p>	<p>+</p> <p>Die Querung des Rügendamms, um vom nördlichen zum südlichen Inselteil zu kommen, ist für alle Verkehrsteilnehmenden niveaufrei und schnell möglich.</p> <p>Die Unterführung wirkt vor allem für Fußgänger eher als Barriere.</p>
hohes Sicherheitsempfinden keine Angsträume schaffen	<p>+</p> <p>Subjektives Sicherheitsgefühl: Es gibt keine Angsträume, die Verkehrssituation ist überschaubar.</p>	<p>0</p> <p>Eine Führung der Fußgänger auch in einer kurzen Unterführung mit Rampen setzt bei knapper Straßenraumbreite das Sicherheitsgefühl herab. Es können Angsträume entstehen.</p>
<p>Indikatoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wahrnehmung Dänholm - Verbindung der Inselteile - Sicherheitsgefühl 		

Wirtschaftlichkeit		
Teilziele	Variante 1: Anpassung des bestehenden Bahnübergangs	Variante 2: Aufhebung des Bahnübergangs und Schaffung einer Unterführung
geringe Investitions- / Unterhaltungskosten		
Baukosten Kostenschätzung Basis: Varianten Untersuchung 2003	+ 3,1 Mio.	0 4,1 Mio.
Planungskosten (Baukosten x 0,1)	0,3 Mio.	0,4 Mio.
Investitionskosten	3,4 Mio.	4,5 Mio.
Sicherung BÜ / LSA	0 Unterhaltungs-/Sicherungsaufwand für die Signaltechnik Energiekosten Wird der KP zusammen mit dem BÜ signalisiert, ist ein Abschalten zu verkehrsschwachen Zeiten nicht möglich.	+ Lfd. Kosten zur Sicherung des BÜ entfallen Energiekosten LSA (nördlicher Knoten) lässt sich zu verkehrsschwachen Zeiten abschal- ten
Verkehrsanlagen	+ Unterhaltung Oberbau im Kreuzungs- bereich Unterhaltung Entwässerungsanlagen Unterhaltung Markierung / VKZ	0 Unterhaltungskosten Tunnel und Oberbau im Kreuzungsbereich Unterhaltung Entwässerungsanlagen Unterhaltung Markierung / VKZ
Grünanlagen	+ Grünflächenpflege (Kosten/m ²)	0 Grünflächenpflege (Kosten/m ²)
Indikatoren: - Investitionskosten - Sicherungs-/Energiekosten - Unterhaltungskosten Straßenraum - Kosten Grünflächenpflege		

Bestimmung Gewichtung

Annahme

Es sollen nicht die Teilziele, sondern die Nutzenpunkte der Wirkungsbereiche gewichtet werden. Die Wirkungsbereiche sind dabei gleich zu gewichten. Hierzu wird ein Gewichtungsfaktor ermittelt, der sich aus der mittleren Anzahl der vergleichbaren Indikatoren der Teilziele zur Anzahl der Indikatoren ergibt.

	Wirkungsbereiche			
	Verkehrssystem	Umwelt	Lebensraum	Wirtschaft
Anzahl Indikatoren	8	4	3	4
Mittlere Anzahl	4,75			
Gewichtungsfaktor	0,59	1,19	1,58	1,19

Bewertung der Varianten

	Variante 1		Variante 2	
	Nutzenpunkte	Nutzenpunkte x Gewichtungsfaktor	Nutzenpunkte	Nutzenpunkte x Gewichtungsfaktor
Verkehrssystem	3	1,77	3	1,77
Umwelt	2	2,38	2	2,38
Lebensraum	2	3,16	1	1,58
Wirtschaft	3	3,57	1	1,19
Gesamt		10,88		6,92

Anmerkungen

Sicherheit Bahnübergang

Nach Prüfung der DB Projektbau kann der BÜ nicht aufgelassen werden. Die künftige Streckengeschwindigkeit mit 90 km/h und das derzeitige Verkehrsaufkommen auf der bahnüberquerenden Straße (2005: 2.240 Kfz/Tag; 2008: 1.700 Kfz/Tag ist mäßiger Verkehr nach Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung) erfordern nicht eine höhenfreie Kreuzung. Ob das Kfz-Aufkommen über 2.500 Kfz/Tag (starker Verkehr) steigt, lässt sich nach Aussagen zur Nutzungsentwicklung auf dem Großen Dänholm durch Abschätzung des Verkehrsaufkommens überprüfen. Derzeit wird eingeschätzt, dass das nicht der Fall ist.

Leistungsfähigkeit

Die Leistungsfähigkeit ist nach Aussagen zur Nutzung der Insel (zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens) abschließend zu bestimmen.