

STADTERNEUERUNG

WOLGAST

Rahmenplan Historische Altstadt

1. Fortschreibung, April 1995

(in der Fassung des Beschlusses Nr. 138/95 der Stadtverordnetenversammlung v. 02.10.95)

Sanierungsträger:



**DI Deutsche BauBeCon AG Geschäftsstelle Bremen,
Rembertiring 29, 28195 Bremen
Herr Horwedel**

Sanierungsbüro Wolgast - Am Fischmarkt 5, 17483 Wolgast

Planverfasser:



Architektur- und Planungsbüro Dr. Mohr Rostock

Planungsbüro für Flächennutzungspläne, Bebauungspläne und Rahmenplanungen

Dr.-Ing. Frank Mohr

Architekt BDA & Stadtplaner SRL 514/15-91-a/d

Bearbeiter: Dipl.-Ing. W.Millahn, Architekt für Stadplanung AKMV 872-92-3-d
R.-Luxemburg-Str. 19, 18055 Rostock, Tel.: 455868, Fax.: 4934727

Bedeutung des Rahmenplans

Der Rahmenplan für die Wolgaster Altstadt stellt die Leitlinien für die städtebauliche Entwicklung der Innenstadt mit einem Planungshorizont von etwa 15 Jahren dar. Er faßt die Aspekte der künftigen Nutzung (Art und Maß der baulichen Nutzung, private und öffentliche Flächen, sonstige Flächennutzung), der verkehrlichen Entwicklung (fließender und ruhender Verkehr, Fußgängerverkehr) und der gestalterischen Absichten in der Stadterneuerung zusammen.

Der Rahmenplan führt nach verwaltungsinterner Abstimmung und Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange den Planungsansatz der Vorbereitenden Untersuchungen fort, bezeichnet die Planungsansätze und -vorschläge konkreter und standortschärfer und fügt aktuelle Informationen in den Entwicklungsvorschlag ein.

Als flexibles Planungsinstrument ist der Rahmenplan fortzuschreiben, sobald sich wesentliche Planungsvoraussetzungen ändern bzw. neue hinzukommen.

Seinem Charakter nach ist der Rahmenplan eine informelle Planung. Er hat somit innere Bedeutung für die Gremien und die Verwaltung der Stadt Wolgast. Er ist keine Rechtsnorm gegenüber den Bürgern der Stadt. Die Durchsetzung einzelner Maßnahmen bedarf vertraglicher Vereinbarungen mit den Bürgern oder rechtsverbindlicher Bauleitplan- bzw. Bodenordnungsverfahren.

Der Rahmenplan wird untersetzt durch die Gestaltungssatzung und die Erhaltungssatzung für die Wolgaster Innenstadt zur rechtsverbindlichen Durchsetzung der Ziele und Zwecke der Sanierung.

Der Rahmenplan bildet die Grundlage für die Beurteilung von Baugesuchen durch die Verwaltung und für die Erteilung der Sanierungsgenehmigung nach §§ 144, 145 BauGB. Desweiteren ist der Rahmenplan gemäß Städtebauförderungsrichtlinie des Landes M-V Voraussetzung für die Stadterneuerungsmaßnahme Wolgast Innenstadt. Er wurde vom Innenministerium M-V (1994) bestätigt und ist damit Grundlage für Förderentscheidungen im Rahmen der Stadterneuerung Wolgast.

Die Bedeutung des Rahmenplans liegt somit

- in der Beteiligung der Betroffenen und der Erörterung der Sanierungsmaßnahmen bis hin zur Sozialplanung
- in der Ausformulierung der Ziele und Zwecke der Sanierung und damit
- in der Entscheidung der sanierungsrechtlichen Genehmigung,
- in seiner Funktion als Beurteilungs- und Entscheidungsgrundlage
 - bei der Beantragung von Finanzhilfen
 - bei allen städtebaulichen Einzelvorhaben im Planungsgebiet und dessen Einflußbereich
 - bei der Anwendung städtebaulicher Gebote nach §§ 175 - 179 BauGB.

Die Verwaltung der Stadt Wolgast und der treuhänderisch für die Stadt wirkende Sanierungsträger werden mit der schrittweisen Umsetzung des Rahmenplanes beauftragt.

Ziele der Stadterneuerung

Ursächliches Ziel der Stadterneuerung in Wolgast ist der Erhalt der historischen Altstadt in ihrem unverwechselbaren Erscheinungsbild, geprägt durch den nahezu unverändert gebliebenen mittelalterlich-kolonialistischen Stadtgrundriß, die engen Straßenräume mit einer kleinteiligen, überwiegend geschlossenen bzw. nur durch die schmalen Brandgassen unterbrochenen Bebauung und vor allem den großen Anteil erhaltenswerter, teilweise historischer Bausubstanz.

Wirtschaftliche Belebung der Altstadt

Um die sich in den Vorjahren abzeichnende Verödung des Stadtzentrums nachhaltig zu verhindern, ist es wichtig, verlorene Funktionen zu reaktivieren oder durch neue Nutzungen zu ersetzen. Besonders im Bereich südwestlich des Rathauses (Platz der Jugend, Steinstraße, westlicher Teil der Langen Straße, Rathausplatz) soll eine intensive Geschäftsnutzung entwickelt werden. Insbesondere die Einzelhandelsstruktur muß so ausgebaut werden, daß ein größerer Anteil der örtlich vorhandenen Kaufkraft als bislang gebunden werden kann und so die eigenständige bauliche und wirtschaftliche Reproduktion gewährleistet werden kann.

In der Innenstadt sollen zur Verbesserung der Kaufkraftbindung und der Angebotsstruktur einzelne Kundenmagneten (Warenhaus - 5000 m² Vfl., Bekleidungshaus - 2000 m² Vfl., Drogeriemarkt - 500 m² Vfl., Audio-/ Videomarkt - 1000 m² Vfl.) sowie weitere kleine Fachgeschäfte - insgesamt 3000 m² Vfl. neu angesiedelt werden. Eine Standortkonkurrenz durch innenstadtrelevante Sortimente an der Peripherie der Stadt ist zu vermeiden.

Stärkung der Wohnnutzung

Die Wohnnutzung in der Altstadt soll gezielt erhalten und gestärkt werden. Sie ist wesentlicher Bestandteil urbanen Lebens, das auch nach 18.00 Uhr funktioniert.

Das Schwergewicht der Stadterneuerung liegt auf der Modernisierung und besseren Nutzung (etwa Dachausbau) des vorhandenen Gebäudebestandes. Im Bereich nordöstlich des Rathauses (Schusterstraße, Badstubenstraße, nordwestlicher Teil des Fischmarktes) und auf der südlichen Schloßinsel soll die Wohnnutzung weiterhin überwiegen und gestärkt werden.

Verbesserungen im Verkehrssystem

Die Altstadt kann ihrer zentralörtlichen Funktion und den Anforderungen aus dem Tagestourismus nur gerecht werden, wenn der überregionale Verkehr ausgelagert werden kann, eine gute Erreichbarkeit gleichwohl aber gewährleistet ist. Durch Verkehrsberuhigung insbesondere im Haupteinkaufsbereich und Gleichberechtigung von Fußgänger, Rad und Kfz können die zahlreichen noch vorhandenen Gefahrenquellen (Knotenpunkt Hafenvorplatz, Wilhelmstraße / Ecke Rathausplatz) vermieden werden und das Geschäftsleben sogar noch aktiviert werden. Wichtige Voraussetzung dabei ist die Bereitstellung ausreichender öffentlicher Parkplatzkapazität in einer annehmbaren fußläufigen Entfernung von den Standorten von "Besuchermagneten" wie zentralen Einzelhandelsbetrieben, Verwaltungseinrichtungen und Sehenswürdigkeiten.

Die Quartierinnenbereiche sollen zur Entlastung der engen öffentlichen Straßen vom ruhenden Verkehr verstärkt für gemeinschaftliche Stellplatzanlagen der Anwohner genutzt werden; einer dem unmittelbaren Wohnumfeld angemessenen Ausführung (Begrünung, Kapazität) ist dabei vorrangig Rechnung zu tragen.

Bewahrung der überlieferten Stadtgestalt

Neben ihrer prägnanten städtebaulichen Struktur verfügt die Wolgaster Altstadt über ein unverwechselbares, geschlossenes Ortsbild mit vielen schützenswerten Straßen und Platzräumen sowie Einzelgebäuden. Die Erhaltung des sichtbaren Fachwerks insbesondere in den Brandgängen und Traufgassen (Tüschchen) als prägendes Kolorit in der Altstadt ist ein wesentliches Detail der Stadtbildpflege. Es soll versucht werden, das Wertvolle aller Epochen zu erhalten und gleichzeitig auch Bauten unserer Zeit Raum zu geben, sich in einer eigenen Formensprache, die sich jedoch der charakteristischen ortstypischen Merkmale bedient, in die Baustruktur der Stadt einzufügen. Ehemals geschlossen bebaute Straßenräume sollen durch Neubauten wieder geschlossen werden.

Bebauung

Die komplette Instandsetzung und Modernisierung der Hochbausubstanz entsprechend den heutigen allgemeinen Standards an Ausstattung, Wohnungsgröße und baulichem Umfeld ist ein zentrales Sanierungsziel im privaten Sektor. Gebäuden mit besonderer Städtebaulicher Bedeutung gilt dabei besondere Aufmerksamkeit. Die behutsame Objektsanierung wird dabei im Vordergrund stehen. Flächenanierungen kommen nur in begründeten Einzelfällen (nördliche Schloßinsel, Nordostseite des Fischmarktes) in Erwägung.

Nutzungskonzept

Das Nutzungskonzept enthält die Angaben über Art und Maß der zukünftigen baulichen und sonstigen Nutzungen. Ausgehend von den vorhandenen Strukturen und dem eigenen städtebaulichen Charakter der einzelnen Teilbereiche werden die heutigen Bedürfnisse an das bauliche und räumliche Umfeld in ein funktionierendes Gesamtgefüge gebracht.

Das Nutzungskonzept orientiert sich an den Nutzungskategorien der Baunutzungsverordnung 1990. Ausschlaggebend dafür ist, daß sich die baurechtliche Zulässigkeit von Vorhaben im bisher sog. unbepflanzten Innenbereich entsprechend § 34 BauGB danach richtet, ob es sich nach Art und Maß der Nutzung und der Bauweise in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt. Die "Eigenart der näheren Umgebung" läßt sich hinreichend durch die Gebietskategorien der BauNVO beschreiben. In seiner künftigen Entwicklung der einzelnen Bereiche der Altstadt wird mit der Darstellung der Baugebiete ein maßgebender Rahmen gesetzt, der auch Grundlage für die punktuell erforderliche Aufstellung von Bebauungsplänen nach § 8 BauGB sein wird.

Das Nutzungskonzept ist stark von der Erhaltung der Wohnbevölkerung geprägt. Diesbezüglich wird die Erhaltungssatzung der Stadt für den Bereich des Sanierungsgebietes rechtsverbindlich gegenüber dem Bürger wirksam. Die Erhaltungssatzung schützt darüber hinaus die städtebauliche Gestalt des Gebietes.

Die Bereiche um den Straßenzug Platz der Jugend - Steinstraße - Lange Straße - Rathausplatz - teilweise Kleinbrückenstraße werden als **Hauptgeschäftszone** entwickelt.

Der Bereich Platz der Jugend - Steinstraße - Lange Straße - Rathausplatz wird als Kerngebiet ausgewiesen. Der Unterbringung von Einzelhandelsbetrieben, Dienstleistungseinrichtungen, Büro- und Praxisnutzungen wird hier Priorität eingeräumt. Das mit der Sanierungssatzung verbindliche Sanierungsziel "Stärkung der Wohnnutzung" begründet im konkreten Fall außerdem die Zulässigkeit der allgemeinen Wohnnutzung. Um einer "Entvölkerung" der Haupteinkaufs- und Geschäftszone entgegenzutreten und dem aktuellem Wohnraumangel Rechnung zu tragen, ist in diesen Bereichen in der Regel in jedem Gebäude mindestens eine vollwertige Wohnung vorzusehen bzw. zu erhalten und ab dem 2. Obergeschoß in der Regel ausschließlich die Wohnnutzung zulässig.

Die mit der MK - Ausweisung beabsichtigte Konzentration von Geschäften, Dienstleistungseinrichtungen und Büroflächen ist erforderlich, um einerseits das Einzugsgebiet der Wolgaster Altstadt zu intensivieren, Kaufkraftabflüsse zu verringern und die Anziehungskraft des Stadtzentrums zu erhöhen und andererseits um die mit der Geschäftsnutzung verbundenen Störungen des Wohnumfeldes in anderen Bereichen zu minimieren und dort der Entwicklung des Wohnens deutliche Priorität einzuräumen.

Diese Nord-Südachse wird gleichzeitig zur Hauptfußgängerachse entwickelt. Über die Kleinbrückenstraße soll die Beziehung der Stadt zum Wasser aufgewertet und erlebbar gemacht werden, indem mit der Anbindung an den Fischmarkt ein attraktives Freiflächen- und Verweilangebot konzipiert wird.

Im Nutzungskonzept werden Standortmöglichkeiten für die sogenannten "Magneten" (s.o.) aufgezeigt, die den Nutzungsansprüchen aufgrund von Kundenverkehr und Verkehrsanbindung gerecht werden und eine annähernd hinreichende Flächenreserve bieten.

Eine besondere Bedeutung kommt diesbezüglich den Standorten am Platz der Jugend zu, der eine Hauptzugangs- und Auftaktfunktion für das Stadtzentrum einnehmen wird. Nachdem der Durchgangsverkehr aus der Oberwallstraße endgültig auf eine Ortsumgehung südlich der Stadt verlegt werden kann, soll der Postplatz weitgehend verkehrsfrei gestaltet werden, d.h. nur noch in Nord - Süd - Richtung (Breite Straße, Bahnhofstraße) durch eine städtische Hauptverkehrsstraße gequert werden. Die Grundstücke Bahnhofstraße 1,2, das Grundstück der Schule am Kirchplatz sowie der Eckbereich zwischen Bahnhofstraße und Chausseestraße werden für größere Einzelhandelsbetriebe reserviert.

Der mit der Hauptgeschäftszone nur schlecht verträgliche Schulbetrieb (Schulhof der Schule am Kirchplatz), der nur über eine unzureichende Pausenhoffläche verfügt und keine Möglichkeiten für den Schulsport am Standort bietet soll mittelfristig aufgegeben werden. Der Arbeitskreis Schulneubauten gibt für diese Nutzungsverlagerung einen Zeitraum von 5 Jahren an.

Die Baugebiete, die an den südöstlichen Teil der Badstubenstraße, der Schusterstraße, der Langen Straße sowie an die Burgstraße, die Wilhelmstraße und den Kirchplatz angrenzen und das Gebiet der

südlichen Schloßinsel werden als **Besonderes Wohngebiet (WB)** ausgewiesen. Damit ist klargestellt, daß die Wohnnutzung hier die bestimmende Nutzung bleiben soll.

Besondere Wohngebiete sind Baugebiete mit vorhandener Wohnnutzung, die aufgrund sonstiger Einrichtungen (Läden, Gastronomische Betriebe, Geschäfts- und Bürogebäude, ...) eine besondere Eigenart aufweisen und in denen das Wohnen unter Berücksichtigung dieser Eigenart fortentwickelt werden soll. Auf die Fortentwicklung der Wohnnutzung ist besondere Wert zu legen, da aufgrund des gewerblichen Verdrängungsdrucks gerade in diesem Bereich das Wohnen gefährdet ist.

Die mit gewerblichen Einrichtungen nur punktuell durchsetzten Bereiche Schusterstraße und Badstubenstraße südöstlich des Rathauses werden ebenfalls als WB-Gebiete ausgewiesen, da einerseits aufgrund des Publikumsverkehrs zwischen Hafenplatz und Hauptgeschäftszone eine Beschränkung auf die allgemeine Wohnnutzung nicht zweckdienlich ist und andererseits die nötige Wohnruhe -nicht nur im akustischen Sinne- nicht gewährt werden kann. Im letztgenannten Bereich überwiegt jedoch die Wohnnutzung weitaus mehr gegenüber einzelnen geschäftlichen Nutzungen.

Um diese Differenzierung in den Nutzungsansprüchen zu festigen, werden die WB-Gebiete nochmals unterschieden:

- A) In den letztgenannten Bereichen (Schusterstraße, Badstubenstraße) sollten sonstige Anlagen gem. § 4a (2) BauNVO (Läden, Kneipen, Büros, ...) nur dort zugelassen werden, wo eine Wohnnutzung aufgrund städtebauhygienischer oder bautechnischer Einschränkungen (z.B. unzureichende Belichtung im Erdgeschoß, geringe Raumhöhe, ungünstiger Gebäudegrundriß) nicht möglich ist.
- B) Die Bereiche Wilhelmstraße, südöstlicher Teil der Langen Straße, Burgstraße, Klein - Brückenstraße übernehmen Ergänzungsfunktionen zur Hauptgeschäftszone (Platz der Jugend, Steinstraße, Rathausplatz). Die Erdgeschoßzone kann in diesem Bereich grundsätzlich für gewerbliche Zwecke (kleinere Ladengeschäfte des Dienstleistungs- und Einzelhandelsgewerbes) genutzt werden, sofern das Primat der Wohnnutzung, bezogen auf das einzelne Gebäude gewahrt bleibt (Wohnnutzung auf mindestens 50% der Geschoßfläche des Gebäudes).

Das Gebiet der südlichen Schloßinsel bildet einen eigenständigen Bereich, der besonders geprägt ist durch den Hafenerbetrieb und weitere kleine gewerbliche Unternehmen. Dieser Bereich wird ebenfalls als Besonderes Wohngebiet entwickelt. Dabei ist durchzusetzen, daß der von den gewerblichen Betrieben ausgehende Störgrad gering gehalten wird, da der standortgebundene Hafenerbetrieb die Wohnnutzung bereits erheblich beeinträchtigt.

Die Quartiere zwischen Schusterstraße und Fischmarkt bzw. zwischen Kleinbrückenstraße und Stadtmauer sowie der Bereich um die Stadtmauer südlich der Wilhelmstraße werden als **Allgemeines Wohngebiet (WA)** gem. § 4 BauNVO entwickelt. Sie dienen dem Wohnen; Läden, Gaststätten, Handwerksbetrieben usw. sind aufgrund der Einbindung in den Stadtorganismus mit unmittelbarer Nähe zu den zentralsten Lagen gut erreichbar. Dies bestimmt auch die Standortgunst dieser Bereiche, die bei relativer Abgeschlossenheit von den frequentierteren Bereichen der Altstadt von deren Ausstattung profitieren. Neue gewerbliche Nutzungen sollen hier in der Regel also ausgeschlossen werden.

Die Südseite des Fischmarktes soll neu geordnet werden. Als Eröffnung der Stadt zur Insel Usedom hin kommt diesem Bereich besondere Bedeutung zu.

Nordwestlich der Kleinbrückenstraße wird eine geschlossene zwei- bis dreigeschossige, zeitgemäße Wohnbebauung konzipiert. Südöstlich der Kleinbrückenstraße soll ein Verweil- und Aufenthaltsbereich mit intensiver Nutzungsmischung (Wohnen, kleine Läden, Gastronomische Einrichtungen) entstehen.

Der Bereich der **nördlichen Schloßinsel (Gelände Bauelementefabrik)** soll neu geordnet werden. Hier wird eine gemischte Nutzungsstruktur vorgesehen:

Die Hafenstraße wird in der vorhandenen kleinteiligen Baustruktur erhalten.

Im zentralen Bereich werden Hotel-, Kultur-, und Dienstleistungsnutzungen vorgesehen. Am westlichen Ufer soll eine attraktive Wohnbebauung entwickelt werden. Die Bootswerft hat Bestand.

Dem Ausbau und der Entwicklung des **Grün und Freiflächenangebotes** in und vor allem an der Wolgaster Innenstadt kommt umfassende Bedeutung zu, da die Ergänzung von Grünstrukturen unmittelbar innerhalb der Altstadt ausschließlich auf die Quartierinnenbereiche beschränkt wird. Grünstrukturen in den Straßenräumen entsprechen nicht der historischen Überlieferung und würden das zu erhaltende mittelalterliche Stadtgefüge und Ortsbild erheblich verfremden.

Die nicht bebauten Bereiche der ehemaligen Stadtbefestigungen im Bereich des Lustwalls und der Ostteil des Fischmarktes werden als Grün und Freiflächen entwickelt.

Auf dem Lustwall ist in unmittelbarer Nähe zum "betriebsamen Alltag" eine Ruhezone vorgesehen, die durch eine Öffnung in der Stadtmauer schnell zu erreichen ist. Die in ihrem gegenwärtigen Zustand zu konservierenden Reste der Stadtmauer schaffen das notwendige Ambiente. Auf der vorgelagerten

Freifläche wird ein öffentlicher Kinderspielplatz und eine mit angemessener Möblierung und Begrünung ausgestattete Verweilzone eingerichtet. Eine kleinere gastronomische Einrichtung am Standort kann diesen Bereich sinnvoll ergänzen.

Der Fischmarkt soll im Bereich zwischen Hafenvorplatz und Einmündung Swinkestraße als überwiegend öffentliche Freifläche entwickelt werden und kann für Marktbetrieb mit Bezug zum Wasser genutzt werden.

Erhalten wird das Pumpenhäuschen und das nebenliegende Gebäude der alten Feuerwehr. Letzteres sollte umgenutzt werden. Das jetzt gewerblich genutzte Gebäude soll einer neuen Nutzung als gastronomische Einrichtung mit Bier- oder Kaffegarten im Freien und angegliedertem Bootsverleih zugeführt werden. Nördlich davon ist ein weiterer öffentlicher Spielplatz vorgesehen, der insbesondere die Bedürfnisse der Wohnnutzung in den südwestlich angrenzenden Baugebieten ergänzt.

Der Reiferwall ist für eine Nutzung als öffentlicher Parkplatz vorgesehen. Der Baumbestand soll dabei unbedingt erhalten und entsprechend dem historischen Vorbild ergänzt werden. Dazu ist nach Auslagerung des Durchgangsverkehrs auf dem Oberwall ein Rückbau nach dem ursprünglichen Straßenverlauf notwendig.

Wirtschaftliche Belebung der Altstadt

Zur Erfüllung der Aufgaben, die dem Stadtzentrum aus der raumordnerischen Stellung Wolgasts als Mittelzentrum mit Teilfunktionen erwachsen - Deckung des allgemeinen täglichen Grundbedarfes der Bevölkerung, Sicherung und Entwicklung der über den Nahbereich und die Grundversorgung hinausgehenden Versorgungsfunktionen des längerfristigen (gehobenen) Bedarfes und von Einrichtungen der Freizeit und Erholung - besteht ein offensichtlicher Mangel an Ladengeschäften, gastronomischen Einrichtungen, Hotels. Das Markt- und Standortgutachten für die Stadt Wolgast GfK, Nürnberg, 1992) konkretisiert diesen Aspekt im Bereich Einzelhandel:

Das Gutachten konstatiert eine Kaufkraftbindung von lediglich 26%.

Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität der Wolgaster Innenstadt und zur Verminderung des Kaufkraftabflusses müssen vordringlich beginnen mit der Sicherung von Grundstücken innerhalb der besten Einkaufslage und mit der Ansiedlung von "Magneten". Dieses sind

- ein Warenhaus mit Vollsortiment auf ca. 5000 m² Verkaufsfläche;
- ein Bekleidungshaus mit ca. 2000 m² Verkaufsfläche;
- ein Drogeriemarkt mit ca. 500 m² Verkaufsfläche;
- ein Radio-/ TV-/ Video - Markt mit ca. 1000 m² Verkaufsfläche.

Zur Ergänzung des Angebots in der Innenstadt sind kleinere Fachgeschäfte mit insgesamt ca. 3000 m² Verkaufsfläche noch tragbar sowie leistungsfähige Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe gefragt. Um das dramatische Szenario anderer Städte nicht zu wiederholen, sind Neuansiedlungen von Einzelhandelskapazitäten an der Peripherie der Stadt grundsätzlich auf ihrem Innenstadtverträglichkeit zu prüfen.

Entwicklung der Wohnnutzung

Insbesondere in zentralen städtischen Lagen steht die Wohnnutzung unter dem wachsenden gewerblichen Verdrängungsdruck in einem von wirtschaftlichen Interessen diktierten Spannungsfeld. Die Erhaltung der Wohnnutzung in der seit jeher durchgängig durch das Wohnen mitbestimmten bzw. bestimmten Nutzungsstruktur ist daher eines der wichtigsten Sanierungsziele. Mit dem Ziel, dieses Spannungsfeld zwischen den einzelnen Interessensphären abzubauen und somit eine harmonische Nutzungsstruktur auch nach Abschluß der Sanierungsmaßnahmen zu gewähren stellt der Rahmenplan differenzierte Forderungen bezüglich der Wohnnutzung auf. Ausgangspunkt ist dabei die gegenwärtig und traditionell unterschiedlich intensiv ausgeübte Wohnnutzung in einzelnen Teilbereichen (vergl. etwa Bebauung Rathausplatz und Bebauung des von Stadtmauer, Badstubenstraße, Swinkestraße und Schusterstraße umschriebenen Quartiers) und die Eignung der gegebenen Bausubstanz bzw. die Art und Weise der Bebauung mehr für diese oder jene Nutzung:

- 1) Allgemeine Wohngebiete: vorwiegend ausgeübte Wohnnutzung, keine Einordnung neuer gewerblicher bzw. Einzelhandelsunternehmen;
- 2) Besondere Wohngebiete A: überwiegende Wohnnutzung, gewerbliche Nutzungen in Gebäuden und Gebäudeteilen, die aufgrund bautechnischer und bauhygienischer Restriktionen die Wohnnutzung ausschließen;

- 3) Besondere Wohngebiete B: überwiegende Wohnnutzung, gewerbliche Nutzungen ausschließlich in der Erdgeschoßzone zulässig;
- 4) Kerngebiete: Wohnnutzung allgemein zulässig, im Regelfall Schaffung bzw. Erhaltung mindestens einer vollwertigen Wohnung und ausschließliche Zulässigkeit der Wohnnutzung ab dem 2. Obergeschoß.

Verkehrskonzept

Fließender Verkehr

Im Sanierungskonzept wird der Versuch unternommen, den vorhandenen Straßenzügen neue Funktionen zuzuordnen und durch die behutsame Neugliederung des Straßenquerschnittes in Teilabschnitten den Interessen der Verkehrsteilnehmer (Fußgänger- und Kfz-Verkehr), der Bewohner, Geschäftsinhaber und Besucher entgegenzukommen. Für das Erreichen der Sanierungsziele ist eine Neuregelung des innerstädtischen Verkehrs innerhalb der Altstadt dringend erforderlich. Die gesamte Altstadt soll durch Tempolimitierung (20 - 30 km/h - Zone) verkehrsberuhigt werden. Das Verkehrsaufkommen in der Altstadt wird sich durch Umlenkung des Durchgangsverkehrs gegenüber dem jetzigen Zustand deutlich reduzieren. Eine weitere Verringerung wird durch frühzeitige Verkehrslenkung in Verbindung mit altstadtnahen öffentlichen Parkplatzangeboten angestrebt.

Ausgangspunkt des Verkehrskonzeption ist der Ausbau der Oberwallstraße mit Zweirichtungsfahrbahn als Teil der Ortsdurchfahrt der B 111 und damit die Entlastung des Straßenzuges Wilhelmstraße - östliche Lange Straße - Burgstraße vom Durchgangsverkehr.

Drei maßgebliche Festpunkte bilden den äußeren Rahmen für das Verkehrskonzept im Sanierungsgebiet:

1. Aufgrund der Planung des Straßenbauamtes Stralsund zum Durchgangsverkehr der B 111 auf der Oberwallstraße und dem Hafenvorplatz ist ein Linksabbiegen aus der Oberwallstraße in die Altstadt sowie aus der Altstadt in die B 111 (Bereich Hafenvorplatz) nicht mehr möglich.
2. Der Rathausplatzes soll zum Zwecke des Ausbaus als Fußgängerbereich weitestmöglich vom Kfz-Verkehr freigehalten werden.
3. Schleichverkehr durch die Altstadt soll möglichst unterbunden werden.
Hierbei ist besonders die West - Ost - Richtung beachtlich, da bei Brückenöffnung oder Überlastung im Knoten Hafenvorplatz weiterhin Rückstau auf der Oberwallstraße zu erwarten sein wird. Die Ost - West - Richtung ist für Schleichverkehre uninteressant, da in dieser Richtung der Verkehrsfluß auf der Oberwallstraße nicht mehr behindert ist.

Ein weiterer Planungsgrundsatz bestand darin, den inneren Verkehr in der Altstadt nur einzuschränken, soweit dies tatsächlich erforderlich ist - etwa aus räumlichen oder verkehrsorganisatorischen Gründen. Das Organisationsschema der Verkehrsflüsse bleibt insgesamt veränderbar durch Modifizierung oder teilweiser Aufhebung der Richtungsverkehre. Weitere Einschränkungen, Verbote oder Lockerungen sowie etwa Richtungsänderungen können nach einer „Testphase“ erforderlichenfalls situationskonkret und ohne Aufwand vorgenommen werden.

Die Auslagerung des Durchgangsverkehrs im Zuge des Ausbaus der Oberwallstraße ist Voraussetzung für die anstehenden Sanierungsmaßnahmen im Bereich Burgstraße, Lange Straße, Rathausplatz und Wilhelmstraße. In einer ersten Stufe soll der Verkehr der B 111 bei deutlicher Begrenzung der Geschwindigkeit im Gegenverkehr über die Oberwallstraße geführt werden (Ausgangspunkt der Planung, s.o.). Als neuralgischer Knoten erweist sich nach wie vor der Hafenvorplatz. Mit seiner Umgestaltung kann der Verkehrsfluß zwar geordnet werden, die Leistungsfähigkeit der zu- und abfließenden Straßen sowie der B 111 selbst in diesem Bereich ist jedoch erschöpft und wird durch den vorgesehenen Knotenausbau nicht verbessert. Eine Entlastung kann nur eine Ortsumgehung bringen.

Die Wolgaster Altstadt wird über die Wilhelmstraße von Westen (Wolgast Nord, Neustadt, Bauwiek, Tannenkamp, Fischerwiek (teilweise), westliches und nördliches Umland) und am Hafenvorplatz von Osten (Mahlzow, Fischerwiek, Insel Usedom) verkehrlich angebunden.

Der innere Verkehr wird in Schleifen abgewickelt, so daß sich die Verkehrsrichtungen möglichst wenig kreuzen. Die Straßen Am Fischmarkt, Badstubenstraße, Schusterstraße, Wilhelmstraße bis Ecke Swinkestraße, An der Stadtmauer, Swinkestraße, Kurze Straße, Am Lustwall werden als Verkehrsstraßen mit Tempolimitierung vorgesehen. Der Fischmarkt ist nur noch für Sonderfahrzeuge an den Hafenvorplatz angebunden. Der Abschnitt zwischen Kleinbrückenstraße und Hafenvorplatz soll als Sackgasse ausschließlich den Anwohnern und Lieferfahrzeugen vorbehalten bleiben, um hier die angestrebte Aufenthaltsfunktion zu fördern.

Die Burgstraße, der Kirchplatz und die Kleinbrückenstraße sollen als verkehrsberuhigte Zonen (Gleichberechtigung von Kfz und Fußgänger / Schrittgeschwindigkeit / Parken nur auf gekennzeichneten Stellen) hergerichtet werden. Steinstraße, Lange Straße (West- und Ostabschnitt), Wilhelmstraße zw. Ecke Swinkestraße und Rathausplatz sowie der Rathausplatz selbst sollen als Fußgängerbereich ausgebildet werden.

Der Grund für die Veränderung im Bereich Lange Straße (Ost) und Burgstraße liegt in den sehr geringen Ansprüchen an den Fahrverkehr: Die südseitige Bebauung wird vom Kirchplatz aus bzw. Hnr. 1, 2 von der Burgstraße aus erschlossen und beliefert. Auf der Nordseite kommt Lieferverkehr nur für Rat-

hausplatz 9 und (eher episodisch) für die Hnr. 21 in Betracht. Die Sparkasse (Hnr. 19, 20) wird von der Schusterstraße allseitig verkehrstechnisch erschlossen. Eine Querung des Rathausplatzes aus östlicher Richtung kann somit vermieden werden.

In der Burgstraße sollen Fahrbewegungen regulär zugelassen werden, um den Zielverkehr zur anliegenden Bebauung (u.a. vorgesehenes technisches Rathaus) aufzunehmen. Das Gesamtaufkommen wird jedoch wegen des Durchfahrverbots der Langen Straße / des Rathausplatzes gering bleiben. Damit kann auch die Durchfahrt in Höhe Hnr. 9 zur Oberwallstraße befahrbar bleiben. Die Passage zum Kirchplatz soll zum Schutz der anliegenden Gebäude und aufgrund der baulichen Enge für Kfz gesperrt werden. Eine strenge Verkehrstrennung ist bei der zu erwartenden geringen Kfz-Belegung in der Burgstraße nicht erforderlich. Die Planung sieht daher eine Verkehrsberuhigte Zone (s.o.) vor. Ähnliches trifft für den Kirchplatz zu: Fahrverkehr ist zur Belieferung der Geschäfte in der Langen Straße, zur Erreichbarkeit von Apotheke und Arztpraxen sowie für die Anwohner erforderlich.

Verbindungsfunktionen nimmt der Kirchplatz nicht wahr; die Planung als verkehrsberuhigte Zone wird damit den Nutzungsansprüchen am besten gerecht. Die Passage zum Rathausplatz kann gänzlich der Fußgängerzone zugeordnet werden, da Rathausplatz, Lange Straße und der östliche Abschnitt der Wilhelmstraße ebenfalls frei von Kfz-Verkehr vorgesehen sind.

Der Ostabschnitt Wilhelmstraße (bis zur Swinkestraße) wird aus verkehrsorganisatorischen Erwägungen dem Fußgängerbereich zugeordnet: einmal um eine Querung des Rathausplatzes zu umgehen zum anderen um unnötige Verkehrsschleifen zu vermeiden. Die von Westen kommenden Kfz werden über die Swinkestraße (Einbahnstraße) auf das Verkehrsstraßennetz der Altstadt verteilt.

Die Kleinbrückenstraße soll Teil einer Fußgängerachse durch die Altstadt zum Fischmarkt / ggf. später zur Schloßinsel werden und stellt damit Anforderungen aufgrund der Fußgängerbewegungen. Gleichzeitig erlangt sie Bedeutung als Verbindungsglied zwischen Schusterstraße, Badstubenstraße und Am Fischmarkt. Aufgrund dieser gemischten Nutzungsansprüche ist die Planung als verkehrsberuhigte Zone (aus Platzgründen ohne Parkstände) geboten.

In dem dargestellten Verkehrskonzept ist ein Schleichverkehr in West - Ost - Richtung durch die Altstadt wirkungsvoll unterbunden. Die östliche Altstadtzufahrt ist zwar von der Wilhelmstraße aus erreichbar, dürfte aber aufgrund des Linksabbiegeverbotes in die Oberwallstraße / Hafenvorplatz für den „großen“ Durchgangsverkehr uninteressant sein und kommt bestenfalls für Krafffahrer, die den Kirchplatz (Arzt, Apotheke) aufsuchen wollen, in Betracht, ist also für die Altstadt unerheblich.

Ein Schleichverkehr in Ost - West - Richtung ist grundsätzlich möglich, stellt aber aufgrund des winkligen Straßennetzes in der Altstadt keineswegs eine schnellere Alternative gegenüber der Oberwallstraße dar.

Die Konzipierung des fließenden Verkehrs auf der südlichen und nördlichen Schloßinsel wird ebenfalls vom Ausbau der B 111 und ggf. von der im Raum stehenden Gleisquerung der Schloßinsel bestimmt. Die südliche Schloßinsel erhält nur noch einen Anbindepunkt in der Hafenstraße. Diese übernimmt auch die Verteilerfunktion für die südliche Schloßinsel. Ansprüche an den Straßenraum durch Fußgängerverkehre sind hier insgesamt von geringer Bedeutung. Daher wird das gesamte Straßennetz hier als Verkehrsstraßen (Trennung von Fußgänger- und Fahrverkehr) konzipiert. Ggf. steigende Ansprüche durch Fußgänger aufgrund der wachsenden Bedeutung des südlichen Kai's als Ausflugsdampfer- und Sportbootanleger können zwischen Hafenstraße und Kaimauer ausreichend befriedigt werden.

Das Verkehrsnetz der nördlichen Schloßinsel wird ebenfalls als Verkehrsstraßennetz gleichberechtigter Straßen (Trennungsprinzip Fußgänger / Kfz) konzipiert. Aufgrund der vorgesehenen Neuordnung dieses Gebietes ist ein völlig neues Straßennetz im Westteil der nördlichen Schloßinsel erforderlich. Die Erschließung des Neuordnungsgebietes erfolgt über die Hafenstraße und eine neue Verkehrsfläche zwischen Speicher (Hafenstraße 4) und Kreisverwaltung. Lediglich die Hafenstraße nördlich dieser Anbindung wird aufgrund der angestrebten Nutzung als Museumshafen als Fußgängerbereich konzipiert. Anlieger und Lieferfahrzeuge erreichen die Grundstücke der Hafenstraße über die Franzstraße und die verkehrsberuhigten Stiche Schloßstraße und nördlich des Speichers.

Anschlußgleis Industriegebiet

In Zusammenhang mit der Nutzungsintensivierung am Fischmarkt als Markt- und Kommunikationsbereich (südlich der Kleinbrückenstraße) und als Wohnstandort mit vorgelagerter öffentlicher Grünfläche (Kleinbrückenstraße bis Schlachthof) sowie mit der Neuformulierung des „Gesichtes“ der Altstadt zur östlichen Stadteinfahrt hin (Wettbewerb) wird langfristig der Rückbau des Anschlußgleises angestrebt. Die konkrete Entscheidung über den Zeitrahmen dazu wird in Absprache mit den berührten Unternehmen im Industriegebiet getroffen.

Ruhender Verkehr

Entsprechend der Stellplatzprognose für das Sanierungsgebiet wird der Stellplatzbedarf von gegenwärtig 798 Stellplätzen (dav. 411 ST aufgrund der Wohnnutzung) auf ca. 1900 ST anwachsen (Grundlage: Nutzungskonzept Rahmenplan). Diese Kapazität ist unter den gegebenen engen Verhältnissen in und an der Altstadt nicht realisierbar. Unter Berücksichtigung des Sanierungsziels 'wirtschaftliche Belebung der Altstadt' muß also darauf orientiert werden, Langzeitparker (Berufspendler), die auch gegenwärtig den überwiegenden Teil der innerstädtischen Stellplätze blockieren, in der weiteren Umgebung der Altstadt zu versorgen. Private Stellplätze im Zusammenhang mit der Wohnnutzung sind weitestgehend auf dem Baugrundstück unterzubringen. Besucher, die mit dem Pkw die Innenstadt aufsuchen, sollen so nahe wie möglich an den Haupteingangsbereich heranfahren können. Dazu sind möglichst in fußläufiger Erreichbarkeit zur Hauptgeschäftszone Auffangparkgelegenheiten einzurichten.

Die Stellplatzpolitik wird somit auf Kurzzeitparkplätze im und am Zentrum und Langzeitparkplätze in größerer Entfernung orientiert. Als Schwerpunktaufgabe sind leistungsfähige Parkplatzkapazitäten an der Altstadtperipherie zu schaffen.

Der vordringlich an der Altstadtperipherie unterzubringende Stellplatzbedarf beziffert sich nach Abzug der Berufspendler und Bewohner auf ca. 1050 Stellplätze.

Zur Realisierung dieser Kapazitäten werden Parkpaletten an folgenden Standorten konzipiert:

- der Hofbereich zwischen Breite Straße und Wilhelmstraße (ca. 210 ST)
- der Bereich zwischen Kronwieck und Gleis am Bahnhof Wolgast Hafen (ca. 80 - 130 ST)
- Peenemünder Straße (nördl. Schloßinsel) (ca. 70 ST)
- Bahnhofstraße 1,2 -Tiefgarage (ca. 60 ST)
- Kaufhauszentrum Platz der Jugend (ca. 150 ST)

Weitere öffentliche Parkplätze sind vorgesehen:

- Reiferwall (ca. 50 - 70 Parkstände),
- einige kleinere Parkplätze (Oberwall / Berufsschule - in Verbindung mit dem technischen Rathaus Burgstraße, Fischmarkt - in Verbindung mit dem Amt Wolgast - Land und der AOK-Geschäftsstelle)

Weitere ca. 400 Kurzzeitparkplätze können im öffentlichen Straßenraum untergebracht werden (Schusterstraße, Badstubenstraße, nordwestlicher Fischmarkt, nördliche Schloßinsel).

Insgesamt können ca. 900 öffentliche und ca. 300 private Parkmöglichkeiten realisiert werden.

Fußgängerverkehr

Der Hauptfußgängerverkehr konzentriert sich gegenwärtig auf die Bereiche Steinstraße / westliche Lange Straße und die Wilhelmstraße. Mit der Weiterentwicklung der Hauptgeschäftszone soll der Fußgängerverkehr zur Erschließung des Peeneufers bis zum Fischmarkt geführt werden. In Süd - Nordrichtung wird die Altstadt somit von einer durchgängigen Fußgängerachse (in der Kleinbrückenstraße als verkehrsberuhigte Zone) gequert, die den Postplatz über die Hauptgeschäftslage und den Rathausplatz mit dem Fischmarkt verbindet. Dabei kann im Bereich Klein - Brückenstraße und auf dem Rathausplatz vor dem Rathaus ein vollständiger Ausschluß des Kfz-Verkehrs nicht vermieden werden. In Ost - West - Richtung ergibt sich aufgrund der Erfordernisse der Organisation des Fahrverkehrs eine Ausweitung des Fußgängerbereiches über den Ostabschnitt der Langen Straße und der Wilhelmstraße (s.o.).

Vom Fischmarkt aus ist über einen geplanten Fuß-Radweg entlang des Peeneufers die Tannenkampfsiedlung zu erreichen. Der Rathausplatz sowie der Postplatz nordöstlich der Querung durch den Straßenzug Breite Straße - Bahnhofstraße werden zusätzlich zum Fußgängerbereich umgestaltet.

Stadtgestalt

Wolgasts Altstadt verfügt über eine sehr charakteristische Stadtsilhouette mit einem deutlich spätmittelalterlichen Massenaufbau. Auf der höchsten Erhebung tront die Pfarrkirche St. Petri, umgeben von dem ruhigen und sehr beschaulichen Kirchplatz. In unmittelbarer Nachbarschaft dazu - der "weltliche" Rathausplatz mit seiner teilweise repräsentativen bürgerlichen Bebauung. Dieser Kern wird auf dem unterschiedlich stark zur Peene hin abfallenden Gelände von den näher gelegenen erhabenen und repräsentativen Bürgerhäuser und die zum Altstadtrand hin orientierten kleineren Handwerker- und Fischerhäuser umgeben. Im Anschluß sind teile der Stadtbefestigungen erhalten.

Ziel der Stadterneuerung ist die Erhaltung des Stadtgrundrisses mit der überlieferten kleinteiligen baulichen Struktur. Das Straßenraster und die Parzellenbreiten werden erhalten, gebäude- bzw. parzellenübergreifende Baustrukturen sollen im Altstadtbereich vermieden werden. Die wenigen städtischen Freiräume (Kirchplatz, Rathausplatz, Reiferwall, Lustwall, Fischmarkt) sind intensiv zu gestalten: Umfeldaufwertung, Oberflächengestaltung, behutsame Ergänzung von Grünstrukturen.

Wolgast ist eine Stadt mit einer wechsellvollen Historie. Die heutige Überlieferung ist das Ergebnis eines langen Prozesses politischer, ökonomischer und gesellschaftlicher Entwicklungsetappen, die im jeweiligen Zeitgeschmack das baulich - räumliche Gefüge der Altstadt mitbestimmt haben.

Das heutige Erscheinungsbild ist vorrangig geprägt durch die rasche Wiederaufbauphase nach dem Großen Stadtbrand 1713. Ein unverwechselbares Detail ist der hohe Anteil der Fachwerkbauweise, der ja für die alten Hansestädte an der Ostseeküste durchaus nicht üblich war. Noch heute ist diese Bauweise meist in den Tüschchen erlebbar, wogegen die Fassaden überwiegend massiv ersetzt bzw. vorgezogen wurden. Neben diesen Gebäuden gibt es repräsentative barocke Bürgerhäuser, vom Klassizismus beeinflusste Bauwerke und Gebäude der Gründerzeit.

Die Gebäude mit besonderer geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung (etwa: Rungehaus, Museum oder Gebäude an zentralen Platzbereichen und Sichtachsen) werden einen Schwerpunkt bei den Sanierungs- und Instandsetzungsarbeiten bilden.

Baugestaltung

Bei der künftigen Stadtgestaltung gilt es, die in verschiedenen Epochen gewachsenen Strukturen mit ihren Zeugnissen zu sichern und zu erhalten und Neues so zu ergänzen, daß wesentliche Axiome der Stadtgestalt und des Stadtraumes fortgeführt werden (Bauhöhe, Parzellenbreite, Dachlandschaft, Fassadenöffnungen und -gliederungen).

Die rechtsverbindliche Gestaltungssatzung für die Wolgaster Altstadt gibt den planungsrechtlichen Rahmen für bauliche Aktivitäten in der Innenstadt vor und sichert die stadtgestalterische Qualität bei baulichen Veränderungen und Neubauten.

Insbesondere bei Instandsetzungen und Ersatzneubauten ist die Erhaltung des sichtbaren Fachwerkes wesentlich.

Bei Lückenbebauungen und Wiederbebauung der zusammenhängenden Brachflächen ist die Geschossigkeit - im Plan zu verstehen als Angabe ohne Berücksichtigung des Dachgeschoßausbaus - und die Gebäudestellung vorgegeben.

Die Gestaltung des Fischmarktbereiches soll entsprechend den Ergebnissen des städtebaulichen Ideenwettbewerbs im Bereich zwischen Stadtmauer und Kleinbrückenstraße als neue, gebaute Stadtkante aus 2- und 3-geschossigen Stadthäusern mit überwiegender Wohnnutzung erfolgen. Im Abschnitt zwischen Kleinbrückenstraße und Hafenplatz sollen die zum Fischmarkt orientierten Hofformen mit senkrecht zum Fischmarkt angeordneten Hofgebäuden und Zufahrten weiterentwickelt werden. Einzelne Marktarkaden aus Leichtkonstruktionen im öffentlichen Raum schließen die privaten und halbprivaten Hofräume zur Peene hin ab. Der Bereich der FiWo soll als öffentliche Grünfläche mit Spiel- und Aufenthaltsangeboten entwickelt werden.

Vorhandene Flurstücksgrenzen sind ohne zwingenden Grund nicht zu überbauen. Baukörper großer Länge sind durch Fassadenrücksprünge zu gliedern, die sich auch im Dachbereich fortsetzen.

Die Höhen neuer Gebäude haben sich dem vorhandenen Bestand anzupassen (Traufhöhe, Firsthöhe).

Wolgast ist in seiner äußeren Erscheinung eine "Putzstadt". Verklinkerungen treten nur vereinzelt, so an der Hauptpost, an der Berufsschule am Reiferwall und am Fischmarkt auf. Material, Farbigkeit und wesentliche Gestaltungselemente sind in Anlehnung an die historische Bausubstanz zu wählen. Die Fassadenoberflächen sind grundsätzlich in Glattputz auszuführen.

Die ruhige Dachlandschaft soll weitgehend gewahrt bleiben. Als stehende Dachfenster sollen nur Schleppgaupen zur Anwendung kommen. Als Dachdeckungsmaterial sollen S-förmige Pfannen oder Biberschwänze jeweils in rotem bis rotbraunem Farbton verwendung finden.

Besonderen Einfluß auf das Stadtbild hat die Anordnung und Gliederung der Fassadenöffnungen. Fenster sollen mit Ausnahme einer symmetrischen Anordnung in Giebeldreiecken grundsätzlich in vertikalen Achsen angeordnet werden. Schaufenster haben sich der allgemeinen Maßstäblichkeit der Fassaden unterzuordnen.

Werbeanlagen dürfen architektonisch oder statisch wichtige Elemente des Gebäudes nicht überdecken. Sie haben sich nach Größe, Form, Material dem Gebäude anzupassen. Handwerkliche Ausführungen von Werbeelementen ist stets der Vorzug zu geben. Schriftwerbung soll in Einzelbuchstaben erfolgen. Kastentransparente sowie grelles bzw. wechselndes und bewegliches Licht sind unzulässig.

Straßen und Plätze

Die Straßen- und Platzräume übernehmen neben ihrer verkehrstechnischen Bedeutung eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen den einzelnen Gebäuden und bestimmen wesentlich die Orientierbarkeit in der Stadt sowie die Identifikation der Einwohner mit ihrer Stadt. Einer abgestimmten Profil- und Oberflächengestaltung kommt somit neben der Funktionalität eine maßgebliche Bedeutung zu.

Drei Arten von Straßen- und Platzbefestigungen treten an verschiedenen Standorten wiederholt als Ensemble auf:

1. Als Wildpflaster verlegte unbehauene Lesesteine (Katzenkopfpflaster) im Fahrbahnbereich vorrangig in den Bereichen zur Peene hin;
2. rötlich bis teilweise schwarz geflammte gelbe Gehwegklinker als Pflasterung der Trottoirs;
3. Flußkieselpflaster im Wildverbund im Traufbereich der Gebäude

Daneben ist auch Granitgroßpflaster (Oberwall, Steinstraße vor der Umgestaltung) und Mosaikpflaster sowie aus jüngerer Zeit Kupferschlackepflaster und Asphaltbelag aufzufinden.

Diese Pflasterarten sollen bei Berücksichtigung einer ausreichend guten Begehbarkeit weiter die Oberflächengestaltung bestimmen

Grundsätzlich wird angestrebt, das ursprüngliche Straßenprofil bestehend aus Fahrbahn und durch Borde abgetrennte seitliche Bürgersteige auch bei gänzlicher Fußgängernutzung wieder zu zeigen. Im gesamten Altstadtbereich soll überwiegend das Pflaster aus Naturmaterialien in unterschiedlicher Form und Größe sowie der ortstypische Gehwegklinker oder ein adäquates Surrogat zur Anwendung gelangen.

Die vorrangig als **Fahrstraßen** konzipierten Straßen mit maßgebender Erschließungsfunktion (uneingeschränkter Individualverkehr, Tempo 30) und **Mischverkehrsflächen** (Tempo 10, Verkehrsberuhigung) werden als traditionelles Straßenprofil mit Bord bzw Gosse und ein- bzw. beidseitigem Gehweg ausgebildet.

In den **Fußgängerbereichen** wird auf die Ausformung eines Bordes verzichtet, jedoch die ursprüngliche Fahrbahn - Fußweg - Trennung durch unterschiedliche Pflasterung nachempfunden.

Die Ausstattung des Straßenraumes mit Mobiliar sollte auf das notwendige Maß beschränkt bleiben. Wichtig ist die Durchgängige Anbringung von Abfallbehältern in allen Straßenräumen, weiterhin Straßenbeleuchtung, Bänke in den Verweilbereichen (Lustwall, Kirchplatz, Steinstraße) und Fahrradständer. Die in der Steinstraße bereits verwendete Straßenleuchte muß als Grundform auch in den übrigen Straßen- und Platzräumen Anwendung finden. Varianten als Armleuchter Aufsatz- oder Hängeleuchte entsprechend dem allgemeinen Charakter des Straßenraumes sind möglich.

Grün- und Freiflächen

In den innerstädtischen Bereichen (Straßen und Plätze) werden keine neuen Baumpflanzungen vorgesehen. Bäume in den engen Straßenräumen entsprechen nicht dem historischen Kontext und sind zudem wegen der voluminösen Kronen vielfach nicht möglich.

Eine punktuelle Fassadenbegrünung mit Rankern und Klimmern ist zur Auflockerung des Straßenbildes erwünscht.

Die Hofbereiche sollen im Interesse des ökologischen und klimatischen Ausgleichs weitgehend unversiegelt bleiben. Eine intensive Hof- und Fassadenbegrünung trägt dem zusätzlich Rechnung.

Als öffentliche Grünflächen stellen sich vorrangig die Bereiche Lustwall und Fischmarkt (Teilabschnitt um die alte Feuerwehr, FiWo) dar. Bedingt nimmt diese Funktion auch der Reiferwall war.

Am Lustwall wird die Baumreihe entlang des Gehweges komplettiert. Auf der Fläche zwischen Gehweg und Stadtmauer werden zwei bis drei Solitärbäume angepflanzt.

Der Bereich um die alte Feuerwehr soll vor allem um den vorgesehenen Kaffe- / Biergarten intensiv mit Bäumen bepflanzt werden. Vor den Hofzufahrten vom Fischmarkt aus werden ebenfalls Baumpflanzungen vorgesehen.

Verkehrskonzept (in der Fassung der Beschlüßvorlage vom April '95)

Fließender Verkehr

Im Sanierungskonzept wird der Versuch unternommen, den vorhandenen Straßenzügen neue Funktionen zuzuordnen und durch die behutsame Neugliederung des Straßenquerschnittes in Teilabschnitten den Interessen der Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Kfz-Verkehr), der Bewohner, Geschäftsinhaber und Besucher entgegenzukommen.

Für das Erreichen der Sanierungsziele ist eine Neuregelung des innerstädtischen Verkehrs dringend erforderlich. Die gesamte Altstadt soll als Tempo - 30 - Zone verkehrsberuhigt werden.

Die Auslagerung des Durchgangsverkehrs im Zuge des Ausbaus der Oberwallstraße ist Voraussetzung für die anstehenden Sanierungsmaßnahmen im Bereich Burgstraße, Lange Straße, Rathausplatz und Wilhelmstraße. In einer ersten Stufe soll der Verkehr der B 111 bei deutlicher Begrenzung der Geschwindigkeit im Gegenverkehr über die Oberwallstraße geführt werden.

Als neuralgischer Knoten erweist sich der Hafenvorplatz. Mit seiner Umgestaltung kann der Verkehrsfluß zwar geordnet werden, die Leistungsfähigkeit der zu- und abfließenden Straßen ist jedoch erschöpft. Eine Entlastung kann nur eine Ortsumgehung bringen.

Die Wolgaster Altstadt wird über die Wilhelmstraße und am Hafenvorplatz verkehrlich angebunden. Ein Linksabbiegen aus der Oberwallstraße in die Burgstraße wird künftig im Gegenverkehr nicht mehr möglich sein. Damit erreichen Pkw aus Richtung Mahlzow kommend die Altstadt über die Burgstraße, alle anderen Relationen werden über die Wilhelmstraße geführt.

Der Straßenzug Burgstraße - Lange Straße - Wilhelmstraße übernimmt Erschließungsfunktion für die Altstadt.

Die Badstubenstraße und die Schusterstraße sowie der Fischmarkt tragen Anliegerfunktion (Einbahnverkehr). Der Fischmarkt ist nur noch für Sonderfahrzeuge an den Hafenvorplatz angebunden. Der Abschnitt zwischen Kleinbrückenstraße und Hafenvorplatz soll ausschließlich den Anwohnern vorbehalten bleiben, um hier die Aufenthaltsfunktion zu fördern.

Ruhender Verkehr

Entsprechend der Stellplatzprognose für das Sanierungsgebiet wird der Stellplatzbedarf von gegenwärtig 798 Stellplätzen (dav. 411 ST aufgrund der Wohnnutzung) auf ca. 1900 ST anwachsen (Grundlage: Nutzungskonzept Rahmenplan). Diese Kapazität ist unter den gegebenen engen Verhältnissen in und an der Altstadt nicht realisierbar. Unter Berücksichtigung des Sanierungsziels 'wirtschaftliche Belebung der Altstadt' muß also darauf orientiert werden, Langzeitparker (Berufspendler), die auch gegenwärtig den überwiegenden Teil der innerstädtischen Stellplätze blockieren, in der weiteren Umgebung der Altstadt zu versorgen. Private Stellplätze im Zusammenhang mit der Wohnnutzung sind weitestgehend auf dem Baugrundstück unterzubringen. Besucherer, die mit dem Pkw die Innenstadt aufsuchen, sollen so nahe wie möglich an den Haupteingangsbereich heranfahren können. Dazu sind möglichst in fußläufiger Erreichbarkeit zur Hauptgeschäftszone Auffangparkgelegenheiten einzurichten.

Die Stellplatzpolitik wird somit auf Kurzzeitparkplätze im und am Zentrum und Langzeitparkplätze in größerer Entfernung orientiert. Als Schwerpunktaufgabe sind leistungsfähige Parkplatzkapazitäten an der Altstadtperipherie zu schaffen.

Der vordringlich an der Altstadtperipherie unterzubringende Stellplatzbedarf beziffert sich nach Abzug der Berufspendler und Bewohner auf ca. 1050 Stellplätze.

Zur Realisierung dieser Kapazitäten werden Parkpaletten an folgenden Standorten konzipiert:

- der Hofbereich zwischen Breite Straße und Wilhelmstraße (ca. 210 ST)
- der Bereich zwischen Kronwieck und Gleis am Bahnhof Wolgast Hafen (ca. 80 - 130 ST)
- Peenemünder Straße (nördl. Schloßinsel) (ca. 70 ST)
- Bahnhofstraße 1,2 -Tiefgarage (ca. 60 ST)
- Kaufhauszentrum Platz der Jugend (ca. 150 ST)

Weitere öffentliche Parkplätze sind vorgesehen:

- Reiferwall (ca. 50 - 70 Parkstände),
- einige kleinere Parkplätze (Oberwall / Berufsschule, Fischmarkt)

Weitere ca. 400 Kurzzeitparkplätze können im öffentlichen Straßenraum untergebracht werden (Schusterstraße, Badstubenstraße, nordwestlicher Fischmarkt, nördliche Schloßinsel).

Insgesamt können ca. 900 öffentliche und ca. 300 private Parkmöglichkeiten realisiert werden.

Fußgängerverkehr

Der Hauptfußgängerverkehr konzentriert sich gegenwärtig auf die Bereiche Steinstraße / westliche Lange Straße und die Wilhelmstraße. Mit der Weiterentwicklung der Hauptgeschäftszone soll der Fußgängerverkehr zur Erschließung des Peeneufers bis zum Fischmarkt geführt werden. In Süd - Nordrichtung wird die Altstadt somit von einer durchgängigen Fußgängerachse gequert, die den Postplatz über die Hauptgeschäftslage und den Rathausplatz mit dem Fischmarkt verbindet. Dabei kann im Bereich Klein - Brückenstraße und auf dem Rathausplatz vor dem Rathaus ein vollständiger Ausschluß des Kfz-Verkehrs nicht vermieden werden.

Vom Fischmarkt aus ist über einen geplanten Fuß-Radweg entlang des Peeneufers die Tannenkampsiedlung zu erreichen. Der Rathausplatz und der Kirchplatz sowie der Postplatz nordöstlich der Querung durch den Straßenzug Breite Straße - Bahnhofstraße werden zusätzlich zum Fußgängerbereich umgestaltet.

STADT WOLGAST STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN "HISTORISCHE ALTSTADT" VERKEHRSKONZEPT



Vergleich der Durchgangswerte der 111 auf der Ost-West-Achse mit den Durchgangswerten der 111 auf der West-Ost-Achse. Die Durchgangswerte sind in der Tabelle gegenübergestellt. Die Durchgangswerte sind in der Tabelle gegenübergestellt. Die Durchgangswerte sind in der Tabelle gegenübergestellt.



Zeichenerklärung:

- Hauptverkehrsstraße
- Nebenverkehrsstraße
- Verkehrserschließung 20-30 km/h
- Verkehrserschließung 30-40 km/h
- Verkehrserschließung 40-50 km/h
- Verkehrserschließung 50-60 km/h
- Verkehrserschließung 60-70 km/h
- Verkehrserschließung 70-80 km/h
- Verkehrserschließung 80-90 km/h
- Verkehrserschließung 90-100 km/h
- Verkehrserschließung 100-110 km/h
- Verkehrserschließung 110-120 km/h
- Verkehrserschließung 120-130 km/h
- Verkehrserschließung 130-140 km/h
- Verkehrserschließung 140-150 km/h
- Verkehrserschließung 150-160 km/h
- Verkehrserschließung 160-170 km/h
- Verkehrserschließung 170-180 km/h
- Verkehrserschließung 180-190 km/h
- Verkehrserschließung 190-200 km/h
- Verkehrserschließung 200-210 km/h
- Verkehrserschließung 210-220 km/h
- Verkehrserschließung 220-230 km/h
- Verkehrserschließung 230-240 km/h
- Verkehrserschließung 240-250 km/h
- Verkehrserschließung 250-260 km/h
- Verkehrserschließung 260-270 km/h
- Verkehrserschließung 270-280 km/h
- Verkehrserschließung 280-290 km/h
- Verkehrserschließung 290-300 km/h
- Verkehrserschließung 300-310 km/h
- Verkehrserschließung 310-320 km/h
- Verkehrserschließung 320-330 km/h
- Verkehrserschließung 330-340 km/h
- Verkehrserschließung 340-350 km/h
- Verkehrserschließung 350-360 km/h
- Verkehrserschließung 360-370 km/h
- Verkehrserschließung 370-380 km/h
- Verkehrserschließung 380-390 km/h
- Verkehrserschließung 390-400 km/h
- Verkehrserschließung 400-410 km/h
- Verkehrserschließung 410-420 km/h
- Verkehrserschließung 420-430 km/h
- Verkehrserschließung 430-440 km/h
- Verkehrserschließung 440-450 km/h
- Verkehrserschließung 450-460 km/h
- Verkehrserschließung 460-470 km/h
- Verkehrserschließung 470-480 km/h
- Verkehrserschließung 480-490 km/h
- Verkehrserschließung 490-500 km/h
- Verkehrserschließung 500-510 km/h
- Verkehrserschließung 510-520 km/h
- Verkehrserschließung 520-530 km/h
- Verkehrserschließung 530-540 km/h
- Verkehrserschließung 540-550 km/h
- Verkehrserschließung 550-560 km/h
- Verkehrserschließung 560-570 km/h
- Verkehrserschließung 570-580 km/h
- Verkehrserschließung 580-590 km/h
- Verkehrserschließung 590-600 km/h
- Verkehrserschließung 600-610 km/h
- Verkehrserschließung 610-620 km/h
- Verkehrserschließung 620-630 km/h
- Verkehrserschließung 630-640 km/h
- Verkehrserschließung 640-650 km/h
- Verkehrserschließung 650-660 km/h
- Verkehrserschließung 660-670 km/h
- Verkehrserschließung 670-680 km/h
- Verkehrserschließung 680-690 km/h
- Verkehrserschließung 690-700 km/h
- Verkehrserschließung 700-710 km/h
- Verkehrserschließung 710-720 km/h
- Verkehrserschließung 720-730 km/h
- Verkehrserschließung 730-740 km/h
- Verkehrserschließung 740-750 km/h
- Verkehrserschließung 750-760 km/h
- Verkehrserschließung 760-770 km/h
- Verkehrserschließung 770-780 km/h
- Verkehrserschließung 780-790 km/h
- Verkehrserschließung 790-800 km/h
- Verkehrserschließung 800-810 km/h
- Verkehrserschließung 810-820 km/h
- Verkehrserschließung 820-830 km/h
- Verkehrserschließung 830-840 km/h
- Verkehrserschließung 840-850 km/h
- Verkehrserschließung 850-860 km/h
- Verkehrserschließung 860-870 km/h
- Verkehrserschließung 870-880 km/h
- Verkehrserschließung 880-890 km/h
- Verkehrserschließung 890-900 km/h
- Verkehrserschließung 900-910 km/h
- Verkehrserschließung 910-920 km/h
- Verkehrserschließung 920-930 km/h
- Verkehrserschließung 930-940 km/h
- Verkehrserschließung 940-950 km/h
- Verkehrserschließung 950-960 km/h
- Verkehrserschließung 960-970 km/h
- Verkehrserschließung 970-980 km/h
- Verkehrserschließung 980-990 km/h
- Verkehrserschließung 990-1000 km/h

VERFAHRENSVERMERK: „Historisches Altstadt Wolgast“ wurde am 22.10.1985 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Der Erläuterungsbericht zum städtebaulichen Rahmenplan „Historische Altstadt Wolgast“ wurde gedruckt (Jahreszahl 1985).

Wolgast, (Sagunablick) Kamenitz, Bürgermeier

STADT WOLGAST
Historisches Verkehrskonzept zur historischen Altstadt
VERKEHRSKONZEPT