

## Stellungnahme zum Bebauungsplan Nr. 116

– HanseYachts-Parkplatz –

### der Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Der NABU Kreisverband Greifswald e.V. nimmt zum Entwurf des Bebauungsplan Nr. 116 wie folgt Stellung:

Die geplante Bebauung führt zu einer grundlegenden Gefährdung des neu ausgewiesenen Biotops Nr. 0308-423-B4003 (Salzgrünland des Binnenlandes), welches sich in unmittelbarer Nähe zum geplanten Bauprojekt befindet. Ebenso gefährdet ist das Flächennaturdenkmal (FND) „Salzstelle Rosental“.

Es ist mit einer Beeinträchtigung oder Zerstörung des vorhandenen *prioritären* FFH-Lebensraumtyps 1340 durch die geplanten Maßnahmen zu rechnen. Ebenso ist zu erwarten, dass das ohnehin schon gestörte hydrologische System vor Ort zusätzlich stark negativ beeinträchtigt wird. Ein Erlöschen der Salzstellen ist wahrscheinlich. Als weitere Gefährdungen für das Biotop sowie das FND sieht der NABU die großflächige Versiegelung des Grünlandes, den für die Baumaßnahmen möglicherweise notwendigen Abtrag des Oberbodens sowie die nach erfolgter Baumaßnahme nicht gesicherte angemessene Bewirtschaftung der Reststandorte. Die dem Planungsentwurf beiliegende Biotoptypenkartierung ist unzureichend. Auf dem Flurstück existieren weitere Teilflächen des geschützten Salzbinsen-Rasens (*Juncetum gerardii*), die in der bisherigen Biotopausweisung nicht erfasst wurden. Zudem sind die Bereiche der geplanten Straßenausweitung im B-Plan ungenügend dargestellt. Auch die vorgeschlagenen Ausgleichsflächen sind in der angedachten Form nicht umsetzbar. Die Erstellung eines alternativen Mobilitätskonzeptes wurde nicht ausreichend bearbeitet.

Der NABU Kreisverband Greifswald lehnt aus den oben genannten Gründen eine Bebauung der Fläche ab und regt an, stattdessen die gestörten hydrologischen Bedingungen im Gebiet zu restaurieren und eine Revitalisierung der Binnensalzstelle Rosental zu initiieren. Angrenzende Niedermoorflächen wieder zu vernässen, würde auch dem ausgerufenen Klimanotstand der Stadt Greifswald Rechnung tragen. Eine dauerhafte Versiegelung der Fläche steht dem entgegen.

Die Stadt Greifswald sollte die HanseYachts AG bei der Erarbeitung eines betrieblichen Mobilitätskonzeptes unterstützen und zeitnah von kommunaler Seite bessere Mobilitätsangebote machen.

## Gefährdung der Binnensalzstelle Rosental

Das Ergebnis der Biotoptypenkartierung vom Juni 2019 steht noch aus (s. Anlage 2; noch durchzuführende Kartierungen). Die Feststellungen der Biotoptypenkartierung aus 2018 sind wegen des Betretungsverbot durch den Pächter<sup>1</sup> und die dadurch ungenügende Artansprache nicht ausreichend. Nach eigenen Beobachtungen ist die Flächenabgrenzung des neu ausgewiesenen Biotops 0308-423 B4003 deutlich zu klein gewählt. Im gesamten Südteil des Flurstücks 3 der Flur4, insbesondere auch im Bereich der für die vollständige Versiegelung vorgesehenen Multifunktionsfläche, finden sich mosaikartige Salzbinsen-Rasen und Erdbeer-Klee Vorkommen. Die Grenzen des Biotops müssen entsprechend angepasst werden.

Die Binnensalzstelle Rosental ist als FFH-Lebensraumtyp 1340 und Biotop (Salzvegetation des Binnenlandes) nach §20 des NatSchAG M-V sowie §30 des BNatSchG geschützt. Handlungen die zu ihrer Zerstörung oder sonstigen erheblichen Beeinträchtigung führen können sind verboten und durch die Bebauung zu erwarten.

Aufgrund der andauernden Entwässerung der Fläche ist das Biotop nach erstem Augenschein in einem schlechten Erhaltungszustand. Es sind Maßnahmen zur Verbesserung der Habitatqualität zu treffen.

In Bezug auf Binnenland-Salzstellen führt das LUNG aus:

*„Wichtige Maßnahmen zur Sicherung und zur Verbesserung der Habitatqualität sind der Erhalt bzw. die Wiederherstellung des*

## *natürlichen hydrologischen Systems (Verhinderung der Aussüßung*

<sup>1</sup> „Zunächst gilt festzuhalten, dass das Grünland aufgrund eines Konflikts mit dem derzeitigen Pächter nicht betreten werden durfte und alle Kartierungen daher vom Rand aus durchgeführt werden mussten. (...) Die betroffene Fläche wurde kurz vor der Begehung gemäht, wodurch sich die Biotoptypenkartierung schwierig gestaltete. Auf der Fläche selbst waren nur wenige Pflanzenarten eindeutig erkennbar.“ (S. 4 Abschlussbericht zu den Kartierungen im Projekt Greifswald BP 116)

*der Standorte) sowie die Weiterführung bzw. Wiederaufnahme der extensiven Nutzung (landwirtschaftliche Nutzung oder Pflege) der als Grünland genutzten Bereiche insbesondere bei niedrigem Salzgehalt.“ (LUNG 2011: FFH LRT 1340)*

Eine Aussparung der vom Juncetum gerardii bestehenden Bereiche genügt daher nicht. Die für die Bewirtschaftung als Parkplatz notwendige fortdauernde Entwässerung und die Neuanlage eines Grabens im westlichen Flächenteil werden den hydrologischen Zustand des Biotops voraussichtlich weiter negativ beeinflussen. Wegen des bereits jetzt schlechten Erhaltungszustands ist das Erlöschen des Vorkommens zu befürchten. Da Binnensalzstellen an spezifische lokale Bedingungen (Vorkommen von Salzstöcken im Untergrund) gebunden sind, ist ein Ausgleich auf anderen Flächen nicht möglich. Eine Abschätzung der hydrologischen Veränderungen fehlt und sollte Inhalt eines entsprechenden Gutachtens sein. Ebenfalls ungeklärt ist, wie eine extensive Beweidung auf den unversiegelten Restflächen sichergestellt werden soll. Darüber hinaus fehlt ein angemessener Pufferstreifen, um das bestehende Biotop vor Stoffeinträgen zu schützen.

Historisch sind im gesamten Planungsbereich Binnensalzstellen vermerkt (u. a. STÜMPEL 1999). Erst mit der großflächigen, tiefgreifenden Entwässerung des Gebietes infolge der Komplexmelioration sowie der Überbauung (Werft, Kohlehandel, Müllberg) setzte ein deutlicher Rückgang dieser Bereiche ein. Dies war verbunden mit dem Erlöschen mittlerweile stark gefährdeter Arten (LK-VG, Untere Naturschutzbehörde, 2019). Binnenland-Salzstellen sind Folge des zeitlich versetzten Aufstiegs von Sole. Dabei können Lageveränderungen von Austrittsstellen erfolgen.

Bei einer Wiederherstellung der natürlichen hydrologischen Verhältnisse ist eine Revitalisierung von Teilen der Binnensalzstellen insbesondere im Bereich der Flur 4 denkbar. So ist die erfolgreiche Revitalisierung des FFH-Gebiet DE 1846-302 „An der Bleiche“ wesentlich auf ein geändertes Flächenmanagement zurückzuführen (STALU-Vorpommern, 2016). Grundsätzlich sollten daher die derzeit im Planungsgebiet nicht bebauten Bereiche der Revitalisierung vorbehalten werden.

Die Saline Rosental kann als „Wiege“ der Stadt Greifswald bezeichnet werden. Das Vorkommen der Salzstelle im Rosental führte im 13. Jhd. zur Stadtgründung. Damit ist die Fläche auch stadt- und kulturhistorisch von besonderem Wert. Die Entscheidungen der Vergangenheit, große Teile des Rosentals trocken zu legen, zu bebauen und mit Müll zuzuschütten, wird heute niemand mehr als richtig bezeichnen. Die Binnensalzstelle Rosental ist ein absoluter Restbestand der ehemals großflächig vorhandenen Salzvegetation. Ein achtsamer Umgang mit diesem letzten Reliktvorkommen sollte selbstverständlich sein.

## Verringerung des Wasserrückhaltes und Zunahmen von Einträgen

Die in Teilen angedachten wasserdurchlässigen Oberflächen und Grünreihen genügen nicht, um Versickerung bei Starkregenereignissen zu ermöglichen. Es ist von einer vermehrten Ableitung von Niederschlägen auszugehen. Geplant ist, das Niederschlagswasser über den Kohlgraben in den Ryck zu leiten. Damit wird der Wasserrückhalt in der Landschaft weiter verringert. Es entfallen lokale Pufferfunktionen einer nassen Fläche: Kühlung im Sommer und Retention bei Starkregenereignissen im Winter. Versiegelung und dauerhafte Entwässerung städtischer Feuchtgrünländer haben negative Effekte auf das Stadtklima und wirken sich langfristig nachteilig aus. Zusätzlich verstärkt die geplante Einleitung die vorhandenen Rückstaubedingungen des Ryck und bringt zusätzlich weitere Nährstoffe in das ohnehin schon viel zu stark belastetes Gewässer. Auch von erhöhten Einträgen von Öl sowie Mikro- und Makroplastik aus dem Bereich der geplanten Parkfläche und der Zufahrt ist auszugehen. Insgesamt dürfte es in der Folge zu einer weiteren Verschlechterung der Wasserqualität im Unterlauf des Rycks kommen.

## Naturschutzfachlicher Ausgleich

Wie bereits dargestellt, ist die externe Kompensation einer Binnenland-Salzstelle auf anderen Flächen aufgrund ihrer besonderen Bildungsbedingungen nicht möglich. Auch die als CEF-Maßnahme vorgesehene Umwandlung von Ackerflächen zu Grünland ist nach den im Plan gemachten Angaben nicht möglich. Der Feldblock DEMVLI063DB30052 wird in der Standortvariantenuntersuchung verworfen, da er als Ausgleichsfläche für die Errichtung des Ryck-Sperrwerks dient. Ausgleichsflächen müssen additiv bereitgestellt werden. Die geplante Doppelnutzung als Ausgleich für die Errichtung des Parkplatzes und des Sperrwerks ist nicht zulässig.

Die vorgeschlagenen Ausgleichsflächen sind außerdem ungeeignet, da sie keinen vollständigen, zusammenhängenden Ersatz der essentiellen Nahrungsflächen der drei Weißstorchpaare (zwei im Tierpark Greifswald, eins in Neuenkirchen) im 2000 m Umkreis der Horste ermöglichen.

## Verkehrsaufkommen und Mobilität

Das Verkaufsaufkommen und die in Zukunft benötigten Stellplätze werden nicht plausibel dargelegt. Die im Bebauungsplan genannten Zahlen und Grundlagen zu Bedarfen an Parkplätzen und dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen divergieren. Während die Bedarfe prozentual erhöht werden, wird das Verkehrsaufkommen klein gerechnet.

Aus den Ausführungen *5.2. Entwurf/Festsetzung* und der *Abbildung 9* wird ersichtlich, dass die Fläche neben der Funktion als Mitarbeiterparkplatz auch als Park- und Rangierfläche für LKW genutzt werden soll. Diese Nutzung findet sich innerhalb des B-Plan-Entwurfes an keiner Stelle wieder.

Es sind weder auf betrieblicher noch auf kommunaler Ebene ernstzunehmende Bemühungen um ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement erkennbar. So wird z.B. von einem dauerhaft gleichbleibenden Motorisierungsanteil der Mitarbeiter ausgegangen. Darüber hinaus fehlt eine Anpassung der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger.

Angesichts des kürzlich ausgerufenen Klimanotstandes der Stadt Greifswald und der zu erwartenden Besteuerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen, ist das Fehlen eines Mobilitätskonzeptes weder unter Aspekten des Umweltschutzes noch der Ökonomie zu rechtfertigen.

## Fazit

Die herausragende ökologische und stadthistorische Bedeutung der Planungsfläche und die Vielzahl von Gründen aus denen sie unbebaut bleiben sollte, sind aus den vorangegangenen Ausführungen deutlich geworden; ebenso die Mängel des vorliegenden B-Plan-Entwurfes. Der Verzicht auf innenstadtnahe, stadtplanerisch attraktive, sozial und ökologisch wertvolle Flächen zugunsten von Parkplätzen ist im Jahr 2019 nicht mehr zeitgemäß. Eine Entscheidung zugunsten einer Bebauung bedient kurzfristig Bedarfe und schädigt langfristig die Stadtentwicklung. Daher lehnen wir die Bebauung der Planfläche ab und fordern die Restaurierung der Binnensalzstelle Rosental.

Der aus der Stadthistorie bedingte aktuelle Produktionsstandort der HanseYachts AG ermöglicht auf Grund seiner naturräumlichen Ausstattung nur sehr eingeschränkt zusammenhängende Flächen-erweiterungen. Die umgebenden Niedermoorflächen, ihre global für das Stadtklima lokal wichtige klimatische Pufferfunktion, die hohe Schutzwürdigkeit angrenzender Biotope, die historische Bedeutung und die für die Bevölkerung attraktive Lage am Innenstadtrand, stehen einer Ausweitung von Betriebsflächen entgegen. Um die HanseYachts AG zu fördern, bedarf es kommunaler Unterstützung bei der Erstellung eines Mobilitätskonzeptes mit Maßnahmen wie Jobtickets für Pendler, betriebliches Carpooling, betriebliches Leihradsystem, kommunale ÖPNV-Angebote etc.

Wir bitten Sie, uns weiterhin gemäß § 30 NatSchAG-M-V (zu den §§ 63 und 64 des BNatSchG) zu beteiligen und über Behördenentscheidungen zu informieren.