

**Vorbereitende Untersuchungen
gemäß § 141 BauGB
für das Untersuchungsgebiet
Paulsstadt – Bahnhofscampus**



Landeshauptstadt
Schwerin

Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt
Fachdienst Stadtentwicklung und Stadtplanung

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	1
1.1	Anlass und Ziel der vorbereitenden Untersuchungen	1
1.2	Vorgehensweise und Methodik.....	3
1.2.1	Auswertung vorhandener Daten und Konzepte	3
1.2.2	Bestandaufnahme vor Ort	3
2.	Analyse und Bewertung.....	4
2.1	Ausgangssituation und Rahmenbedingungen	4
2.1.1	Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebiets.....	4
2.1.2	Erschließung.....	5
2.1.3	Topografie.....	6
2.1.4	Historische Entwicklung.....	6
2.1.5	Gesamtstädtische Planungen	8
2.2	Bestandsanalyse	10
2.2.1	Demografische Struktur	10
2.2.2	Eigentümer- und Grundstücksstruktur.....	11
2.2.3	Bodenrichtwerte.....	12
2.2.4	Altlasten.....	12
2.2.5	Technische Versorgungsinfrastruktur.....	13
2.2.6	Nutzungsstruktur.....	13
2.2.7	Denkmalschutz.....	19
2.2.1	Gebäude	20
2.2.1	Mobilität, Verkehrsinfrastruktur und Wegebeziehungen	24
2.2.2	Grün- und Freiflächen.....	26
2.2.3	Soziale und kulturelle Bedarfe, Einzelhandel und Gastronomie.....	27
2.2.4	Zusammenfassung der Stärken und Schwächen	27
3.	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept.....	28
3.1	Leitbild und Ziele	28
3.1.1	Leitbild.....	28
3.1.2	Ziele	28
3.2	Städtebaulicher Rahmenplan.....	31
3.3	Maßnahmen- und Finanzierungsübersicht	31
3.3.1	Maßnahmenkonzept.....	31
3.3.2	Kosten- und Finanzierungsübersicht.....	33
4.	Mitwirkung und Beteiligung	35
4.1	Beteiligung der Öffentlichkeit.....	35

4.2	Beteiligung der Betroffenen	35
4.3	Träger öffentlicher Belange	35
5.	Verfahrensrechtliche Abwägung	37
5.1	Vorliegen städtebaulicher Missstände	37
5.1.1	Baustrukturen	37
5.1.2	Nutzungsstruktur / Funktionschwäche	38
5.1.3	Arbeitsverhältnisse und Sicherheit der Arbeitenden	38
5.1.4	Verkehrssituation	38
5.1.5	Grün- und Freiräume	39
5.2	Erforderlichkeit einer städtebaulichen Fördermaßnahme	39
5.3	Vorschlag zur Verfahrenswahl	39
5.4	Vorschlag zur Gebietsabgrenzung	39
5.5	Durchführbarkeit und Dauer der städtebaulichen Fördermaßnahme	40
5.5.1	Öffentliches Interesse	40
5.5.2	Zeitliche Begrenzung	40
5.5.3	Finanzierbarkeit	40
5.5.4	Kommunalpolitische Durchsetzbarkeit	41
5.5.5	Einschätzung der Mitwirkungsbereitschaft	41
6.	Anlagen	41

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Untersuchungsgebiet Paulsstadt – Bahnhofscampus, Luftbild 2022 basiert auf GeoBasisDE/M-V	2
Abb. 2 Lage des Untersuchungsgebiets Paulsstadt- Bahnhofscampus, Luftbild 2022 basiert auf GeoBasisDE/M-V	5
Abb. 3 Ausschnitt Höhenlinienkarte Schwerin, Quelle: GeobasisDE/M-V	6
Abb. 4 Ausschnitt Luftbild mit Blick auf südlichen Teil der heutigen Pestalozzistraße, ca. Beginn des 20. Jahrhunderts, genaues Datum unbekannt	7
Abb. 5 Lageplan Bahnhof, 1920	8
Abb. 6 Ausschnitt ISEK Schwerin 2030 mit Bahnhofscampus und Umgebung.....	9
Abb. 7 Funktionsteilbereiche des Untersuchungsgebiets, nicht genordnet.....	13
Abb. 8 Versiegelte Fläche (links) und Müll und Baumaterialien (rechts) auf dem Bahnhofscampus	14
Abb. 9 Freifläche des ehemaligen Bahnbetriebswerks, Blick Richtung Norden (links) und Süden (rechts)	14
Abb. 10 Zugang zum ehemaligen Bahngelände (links), von Bahnhofsausgang (rechts)	15
Abb. 11 Entkernter denkmalgeschützter Teil des Eisenbahnmuseums nach Brand	15
Abb. 12 Weg zum Bahngelände (links) sowie Bahngelände mit Vorplatz (rechts).....	16
Abb. 13 Parkfläche auf dem ehemaligen Bahngelände (rechts) vor der Privatstraße (links)16	
Abb. 14 Bebauung im Bereich der Wohnbebauung, Pestalozzistraße (links), Rosa-Luxemburg-Straße (mittig), Bürobau und Wohnbebauung Dr.-Külz-Straße (rechts)	17
Abb. 15 Gartenfläche der Wohnbebauung der Pestalozzistraße	17
Abb. 16 Moderne Bauten im südlichen Bereich des Gebiets, Eisenbahnamt (links), Rosa-Luxemburg-Straße 2a Steuerberatungsgesellschaft mit Wohnnutzung in den Obergeschossen (rechts).....	17
Abb. 17 Sandweg mit Garagenbebauung im Blockinneren.....	18
Abb. 18 Östliche Dr.-Külz-Straße.....	18
Abb. 19 Straßenraum Gewerbeareal	18
Abb. 20 Bürobauten (links) und Straßenraum (rechts) an der nördlichen Dr.-Külz-Straße..	19
Abb. 21 Eingetragene Denkmäler im südlichen Teil des Bahngeländes nach Eigentümer....	19
Abb. 22 Teil der denkmalgeschützten ehemaligen Werkstatt und Schornstein auf quadratischem Grundriss	20
Abb. 23 Einzeldenkmal in der Pestalozzistraße	20
Abb. 24 Gebäude des Museums nach dem Brand, erkennbar auch der Verfall des Dachs des denkmalgeschützten Nachbargebäudes, Bild: Ingenieurbüro HTG, 2024	21
Abb. 25 Blick von Bahnhofsvorplatz auf Treppe, einer wichtigen Wegeverbindung.....	21
Abb. 26 Blick von Treppe auf Bahnhofscampus.....	21
Abb. 27 Mit Folie geschütztes Dach der denkmalgeschützten Leerwerkstatt (links), in Teilen eingefallenes Dach des denkmalgeschützten Werkstattgebäudes auf U-förmigen Grundriss (rechts)	22

Abb. 28 Fassaden der Wohnbebauung der Rosa-Luxemburg-Straße	22
Abb. 29 Garagenbauten entlang der Dr.-Külz-Straße.....	23
Abb. 30 Außenbereiche der Bürobauten im Untersuchungsgebiet.....	23
Abb. 31 Ausschnitt Solarpotentialkataster (links) und Gründachkataster (rechts) Schwerin, Quellen: solarkataster-schwerin.de, gruendach-schwerin.de	24
Abb. 32 Gehweg Dr.-Külz-Straße vom Bahnhof.....	25
Abb. 33 Gehweg Dr.-Külz-Straße in Richtung Bahnhof.....	25
Abb. 34 Wohnbebauung der Pestalozzistraße von der Dr.-Külz-Straße.....	26
Abb. 35 Mietergärten der Pestalozzistraße.....	26
Abb. 36: Bekanntmachung im Stadtanzeiger (links) und Internetauftritt der Landeshauptstadt Schwerin (rechts)	35

Tabellenverzeichnis

Tab. 1 Eigentümer- und Grundstücksstruktur im Untersuchungsgebiet.....	12
Tab. 2 Maßnahmenübersicht	33
Tab. 3 Ausführliche Kosten- und Finanzierungsübersicht (Stand: Dezember 2025).....	34
Tab. 4 Zusammenfassende Kosten- und Finanzierungsübersicht.....	41

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
BauGB	Baugesetzbuch
DB	Deutsche Bahn
EUR	Euro
etc.	et cetera
FD	Fachdienst
ggfs.	gegebenenfalls
ha	Hektar
inkl.	inklusive
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept Schwerin 2030
m ü. NHN.	Meter über Normalhöhennull
PV	Photovoltaik
s.	siehe
S.	Satz
SAS	Schweriner Abfallentsorgungs- und Straßenreinigungsgesellschaft
TÖB	Träger öffentlicher Belange
u. a.	unter anderem
vgl.	vergleiche
VU	Vorbereitende Untersuchungen
WGS	WGS-Wohnungsgesellschaft Schwerin mbH
z. B.	zum Beispiel

1. Einleitung

1.1 Anlass und Ziel der vorbereitenden Untersuchungen

Das Gebiet des Bahnhofscampus liegt in der Schweriner Paulsstadt westlich des Bahnhofs und bildet ein wichtiges Bindeglied zwischen Altstadt, dem Bahnhof und der Weststadt sowie dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs, welches von steigender Bedeutung für die Stadt sein wird. Als Bindeglied ist das Untersuchungsgebiet wichtiger Teil der Wegeverbindung für Anwohnerinnen und Anwohner und Besucherinnen und Besucher. Daher ist eine Aufwertung des Untersuchungsgebiets von großer Bedeutung für die Landeshauptstadt Schwerin.

Die Weiterentwicklung der touristischen und kulturellen Angebote in der Landeshauptstadt Schwein zählt zu den wichtigen Maßnahmen, mit denen die Landeshauptstadt ihr touristisches und wirtschaftliches Profil weiter schärft, um damit für Touristinnen und Touristen und auch ihre Bewohnerinnen und Bewohner noch attraktiver zu werden. Dem Innenstadtgebiet kommt dabei eine besondere Rolle zu, konzentrieren sich doch hier die kulturellen Angebote sowie die Besucherströme. Ein wichtiger Baustein ist perspektivisch dabei die Weiterentwicklung der Museumslandschaft, durch die weitere Anziehungspunkte geschaffen werden können und die Vielfalt der bestehenden Angebote erhöht werden kann. Somit hat die Weiterentwicklung des Bahnhofscampus nicht nur Bedeutung für die umliegenden Wohngebiete, sondern auch für die Weiterentwicklung der Schweriner Innenstadt und des Tourismusangebots der Stadt.

Am 07.11.2022 wurde durch die Stadtvertretung Schwerins beschlossen vorbereitende Untersuchungen nach § 141 Baugesetzbuch (*BauGB*) für das Gebiet „Paulsstadt – Bahnhofscampus“ einzuleiten. Die amtliche Bekanntmachung erfolgte am 03.02.2023. Die vorbereitende Untersuchung dient der Stadt als Entscheidungsgrundlage, ob für die künftige Entwicklung des Gebiets eine städtebauliche Fördermaßnahme beschlossen werden kann.

Nach vorläufiger Einschätzung liegen für den Bereich städtebauliche Missstände nach § 136 BauGB vor, die es rechtfertigen, eine städtebauliche Gesamtmaßnahme als Stadtumbaugebiet zu beschließen. Stadtumbaugebiete sind auch die Voraussetzung für die Aufnahme in die Kulisse der Städtebauförderung und um Fördermittel in Anspruch nehmen zu können.

Das Untersuchungsgebiet war bereits 2005 Bestandteil der vorbereitenden Untersuchung für das Sanierungsgebiet „Paulsstadt“, in welcher das Untersuchungsgebiet als Aufwertungsgebiet mit mittlerem Handlungsbedarf eingestuft wurde. Innerhalb der vorbereitenden Untersuchungen „Paulsstadt“ wurde kein Maßnahmenplan für das zu entwickelnde Gebiet erarbeitet und damit wurde es nicht Bestandteil des am 24.04.2006 beschlossenen Sanierungsgebietes „Paulsstadt“. Maßnahmen zur Erneuerung der Straßen und Wege und der Bausubstanz sind bislang in sehr geringem Umfang durchgeführt worden und die stadtbildprägenden und zum Teil denkmalgeschützten Gebäude des ehemaligen Bahnbetriebsgeländes, dem Bahnhofscampus, weisen in großen Teilen sehr hohen Sanierungsbedarf auf.

Das Untersuchungsgebiet „Paulsstadt - Bahnhofscampus“ (Abb. 1) soll nun das südlich angrenzende bereits bestehende Sanierungsgebiet „Paulsstadt“ erweitern, um die Umgebung des Bahnhofs aufzuwerten. Nördlich grenzt unmittelbar das 2024 ausgewiesene Stadtumbaugebiet „Ehemaliger Güterbahnhof/Hopfenbruchweg/Mittelweg“ an. Die Ausweisung des Untersuchungsgebiets als Stadtumbaugebiet schließt somit die Lücke der Aufwertung der westlichen Bahnhofsumgebung und wertet damit das gesamte Gebiet weiter auf.

Mit den vorbereitenden Untersuchungen werden die Beschaffenheit des Gebiets ermittelt, Erkenntnisse über die Eigentümerstruktur und die fachplanerischen Rahmenbedingungen gewonnen sowie das Vorliegen städtebaulicher Missstände nach BauGB geprüft. Daraus wird ein Leitbild für das Untersuchungsgebiet entwickelt, welches die langfristige Entwicklungsperspektive beschreibt. Es werden Ziele und Maßnahmen definiert, wo und wie die Situation im Gebiet zukünftig verbessert werden kann. Die Maßnahmen werden mit Kostenannahmen und Fördermittelmöglichkeiten konkretisiert und ein Vorschlag zur Abgrenzung eines möglichen Fördergebietes unterbreitet. Zum Schluss werden die Ziele in einem Rahmenplan grafisch dargestellt.

Der nachfolgende Bericht stellt die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen vor.



Abb. 1 Untersuchungsgebiet Paulsstadt – Bahnhofscampus, Luftbild 2022 basiert auf GeoBasisDE/M-V

1.2 Vorgehensweise und Methodik

1.2.1 Auswertung vorhandener Daten und Konzepte

In einem ersten Schritt wurde das Gebiet in seinem heutigen Zustand analysiert. Dies umfasste eine gezielte Auswertung der bereits vorliegenden Planungen und Konzepte, wie das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Schwerin 2030 (ISEK). Zudem wurde die Bevölkerungs- und Sozialstruktur anhand von statistischen Daten ermittelt, welche jedoch zu Teilen nur auf Stadtteilebene erfasst sind. Es wurde Auskunft über Altlasten im Untersuchungsgebiet über den Fachdienst (FD) Umwelt eingeholt. Ebenso wurden Daten zu Grundstücksgröße und Eigentümern verwendet, um die Struktur des Gebiets darzustellen.

Zudem war das Untersuchungsgebiet bereits Gegenstand mehrerer vorbereitender Untersuchungen, in welchen ein mittlerer Handlungsbedarf festgestellt wurde:

- 2002 VU „Technischer Museumskomplex“
- 2003 Bestandteil der VU Gebiet „Hopfenbruchpark“, mit Einbezug in die Bundesgartenschau 2009-Planung
- 2005 Bestandteil der VU für das Sanierungsgebiet „Paulsstadt“

1.2.2 Bestandaufnahme vor Ort

Mittels einer Begehung und Gebäudekartierung vor Ort wurde der bauliche Zustand der Gebäudesubstanz nach einer äußerlichen Inaugenscheinnahme eingeschätzt. Eine grobe Bewertung des Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarfs bezogen auf den Zustand von Dächern, Fassaden, Fenstern und Hauseingangstüren wurde vorgenommen. Zudem wurden die Gebäudeart, das Baualter, die Anzahl von Wohn- und Gewerbeeinheiten, die Nutzungen in den einzelnen Gebäuden, die Geschosshöhe, der Gebäudetyp und erfassbare Leerstände erhoben. Weitere Themen der Inaugenscheinnahme waren der Dachausbau, Photovoltaik, Dach-/Fassadenbegründung und barrierefreie Zugänglichkeit. Des Weiteren wurden die privaten Freiflächen hinsichtlich Nutzungen, Versiegelungsgrad, Aufenthaltsqualität und Erneuerungsbedarf eingeschätzt. Städtische Straßen und Wege wurden hinsichtlich ihrer Nutzungsfrequenz, Barrierefreiheit, Beleuchtung und Erneuerungsbedarf sowie Verkehrsführung betrachtet. Es erfolgte eine Kategorisierung der Sanierungs- und Modernisierungsanforderungen sowie kartografische Aufarbeitung der Ergebnisse.

Darüber hinaus wurden im November/Dezember 2025 die Eigentümer Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin e.V. und WGS-Wohnungsgesellschaft Schwerin mbH (WGS), welchen die größten Flächen im Untersuchungsgebiet gehören, kontaktiert, um ein genaueres Bild der Sanierungs- und Modernisierungsanforderungen zu erhalten. Die Gebäude der Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin e.V. konnten auf die vorstehenden Kriterien von Innen betrachtet werden.

2. Analyse und Bewertung

2.1 Ausgangssituation und Rahmenbedingungen

2.1.1 Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Das Untersuchungsgebiet ist rund 8 ha groß und liegt westlich des Hauptbahnhofgeländes Schwerins an der Schnittstelle unterschiedlicher strukturierter Stadtbereiche im Stadtteil Paulsstadt (Abb. 2).

Nördlich wird das Gebiet durch den Obotritenring, einer stark belasteten, innerörtlichen Hauptverkehrsstraße sowie dem Gelände der WEMAG, einem Stromversorgungsunternehmen, begrenzt. Nördlich des Obotritenrings erstreckt sich ein Mischgebiet mit Industrie- und Gewerbefläche sowie Wohn- und Bildungsflächen. Dieses Gebiet ist mit Stadtvertretungsbeschluss vom 29.04.2024 als Stadtumbaugebiet „Ehemaliger Güterbahnhof/Hopfenbruchweg/Mittelweg“ festgesetzt worden und soll zukünftig aus einer Mischung aus Wohn- und Gewerbefläche bestehen und ein lebendiges Quartier werden. Zudem wird mit dem Schaumagazin im Quartier „KIW Vorwärts“ ein Kulturstandort für zeitgenössische und moderne Kunst entwickelt.

Östlich des Untersuchungsgebiets schließt sich direkt das Gebiet des Hauptbahnhofs und dem Betriebsgelände der Deutschen Bahn an. Die östliche Grenze des Gebietes stellen Gleise dar. Dahinter erstreckt sich die Innen- und Altstadt Schwerins mit diversen touristischen Attraktionen. Der Bahnhof mit Fürstenzimmer ist Teil des Residenzensembles des UNESCO-Welterbes.

Südlich schließen sich weitere ehemalige Bahngelände, wie die Reichsbahndirektion des ehemaligen Bahnwerks an. Diese sind Teil des Sanierungsgebietes „Paulsstadt“. Außerdem befindet sich hier der westliche Bahnhofsvorplatz sowie der westliche Zugang zum Hauptbahnhof. Die südliche Grenze des westlichen Teils des Untersuchungsgebiets verläuft entlang der Dr.-Külz-Straße.

Die westliche Grenze des Untersuchungsgebietes verläuft entlang der westlichen Seite der Rosa-Luxemburg-Straße. Daran anschließend befinden sich weitere Wohnhäuser mit Blockrandbebauungen sowie die Berufsschule RBB Wirtschaft und Verwaltung Schwerin mit Sporthalle. Außerdem grenzt der Spielplatz „Rosa-Luxemburg-Straße“ westlich an das Untersuchungsgebiet.

Auf Grund der stadträumlichen Barriere durch die Bahntrasse und dem Obotritenring als Hauptverkehrsstraße ist das Gebiet räumlich und funktional nur in geringem Maße mit der Innenstadt und umliegenden Stadtteilen verflochten. Auch in Richtung Platz der Freiheit ist das Untersuchungsgebiet durch fehlende Blickbeziehungen und unklare Wegeverläufe, insbesondere für Fußgänger wenig verflochten, auch wenn hier eine wichtige Straßenbahnhaltestelle für das Quartier liegt. Zudem fehlen definierte Quartierszugänge. Die Wohnbebauung verschwindet hinter Bürobauten und schlecht erhaltenen Garagenbauten, während das ehemalige Bahngelände wenig zugänglich scheint, da es wie eine Sachgasse wirkt. Der Zugang bietet keine Blickbeziehung auf dem Bahnhofscampus und vor dem einzigen Zugang stehen zudem oft PkWs eines Pizza-Lieferdienstes.



Abb. 2 Lage des Untersuchungsgebiets Paulsstadt- Bahnhofscampus, Luftbild 2022 basiert auf GeoBasisDE/M-V

2.1.2 Erschließung

Das Untersuchungsgebiet ist fußläufig vom Stadtzentrum zu erreichen. Für Fußgänger wird das Gebiet des ehemaligen Bahnbetriebswerkes durch einen Fußgängerzugang am westlichen Bahnhofsvorplatz erschlossen. Eine von der Dr.-Külz-Straße abgehende Privatstraße erschließt das Gelände auch für den Autoverkehr. Die Privatstraße hat keinen gesonderten Gehweg und befindet sich in schlechtem Zustand.

Die Stichstraße Zum Bahnhof, d.h. der Bahnhofsvorplatz, ist über eine Treppenanlage mit der Dr.-Külz-Straße verbunden. Die Wohnbebauung ist somit vom Bahnhof aus nur über die Treppenanlage oder die Privatstraße erreichbar. Die Treppenanlage selbst ist aufgrund von Flurstücksgrenzen Teil des Sanierungsgebiets „Paulsstadt“, sie ist jedoch von hoher Bedeutung für das Untersuchungsgebiet, da sie eine der zwei Erschließungsmöglichkeiten bietet, um vom östlichen Teil des Gebiets sowie vom Bahnhof in den westlichen Teil und darüber hinaus zu gelangen. Die Treppe ist hoch frequentiert.

Das Wohngebiet und die Bürobauten im Norden sind für den Autoverkehr erschlossen; die Straßen münden in den Obotritenring. Das Wohngebiet selbst ist über größtenteils Kopfsteinpflasterstraßen für den Autoverkehr erschlossen. Die Straßen münden südlich in die Dr.-Külz-Straße, die zum Platz der Freiheit und somit zur Lübecker Straße führt, einer weiteren innerörtlichen Hauptverkehrsstraße. Die Garagen auf der Rückseite der Wohnbebauung können über einen Sandweg in schlechtem Zustand erschlossen werden.

Gehwege entlang dieser Straßen im Wohngebiet sind schmal und oft in schlechtem Zustand. Sie sind nur einseitig neu gepflastert. Im nördlichen Teil des Untersuchungsgebiet fehlen die Gehwege teilweise gänzlich, oft mit abruptem Ende ohne weitere Fußgängerführung. Die vorhandenen Gehwege sind schmal und oft nur einseitig

angelegt. Die Sandwege zur Rückseite der Wohnbebauung haben keinen gesonderten Gehweg.

Das Gebiet hat keine ausgebauten Radwege und durch die schmalen Gehwege und schlechten Zustand der Straßen ist das Gebiet für den Radverkehr unzureichend erschlossen. Ebenso ist die Barrierefreiheit, vor allem durch den Zustand der Straßen und Wege, sowie die fehlenden Gehwege insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen nicht gegeben.

2.1.3 Topografie

Das Untersuchungsgebiet weist einen Höhenunterschied von ca. 2,5 m zwischen dem Bahnhofsgelände und dem restlichen Untersuchungsgebiet auf. Der Höhenunterschied ist durch eine steile Böschung geprägt oder durch bauliche Maßnahmen gestaltet.

Das ehemalige Bahnbetriebswerk liegt auf 52,5 m über Normalhöhennull (ü. NHN.), und macht zur Dr.-Külz-Straße einen Höhensprung von 2,5 m. Die Wohnbebauung sowie die Gewerbebebauung im nördlichen Teil des Untersuchungsgebiets befinden sich mit geringfügigen Schwankungen auf 55 m ü. NHN. Zum Obotritenring im Norden fällt das Gelände leicht auf 52,5 m ü. NHN ab. Die nördliche Grenze des Untersuchungsgebiets ist durch einen Höhenabfall zum Obotritenring gekennzeichnet. Hier beträgt der Höhenunterschied in Teilen bis zu 5 m.

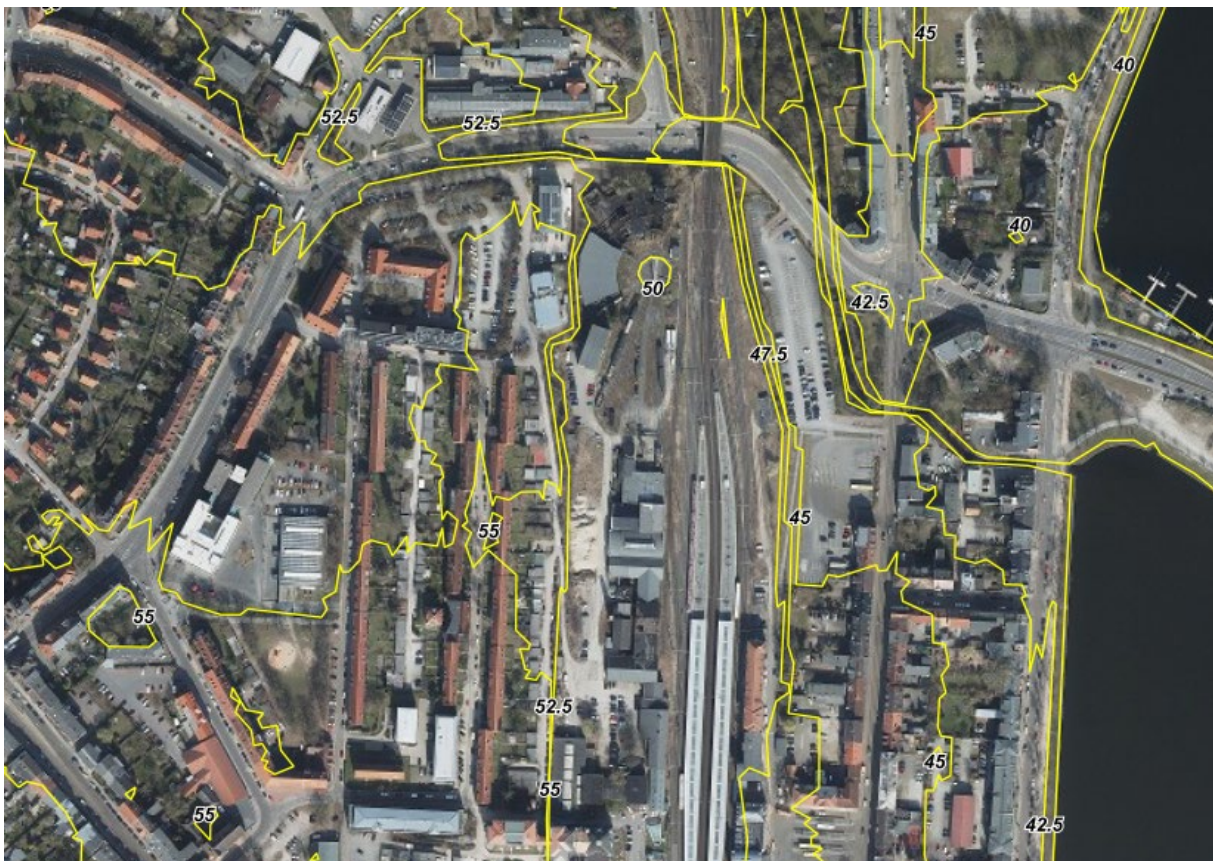


Abb. 3 Ausschnitt Höhenlinienkarte Schwerin, Quelle: GeobasisDE/M-V

2.1.4 Historische Entwicklung

Die Paulsstadt besteht aufgrund der verschiedenen Entstehungsphasen aus einem heterogenen Stadtgefüge. Ausgehend von der Bebauungsstruktur des Stadtzentrums sind die ältesten Häuser an der ehemaligen Ausfallstraße nach Lübeck und im Bereich der östlichen Pfaffenteichseite, die ab 1840 mit den Wohnhäusern am Arsenal begann, zu finden. Eine verstärkte Bautätigkeit setzte mit der Stadterweiterung in westlicher Richtung

ein, die auf Betreiben des Großherzogs Paul Friedrich vollzogen wurde. Dieser neue Stadtteil umfasste ursprünglich nur den Bereich des östlichen Pfaffenteichs bis zum Bahnhof und der Lübecker Straße, wurde aber mit der Zeit, wie z. B. mit dem Erweiterungs- und Verschönerungsplan für die Residenzstadt Schwerin des Architekten Demmler von 1863, erweitert.

Auf dem Grundstück der heutigen Pestalozzistraße 9/11 wurde 1871 eine Windmühle errichtet. Wirtschaftlich gehörte diese zur Bischofsmühle. Die Mühle brannte 1910 ab. 1911 wurden die Überreste in ein Wohnhaus umgebaut, welches bis heute erhalten ist und weiterhin bewohnt wird (Abb. 4).

Durch den Bau der ersten Eisenbahnstrecke in Mecklenburg-Vorpommern im Jahr 1847 erhielt Schwerin 1889/1890 das heutige Empfangsgebäude am Grunthalplatz und das von etwa 1891 bis 1907 errichtete Bahnbetriebswerk, welches sich auf dem Untersuchungsgebiet befindet. Der Bau der Eisenbahnstrecke war für die Paulsstadt einschneidend, da der neu entstehende Stadtteil durch die Schienen von der Altstadt getrennt wurde. Dies hat bis heute Auswirkungen auf die Wegebeziehungen zwischen westlicher Paulsstadt, Weststadt und Innenstadt.



Abb. 4 Ausschnitt Luftbild mit Blick auf südlichen Teil der heutigen Pestalozzistraße, ca. Beginn des 20. Jahrhunderts, genaues Datum unbekannt

Die weitere Wohnbebauung der Pestalozzistraße sowie der Rosa-Luxemburg-Straße erfolgte zwischen 1936 und 1937 im zeittypischen Heimatschutzstil. Die Gebäude sind 3-geschossige Zeilenbauten mit großen Gartenflächen. Die Gartenflächen sollten die Selbstversorgung der Bewohner unterstützen. Heute ist die Struktur erhalten, jedoch sind die ehemaligen Nutzgärten mit kleinen Garagenanlagen und anderen Nebenanlagen gesäumt und überbaut. Die Wohngebäude der Pestalozzistraße wurden 2002, die der Rosa-Luxemburg-Straße 2006 umfangreich saniert. In den späten 1990ern wurde die Lücke der Zeilenbauten der heutigen Pestalozzistraße 9/11 geschlossen.

Das Bahnbetriebswerk wurde im Juni 2001 stillgelegt und in Teilen im Jahr 2004 durch den Verein Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin e.V. übernommen. Die Gebäude des

ehemaligen Bahnbetriebswerks sind wichtige industriehistorische Zeugnisse und stehen überwiegend unter Denkmalschutz. Der Verein kaufte 2011 Teile des ehemaligen Bahngeländes und ist bis heute Eigentümer. Hier wurde 2011 ein Museum eingerichtet. Am 21.06.2023 brannten Teile des Museums ab, sodass der denkmalgeschützte Teil des Gebäudes entkernt werden musste und große Teile des Museumsgebäudes aktuell nicht genutzt werden können. Das Dach des ehemaligen Lokschuppens wurde wiederhergestellt und das Gebäude wird momentan weiterhin als Museum genutzt. Der Verein bemüht sich derzeit aktiv um die Sanierung des denkmalgeschützten Teils ihres Eigentums. Ein Bauantrag liegt bereits vor.

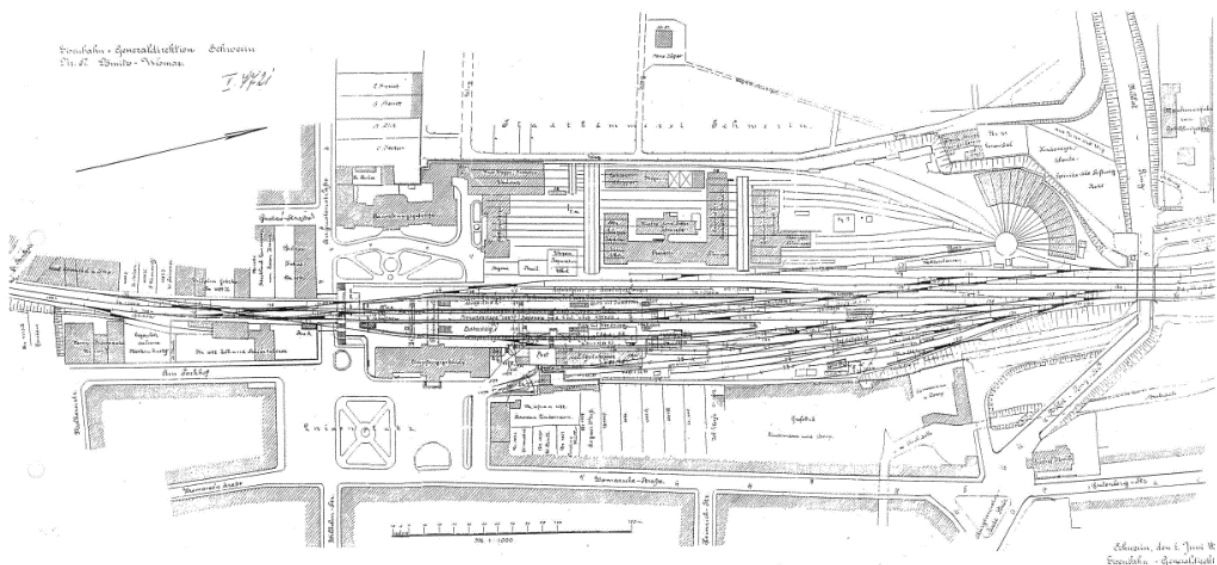


Abb. 5 Lageplan Bahnhof, 1920

Der südliche Teil des Bahngeländes, u. a. auch das Gebäude der alten Reichsbahndirektion, wurde 2014 von einem privaten Investor gekauft. Teile des Eigentums liegen im Untersuchungsgebiet und sind zum Hauptteil ungenutzt und unsaniert.

Die Bürogebäude des nördlichen Untersuchungsgebiets wurden in den 1960ern erbaut. Im südlichen Teil des Untersuchungsgebiets stand ein weiteres gewerbliches Gebäude, welches 1960 errichtet, aber Anfang der 2000 abgerissen wurde. An dieser Stelle wurde anschließend das Bürogebäude des Eisenbahnamtes gebaut. Der zweite Neubau in der heutigen Rosa-Luxemburg-Straße 2a folgte Anfang der 2010er Jahre als Wohn- und Geschäftshaus.

2.1.5 Gesamtstädtische Planungen

Die Zielstellungen des am 24.04.2006 durch die Stadtvertretung der Landeshauptstadt Schwerin beschlossenen Sanierungsgebietes „Paulsstadt“ beinhalten die Erhaltung und Aufwertung des Stadtbildes mit der Beseitigung von städtebaulichen Missständen, die Stärkung der Innenstadt ohne den Wohnraum zu verdrängen, Erhaltung und Erneuerung charakteristischer, insbesondere unter Denkmalschutz stehender Industriegebäude.

Ziele, die auf das Untersuchungsgebiet angewendet werden können, sind

- die Sanierung und Instandsetzung unter Denkmalschutz stehender Industriegebäude,
- Aufwertung der Geschäftsfunktion mit der Stärkung öffentlicher Räume zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Bereich der ehemaligen Reichsbahndirektion, der besseren Erschließung angrenzender Wohnquartiere und des Bahnhofscampus selbst,
- Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur (Straßenbau, Gehwege, Beleuchtung),

- allgemeine Begrünung und der Ausbau von Spielplatz- und Freizeiträumen mit quantitativer Verbesserung der Grünflächenanteile.

Das ISEK Schwerin 2030 weist für das Gebiet neben einer Mobilitätsstation und dem Museumsstandort die Entwicklung eines Standorts für Hochschule/Innovation aus (Abb. 6). Im Allgemeinen sieht das ISEK für die Landeshauptstadt Schwerin folgende Entwicklungsziele vor:

- Klimaschutz und Klimaanpassung umsetzen
- Schwerin als Stadt der kurzen Wege weiterentwickeln
- Lebendige Quartiere schaffen
- Sozialen Zusammenhalt fördern
- Schwerin als Standort für Wirtschaft und Tourismus stärken



Abb. 6 Ausschnitt ISEK Schwerin 2030 mit Bahnhofscampus und Umgebung

Das Stadtumbaugebiet ist Voraussetzung, um den rückwärtigen Bahnhofsbereich zu entwickeln und die touristische als auch gewerbliche Nutzung zu stärken sowie die Wegeverbindungen zwischen bestehenden und zukünftigen Quartieren und touristischen Attraktionen aufzuwerten. Schwerin soll als Stadt der kurzen Wege gestärkt werden und es wird ein lebendiges Quartier geschaffen.

Des Weiteren ermöglicht die Bereitstellung von Fördermitteln dem Verein Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin e.V. die insbesondere nach dem Brand von 2023 notwendige Sanierung der Gebäude des Mecklenburgischen Eisenbahn- und Technikmuseums ihrer denkmalgeschützten Gebäude. Das touristische Angebot wird dadurch aufgewertet und die bessere Erreichbarkeit des Museums wird hergestellt. Die städtebaulich prägenden Gebäude des ehemaligen Bahnbetriebswerks fördern eine Identitätsentwicklung des bisher in der Wahrnehmung versteckten ehemaligen Bahnbetriebswerks.

Durch die Festsetzung des Stadtumbaugebiets „Ehemaliger Güterbahnhof/Hopfenbruchweg/Mittelweg“, das unmittelbar nördlich des Untersuchungsgebiets angrenzt, gewinnt das Untersuchungsgebiet auch weitere

Bedeutung für die Stadtentwicklung Schwerins. Ziel des Stadtumbaugebiets „Ehemaliger Güterbahnhof/Hopfenbruchweg/Mittelweg“ ist die nachhaltige, zeitgemäße Nutzungsmischung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit unter besonderer Rücksichtnahme auf Ökologie und Nachhaltigkeit sowie die vorhandenen baukulturellen Werte. Die Wegeverbindung von Bahnhof und Innenstadt nach Norden in das momentan brachliegende Gelände des neuen Stadtumbaugebiets sollte somit durch das Untersuchungsgebiet gestärkt werden, um so auch das Stadtumbaugebiet weiter zu stärken. Hierfür ist neben neuer und verbesserter Wegeverbindung auch eine Aufwertung des Bahnhofscampus in der Wahrnehmung der Bevölkerung von Bedeutung, welche durch die Aufwertung des Areals und der Erweiterung des Freizeitangebots sowie der Entwicklung eines qualitativen Grünraums im Stadtinneren erreicht werden kann.

Die Nähe zu dem Residenzensemble des UNESCO-Welterbe Schwerin bieten Potential für Besucherinnen und Besucher der Landeshauptstadt. Die Lage zwischen Weststadt, der RBB Wirtschaft und Verwaltung Schwerin und dem Bahnhof führt bereits trotz aktuellem Zustand der Wege zu hoher Fußgängerfrequenz. Auch Radfahrerinnen und Radfahrer nutzen diese Wegeverbindung. Somit bietet der Bahnhofscampus den idealen Standort, um die westlichen Teile der Stadt zu stärken. Eine Verbesserung der Infrastruktur für vor allem Fuß- und Radverkehr ist von hoher Bedeutung, unter anderen auch um die Ziele des ISEK 2030 zu erreichen.

Als wichtiges Bindeglied und durch seine Innenstadtnähe hat das Gebiet großes Potential das Angebot Schwerins für Schwerinerinnen und Schweriner sowie Besucherinnen und Besucher zu erweitern.

2.2 Bestandsanalyse

2.2.1 Demografische Struktur

Ungefähr 40 % Prozent der Fläche des Untersuchungsgebiets ist von Wohnbebauung geprägt. Viele der demografischen Daten werden nur auf Stadtteilebene erhoben. Für die Paulsstadt lassen sich einige allgemeine Aussagen treffen, welche auf der ortsteilbezogenen Statistik der Landeshauptstadt mit Stichtag 30.06.2025 beruhen. Die Bevölkerung der Paulsstadt macht ca. 8,4 % der Gesamtbevölkerung der Landeshauptstadt Schwerin aus, ca. 9,1 % davon sind Ausländerinnen und Ausländer, leicht unter dem städtischen Durchschnitt. Die Bevölkerungszahlen sind im Stadtteil als auch in der gesamten Stadt stabil, wobei die Landeshauptstadt einen leichten Bevölkerungsanstieg verzeichnet. Die Arbeitslosenquote wurde zum 31.12.2024 erhoben und liegt mit ca. 7,7 % leicht unter dem städtischen Durchschnitt. Das Durchschnittsalter der Paulsstadt beträgt ca. 41 Jahre und liegt damit leicht unter dem städtischen Durchschnitt. Zum Stichtag 30.06.2025 sind 25,5 % der Bewohnerinnen und Bewohner der Paulsstadt unter 25 Jahren und 14,6 % älter als 65 Jahre.

Für das Untersuchungsgebiet liegen genauere Daten zur Altersstruktur sowie dem Anteil an ausländischen Einwohnern vor. Zum Stand 30.06.2025 leben im Untersuchungsgebiet 536 Einwohnerinnen und Einwohner, davon 65 ausländische Einwohnerinnen und Einwohner. Das ist ein prozentualer Anteil von ca. 12 % und entspricht ungefähr dem städtischen Durchschnitt, liegt jedoch über dem Durchschnitt der Paulsstadt.

Von den Bewohnern des Untersuchungsgebiets sind 17,0 % unter 25 Jahre. Die größte Altersgruppe sind die 45- bis unter 65-Jährigen, in der auch das Durchschnittsalter liegt. Personen über 65 Jahren machen 25,2 % der Bewohner aus. Die Altersstruktur des Untersuchungsgebiets ist demnach leicht älter als die der gesamten Paulsstadt, mit weniger jungen Personen und mehr älteren Personen. Die bevölkerungsreichste Gruppe des Untersuchungsgebiets wird in den nächsten Jahren zu der Altersgruppe der über 65-Jährigen gehören. Vor diesem Hintergrund ist der Ausbau der Gehwege und allgemeinen Barrierefreiheit auch für die Bewohner und Bewohnerinnen des Gebiets von

großer Bedeutung. Die fußläufige Nähe zum Bahnhof und zum Platz der Freiheit trägt zur Mobilität dieser Personengruppe bei. Hier ist ein barrierefreier Weg - und eine Alternative zur Treppe - zum Bahnhof wichtig.

2.2.2 Eigentümer- und Grundstücksstruktur

Das Untersuchungsgebiet umfasst 94 Flurstücke auf einer Fläche von rund 81.000 m². Die Eigentümer- und Grundstücksstruktur stellt sich wie folgt dar:

Eigentümer	Flurstücke	Anzahl Flurstücke	Fläche ca.	prozentualer Anteil an Gesamtfläche
Natürliche Personen				
Eigentümergeinschaften	Flur 10 - 24/6, 26/2, 50/2, 56/2, 57/2, 58/2, 59/2	7	1.687 m ²	2,1
Juristische Personen				
Bundesanstalt für Immobilien	Flur 10 - 24/5	1	1.187 m ²	1,5
L & B Verwaltung Immobilien GmbH & Co. KG	Flur 10 - 29	1	1.241 m ²	1,5
WGS-Wohnungsgesellschaft Schwerin mbH	Flur 10 4-10, 12-18, 19/2, 20/2, 21-23, 24/3, 26/1, 27, 28, 30-33, 35-49, 51-55, 56/1, 57/1, 58/1, 59/1	51	29.289 m ²	36,3
Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin e.V.	Flur 10 - 109/11, 1/16	2	13.756 m ²	17,0
Mannesmann Mobilfunk GmbH	Flur 10 - 1/3, 1/4, 2	3	1.197 m ²	1,5
WEMAG Netz GmbH	Flur 10 - 1/5, 1/6 Flur 12 - 1/2, 1/14	4	1.643 m ²	2,0
DB Regio Aktiengesellschaft	Flur 10 - 11/3, 11/16 Flur 12 - 1/8	3	2.655 m ²	3,3
LEVIA oHG	Flur 10 - 11/17 Flur 11 - 109/13, 109/14, 109/15, 109/16 Flur 12 - 1/15	6	14.503 m ²	18,0
DB Netz Aktiengesellschaft	Flur 10 - 19/1, 20/1, 60/2	3	146 m ²	0,1
Landeshauptstadt Schwerin				
davon Parkstand	Flur 10 - 101/5, 101/2	2	578 m ²	0,7
davon Straßenraum	Flur 8 - 16/1 Flur 10 - 1/2, 24/4, 24/7, 34/1, 60/4, 92 Flur 12 - 1/3	8	11.699 m ²	14,5
davon Wege	Flur 10 - 11/5, 50/1, 50/3	3	1.128 m ²	1,4
Gesamt		94	80.709 m²	

Tab. 1 Eigentümer- und Grundstücksstruktur im Untersuchungsgebiet, basiert auf den Daten des WebGIS LUP

Den größten Anteil an Flächen im Untersuchungsgebiet hat die WGS-Wohnungsgesellschaft Schwerin mbH mit über einem Drittel der Fläche, ca. die Hälfte dieser Fläche ist Garten- oder Grünfläche, von der jedoch ca. die Hälfte wiederum von unsortierten Kleinbauten überbaut ist. Weitere große Teile des Untersuchungsgebiets gehören den Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin e.V. mit ca. 17,0 % und der LEVIA oHG mit ca. 18,0 %. Durch den Straßenraum ist die Landeshauptstadt Schwerin ebenfalls Eigentümerin großer Flächenanteile des Untersuchungsgebiets. Parkstand, Straßenraum und Wege der Stadt Schwerin machen ca. 16,6 % des Untersuchungsgebiets aus. Die genaue Eigentumsstruktur wird ebenfalls in Anlage 01_Eigentumsstruktur dargestellt.

2.2.3 Bodenrichtwerte

Der Bodenrichtwert mit Stand 01.01.2025 schätzt die Wohnbauflächen auf 135 EUR/m² und die gemischten Bauflächen der Bereiche A und C des Untersuchungsgebiets auf 80 EUR/m². Der südliche Teil des Bereichs B, in dem sich neben Wohnnutzung auch Gewerbenutzung befindet, ist auf 270 EUR/m² geschätzt. Eine genaue Darstellung dieser Bodenrichtwerte befindet sich in Anlage 01_Eigentümerstruktur.

2.2.4 Altlasten

Aufgrund der gewerblich-industriellen Nutzungen in der Vergangenheit finden sich Flächen mit Altlasten im Boden auf dem Areal des ehemaligen Bahnbetriebsgeländes. Im Zuge nachfolgender, konkreter Planungen für die Areale ist der Umgang mit den belasteten Flächen im Einzelnen zu prüfen. Es liegen bereits eine Vielzahl von Gutachten zur Fläche vor, die im weiteren Prozess in Absprache mit den Eigentümern eingesehen werden können. Der Fachgruppe Wasser- und Bodenschutz der Landeshauptstadt Schwerin liegen Daten zu Altlasten auf dem Areal des ehemaligen Bahnbetriebsgeländes vor (vgl. auch Anlage 02_Altlastensituation).

Altlasten befinden sich auf der Fläche Tankstelle Gleis 60, die Kfz-Werkstatt 2 ist altlastenverdächtig.

Bei den folgenden Flächen wurden Sanierungen begonnen, es haben erste Maßnahmen stattgefunden, meist nur der oberflächliche Rückbau von ehemaligen Anlagen und Gebäuden:

- Lokschuppen
- Drehscheibe, Standgleis, Reostartanlage
- Wartungsgleis/Besandungsanlage
- Tanklager mit Tankstand
- Einfahrtsbereich Lokwerkstatt
- Dieselpfiste
- Standort Ölheizlok und Freilager
- Weichen 76 & 76A, ehemaliger Lackierschuppen (ca. 1911 bis 1930)
- Kfz-Werkstatt 1

Aus dem Verdacht entlassen wurde die ehemalige Wagenwerkstatt mit Gleisen. Saniert sind der Standplatz Altölkesselwagen, Standplatz Tankkesselwagen sowie die Traforeinigungsanlagen, welche jedoch nach Überprüfung der Grenzen des Untersuchungsgebiets nicht mehr im Untersuchungsgebiet liegen.

Eine Überprüfung auf Kampfmittel im Untersuchungsgebiet ist noch vorzunehmen.

2.2.5 Technische Versorgungsinfrastruktur

Das gesamte Untersuchungsgebiet liegt im Gebiet der Schweriner Fernwärmesatzung vom 01.09.2021. Aktuell verfügt es über wenige Fernwärmeanschlüsse und wird hauptsächlich mit Gasheizungen beheizt. In der Pestalozzistraße 5-28, 29 und 31 ist bereits Fernwärmeanschluss vorhanden.

Die ehemaligen Bahnanlagen wurden über die Wasserleitung der Bahn versorgt. Nach Kauf des Geländes von der Bahn, konnte diese Verbindung nicht mehr genutzt werden. Die Eisenbahnfreunde Mecklenburg e.V. rüsteten nach und sind von Norden aus an das städtische Wassernetz angeschlossen. Der Anschluss der Gebäude auf dem Gelände der LEVIA oHG ist unbekannt und muss ggfs. für Wasser mit Ausbau des Geländes neu erschlossen werden.

2.2.6 Nutzungsstruktur

Das Untersuchungsgebiet wird von drei Funktionsteilbereichen (Abb. 7) geprägt, was die weitere Analyse vereinfacht, da sich die Typologie der drei Bereiche stark unterscheidet, innerhalb der Bereiche jedoch eine gewisse Homogenität herrscht. Der Bereich des ehemaligen Bahnbetriebswerks, der Bahnhofscampus, bildet einen Funktionsbereich (Bereich A). Das Wohngebiet der Pestalozzistraße und Rosa-Luxemburg-Straße bilden einen weiteren Funktionsbereich (Bereich B), welcher im südlichen Teil leichte Nutzungsmischung aufweist. Der Bereich der Gewerbebauten im Norden (Bereich C) bildet den dritten Funktionsbereich. Die Nutzungen der einzelnen Gebäude sind in Anlage 03_Nutzungen dargestellt.

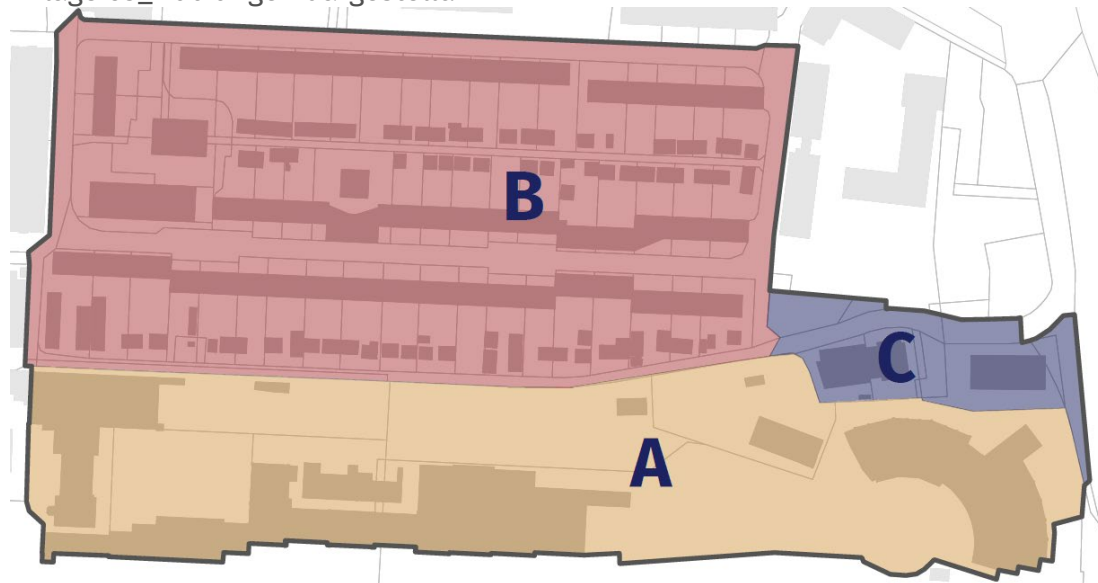


Abb. 7 Funktionsteilbereiche des Untersuchungsgebiets, nicht genordet

a) Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerkes und Bahnhofsumfeld, Bahnhofscampus

- Erschließung zu Fuß über *Am Bahnhof*
- Erschließung für motorisierten Verkehr über Privatstraße von Dr.-Külz-Straße
- Hinterhofcharakter, liegt auf zwei Rückseiten (Wohnbebauung und Bahnhofsgelände)
- Keine klar definierten Zugänge, von Bahnhofsseite Sackgassencharakter
- Zur Wohnbebauung durch Höhenunterschied abgetrennt
- Vermittelt nicht, bildet keine Bezugspunkte
- Keine Verbindungen (Sicht, Funktion) zu Wohnquartier
- Wegeverbindung zum Wohnquartier über unbefestigte Wege, die auch von Autos genutzt werden

- Wird überwiegend als Zufahrt und Parkfläche genutzt, teils Ablagerung von Sperrmüll und Baumaterial.
- Zwei ungenutzte Nebengebäude, u. a. ein ehemaliges Schaltwerksgebäude zu einer nicht mehr vorhandenen Tankanlage



Abb. 8 Versiegelte Fläche (links) und Müll und Baumaterialeien (rechts) auf dem Bahnhofscampus

Das ehemalige Bahnbetriebswerk ist von Brachflächen und dem Leerstand und Verfall bahntechnischer Gebäude (z. B. Werkstattgebäude, Schlosserei und Lokschuppen) geprägt. Die funktionslos gewordenen, 1- bis 2-geschossigen Bahnbetriebswerkstätten und -verwaltungsgebäude, sowie Fahrzeughallen, stehen teilweise unter Denkmalschutz. Der Boden ist weitflächig mit Betonplatten versiegelt, die jedoch schlecht erhalten sind, schief liegen und große Fugen aufweisen. Zudem ist die Versickerung bereits bei alltäglichem Wetter unzureichend. Vom Bahnhof ist das Gebiet über einen fast versteckten Weg zwischen zwei Gebäuden zu finden, der keine Blickbeziehung zu dem dahinterliegenden Bereich bietet (Abb. 10). Der Quartierszugang ist daher unzureichend definiert, und hat lediglich den Charakter einer Abkürzung für Ortskundige, der jedoch viel benutzt wird. Die Beleuchtung ist unzureichend.



Abb. 9 Freifläche des ehemaligen Bahnbetriebswerks, Blick Richtung Norden (links) und Süden (rechts)

Es gibt nur vereinzelte Nutzungen, wie einem Pizza-Lieferdienst im südlichen Teil, der wenig Qualität für das Quartier bietet, da hier kein Aufenthalt stattfinden kann und durch den ruhenden Lieferverkehr den bereits unscheinbaren Zugang zum dahinterliegenden Bahnhofsgelände weiter verdeckt. Darüber hinaus wird die Fläche des Bahnhofscampus in Teilen als Stellplätze für Pendlerinnen und Pendler vermietet, was die Attraktivität für Besucherinnen und Besucher nicht steigert. Das Gebäude des ehemaligen Lokschuppens südlich wird als Stellfläche vermietet. Das Gelände sollte auf Potential für Nachverdichtung geprüft werden.



Abb. 10 Zugang zum ehemaligen Bahngelände (links), von Bahnhofsausgang (rechts)

Das Mecklenburgische Eisenbahn- und Technikmuseum befindet sich in den ehemaligen Bahngeländen, in Teilen des denkmalgeschützten Werkstattgebäudes auf U-förmigen Grundriss. Das Museum könnte ein Besuchsziel für Touristen darstellen, hat allerdings stark eingeschränkte Öffnungszeiten durch mangelnde finanzielle Mittel. Vor allem bei Regen oder in den Wintermonaten ist es fußläufig schwierig zu erreichen, da der nicht definierte Weg von großen Unebenheiten und großflächigen Pfützen geprägt ist. Das Museum leistet jedoch einen Beitrag, um die Paulsstadt zu stabilisieren und zu beleben und beteiligt sich gerne an Schwerin weiten Aktionen wie der Kulturnacht oder dem Schwerin-Ticket und ist offen für die Nutzung des Museumsgeländes für Veranstaltungen, wie z. B. dem Sommerfest der Freiwilligen Feuerwehr Schwerin. Neben der Sanierung der denkmalgeschützten Gebäude und dem Ausbau des Museumsgebäudes mit Kantine und WC, um Besuchern jeder Art einen komfortablen Aufenthalt zu ermöglichen, plant der Verein weitreichende Aufwertungen ihres in großen Teilen denkmalgeschützten Eigentums, ist jedoch aufgrund der hohen Kosten der denkmalgerechten Sanierungen stark eingeschränkt.



Abb. 11 Entkernter denkmalgeschützter Teil des Eisenbahnmuseums nach Brand

Im nördlichen Bereich befindet sich ein 3-geschossiges Bahnverwaltungsgebäude, das von den Mitarbeitern der DB Regio AG genutzt wird. Das Gebäude ist für Fußgängerinnen und Fußgänger nur unzureichend an das öffentliche Wegenetz angebunden und es gibt keine Wegeführung bis in den Bereich der DB. Zudem ist der Außenbereich des DB-Geländes nicht für den Aufenthalt gestaltet, was zudem die Frage aufwirft, wie sich die Pausen sowie der Arbeitsweg der Arbeitnehmenden des Gebäudes gestaltet. Auch die Erschließung für den motorisierten Verkehr ist ausschließlich über die Privatstraße abgehend der Dr.-Külz-Straße möglich.



Abb. 12 Weg zum Bahngelände (links) sowie Bahngelände mit Vorplatz (rechts)

Das wirtschaftliche und touristische Potential des Geländes kann durch die eingeschränkte – fußläufige, als auch verkehrliche – Erreichbarkeit und die optische und bauliche Beeinträchtigung durch die verfallenen Bahnbetriebsbauten nicht ausgeschöpft werden. Die verfallenen Nebengebäude, wie das Stellwerksgebäude zur nicht mehr existierenden Tankanlage, sind ungenutzt. Zudem befinden sich Müllablagerungen sowie Baumaterial auf dem Gelände (Abb. 8 und Abb. 12). Das Gelände bietet keine Aufenthaltsqualität und neben dem Museum keine Freizeitangebote. Es ist durch unzureichende Beleuchtung und der schlechten Qualität des Bodens in der Nutzungsqualität für Fußgängerinnen und Fußgänger insbesondere in den Abend- und Nachtstunden stark beeinträchtigt. Für Personen mit Seh- und Mobilitätseinschränkungen ist das Gebiet äußerst schlecht nutzbar. Durch den hohen Grad der Versiegelung und die damit verbundene Anstauung von Regenwasser in den Wintermonaten erschweren die Auswirkungen von Witterung die Nutzung des Geländes und die fußläufige Erschließung des Gebietes (Abb. 13).



Abb. 13 Parkfläche auf dem ehemaligen Bahngelände (rechts) vor der Privatstraße (links)

b) Wohngebiet an der Rosa-Luxemburg-Straße/ Pestalozzistraße / Dr.-Külz-Straße

Die Zeilenbebauungen in der Pestalozzistraße bilden ein Wohnquartier der WGS-Wohnungsgesellschaft Schwerin mbH. Die Rückseiten sowie Kopfseiten der Wohnbebauung sind geprägt von unsortierten und schlecht erhaltenen Garagenbauten und anderen Nebengebäuden. Die Gargenbauten selbst werden nur noch in geringem Maße zur Unterbringung von Autos genutzt. Insbesondere entlang der Dr.-Külz-Straße sind große Teile der Gartenflächen mit unsortierten Nebengebäuden überbaut. Die Gärten werden nur teilweise als Kleingärten genutzt und sind zwischen den Grundstücken meist durch unterschiedlich gestaltete Zäune abgegrenzt.



Abb. 14 Bebauung im Bereich der Wohnbebauung, Pestalozzistraße (links), Rosa-Luxemburg-Straße (mittig), Bürobau und Wohnbebauung Dr.-Külz-Straße (rechts)

Zudem gibt es unstrukturierte PkV-Stellflächen entlang der Straße. Die Straße dient dem Anwohnerparken, aber wird auch als Aus- und Einstiegspunkt für Mitfahrende oder als zentrumsnahes, kostenfreies Parken von Besucherinnen und Besuchern und Pendlerinnen und Pendlern genutzt. Die Zuwegung zum ehemaligen Bahnbetriebsgelände ist nur über die Dr.-Külz-Straße erreichbar. Die Nutzung des ehemaligen Bahngeländes als Parkfläche erhöht den bereits erhöhten motorisierten Pendlerverkehr des Quartiers weiter.



Abb. 15 Gartenfläche der Wohnbebauung der Pestalozzistraße

Der süd-westliche Bereich ist ein gemischtes Gebiet, da hier zwei 4-geschossige Bürobauteile mit Flachdach stehen. Die Gebäudehöhe ist niedriger als die der Wohnbebauung im Umfeld, welche Satteldächer haben, und entspricht der Gebäudehöhe der nördlich angrenzenden Bürobauteile der WEMAG. In dem Neubau der Rosa-Luxemburg-Straße 2a ist eine Steuerberatungsgesellschaft ansässig. Die oberen Geschosse dienen als Wohnungen. Das Eisenbahn-Bundesamt hat seinen Sitz in der Pestalozzistraße 1 in einem modernen Gebäude. Die beiden Gebäude sind von versiegelten Parkflächen umgeben und beeinträchtigen das Ortsbild, da sie durch den ruhenden Verkehr den Charakter des Wohngebiets dahinter für Passanten verdecken. Auch wirkt dieses Gewerbe wenig positiv in den Stadtteil hinein.



Abb. 16 Neuere Bauten im südlichen Bereich des Gebiets, Eisenbahnamt (links), Rosa-Luxemburg-Straße 2a Steuerberatungsgesellschaft mit Wohnnutzung in den Obergeschossen (rechts)

Zusätzlich wird das Ortsbild an dieser Stelle von den unsortierten Nebengebäuden in oft schlechtem Zustand beeinflusst. Vor allem von der Dr.-Külz-Straße aus ist das Gebiet kaum als Wohngebiet zu erkennen, da die Bürobauten und Parkflächen sowie die Garagenbauten im Vordergrund stehen. Die schlechte Gehwegsituation und kaum wahrnehmbaren Gartenflächen verstärken diesen Eindruck. Das Potential der großzügigen Grünflächen in unmittelbarer Nähe zu der Wohnbebauung kann durch die unstrukturierte Bebauung nicht vollständig genutzt werden (Abb. 18). Die Wege sind in schlechtem Zustand und bei Regen bilden sich teilweise sehr tiefe Wasserlachen in den Schlaglöchern (Abb. 17), was die Nutzung weiter und vor allem für seh- und mobilitätseingeschränkte Personen beeinträchtigt. Die Sandwege sind zudem nicht beleuchtet.



Abb. 18 Östliche Dr.-Külz-Straße



Abb. 17 Sandweg mit Garagenbebauung im Blockinneren

c) Gewerbegebiet an der nördlichen Dr.-Külz-Straße

Das Gewerbegebiet an der nördlichen Dr.-Külz-Straße besteht aus zwei Bürobauten am nördlichen Ende der Straße:

- 3-geschossiges Bürogebäude mit Kundenzentrum der WEMAG
- 2-geschossiger Bürogebäude eines Mobilfunkanbieters mit Sendeturm

Das Gebäude des Mobilfunkanbieters scheint aktuell leer zu stehen. Das Gebäude der WEMAG ist neu saniert.

Gegenüber den Bürobauten befinden sich private Stellflächen der Firmen. Der Straßenraum ist ebenfalls geprägt von Stellflächen. In den Straßenräumen sind nur unzureichend Seitenräume für Fußgängerinnen und Fußgänger ausgebaut. Der Übergang vom WEMAG-Gebäude südlich in Richtung Wohngebiet hat keinen Gehweg. Die Schweriner Abfallentsorgungs- und Straßenreinigungsgesellschaft (SAS) hat Müllsammelcontainer auf den Parkflächen aufgestellt, welche jedoch nicht über Gehwege erreichbar sind. Gegenüberliegend befinden sich die privaten festinstallierten Müllcontainer der Gewerbetreibenden.



Abb. 19 Straßenraum Gewerbeareal

Der Bereich des Untersuchungsgebiets ist rein autoorientiert und funktional nicht gut in das Stadtgefüge eingebunden. Die Erreichbarkeit des Kundenzentrums ist für Fuß- und Radverkehr nicht gut ausgebaut. Der Bereich des Untersuchungsgebiet ist westlich von den Hecken, die den Parkplatz der WEGMAG umgeben, begrenzt.

Die Wegeverbindung zum Obotritenring und der nördlichen Weststadt wird häufig genutzt, teilweise parkt hier auch Pendlerverkehr. Die Gegend wird zudem genutzt, um als Mitfahrende zu- oder aussteigen zu lassen, was die Verkehrsbelastung des Gebiets über Anwohnerinnen und Anwohner sowie Pendlerinnen und Pendler hinaus erhöht.



Abb. 20 Bürobauten (links) und Straßenraum (rechts) an der nördlichen Dr.-Külz-Straße

2.2.7 Denkmalschutz

Die Liste der Einzeldenkmale umfasst mit Stand März 2024 folgende Objekte des ehemaligen Bahnbetriebswerks unter der Adresse Zum Bahnhof 13:

- Ehemalige Wagenwerkstatt
- Ursprüngliches Werkstattgebäude auf U-förmigen Grundriss
- Schornstein auf quadratischem Grundriss
- Lokschuppen mit Drehscheibe
- Wasserturm

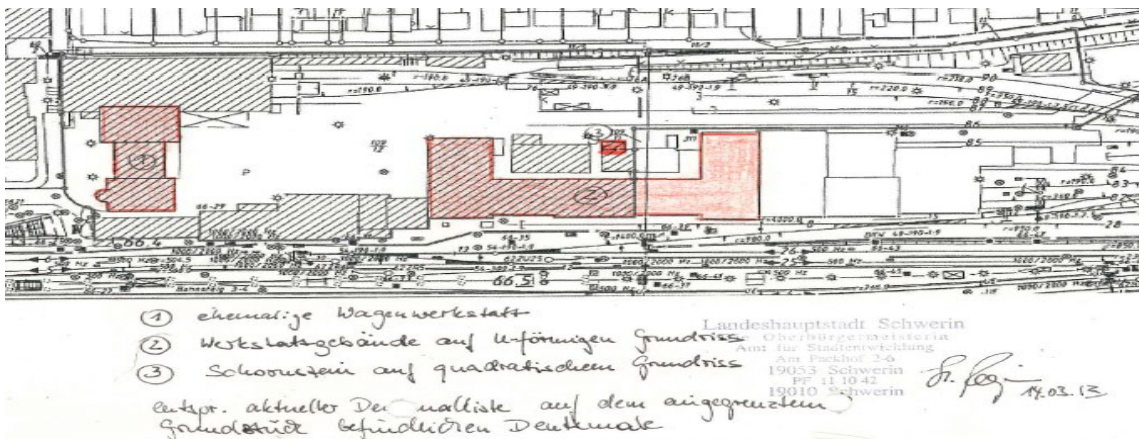


Abb. 21 Eingetragene Denkmäler im südlichen Teil des Bahngeländes nach Eigentümer

Die Gebäude wurden teilweise vom Verein Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin e.V. mit einzelnen Maßnahmen gesichert (u. a. 2012 und 2014 Dachertüchtigung der Ausstellungshalle und des Werkstattgebäudes). Ein Teil der denkmalgeschützten ehemaligen Werkstatt auf U-förmigem Grundriss brannte am 21.06.2023 ab und ist aktuell ohne Dach und entkernt. Der Aufbau nach Denkmalschutzkriterien ist jedoch von dem

Verein in Abstimmung mit der Denkmalschutzbehörde geplant; aktuell wird versucht die nötigen finanziellen Mittel zu beschaffen.

Der Ringlokschuppen wurde 2016 teilweise instandgesetzt. Ob dies denkmalgerecht durchgeführt wurde, konnte nicht untersucht werden. Der größte Teil des Ringlokschuppens ist stark verfallen und ggfs. nicht länger erhaltungswürdig. Der denkmalgeschützte Wasserturm am Ringlokschuppen bedarf ebenfalls einer Sanierung.

Die anderen denkmalgeschützten Gebäude des ehemaligen Bahnbetriebswerks, die der LEVIA oHG gehören, weisen Leerstand und Verfall auf, u. a. eingefallene Dächer.

Diese Gebäude sind:

- Ehemalige Wagenwerkstatt
- Großteile des ursprünglichen Werkstattgebäude auf U-förmigen Grundriss
- Schornstein auf quadratischem Grundriss



Abb. 22 Teil der denkmalgeschützten ehemaligen Werkstatt und Schornstein auf quadratischem Grundriss

Als weiteres Einzeldenkmal ist das Gebäude in der Pestalozzistraße 9/11 gelistet; ein Wohnhaus auf dem ehemaligen Mühlenstumpf einer Windmühle. Der Zustand des Wohnhauses lässt sich nur über die Fassade beurteilen, die jedoch an einigen Stellen Verfärbungen und Risse aufweist. Von einer mindestens energetischen Sanierung ist auszugehen.



Abb. 23 Einzeldenkmal in der Pestalozzistraße

Anlage 04_Einzeldenkmäler stellt die Lage genauer dar. Anlage 05_Gebäudezustand stellt den Zustand der Gebäude dar.

2.2.1 Gebäude

Der Großteil der Gebäude im Untersuchungsgebiet wurde vor 1940 erbaut. Die Gebäude des ehemaligen Bahnbetriebsgeländes sind bis zu zweigeschossige Gewerbegebäude und wurden zwischen 1891 und 1907 errichtet. Der Modernisierungs- und

Instandsetzungsbedarf der Gebäude spiegelt den Zustand der Gebäudesubstanz wider. Dieser ist nach Inaugenscheinnahme sehr unterschiedlich, zu großen Teilen jedoch in einem schlechten bis sehr schlechten Zustand.

Die Gebäude des Museums werden von dem Eigentümerverein nach Möglichkeit saniert, was sich in dem instandgesetzten Teil des denkmalgeschützten Ringlokschuppens zeigt. Das ehemalige Werkstattgebäude auf U-förmigem Grundriss brannte im Jahr 2023 in Teilen und ist aktuell entkernt und ohne Dach. Es steht jedoch weiterhin unter Denkmalschutz. Es befindet sich im Eigentum des Vereins und aktuell werden die Mittel für eine denkmalgerechte Sanierung gesammelt.



Abb. 24 Gebäude des Museums nach dem Brand, erkennbar auch der Verfall des Dachs des denkmalgeschützten Nachbargebäudes, Bild: Ingenieurbüro HTG, 2024

Die anderen Gebäude des ehemaligen Bahnbetriebswerks mit der Ausnahme des südwestlichen Gebäudes, der ehemaligen Druckerei, in dem sich der Lieferservice befindet, stehen leer, verfallen und sind augenscheinlich in der Substanz gefährdet. Die Dächer sind in Teilen eingefallen. Das Dach der ehemaligen Lehrwerkstatt, ebenfalls denkmalgeschützt, ist mit einer Folie gesichert.



Abb. 25 Blick von Bahnhofsvorplatz auf Treppe, einer wichtigen Wegeverbindung



Abb. 26 Blick von Treppe auf Bahnhofscampus

Der ungenutzte Bestand bietet Entwicklungspotentiale, die im Rahmen der Sanierung zu aktivieren sind. Darüber hinaus ist das Ortsbild hier stark beeinträchtigt, da die sanierungsbedürftigsten Gebäude unmittelbar an wichtige Wegeachsen von Bahnhof zu Weststadt angrenzen.



Abb. 27 Mit Folie geschütztes Dach der denkmalgeschützten Leerwerkstatt (links), in Teilen eingefallenes Dach des denkmalgeschützten Werkstattgebäudes auf U-förmigen Grundriss (rechts)

Die dreigeschossigen Wohngebäude des Funktionsteilbereichs B wurden in den späten 1930er Jahren errichtet. Die Wohnungen sind Einraumwohnungen mit ca. 35 m², Zweiraumwohnungen mit einer Größe von 35 m² bis 42 m² sowie Dreiraumwohnungen mit einer Größe von ca. 55 m². Die Wohnungen haben zu Teilen Balkone. In den von der WGS zur Verfügung gestellten Grundrissen haben die Bäder der Wohnungen eine Größe von ca. 3 m². Das Dachgeschoss ist in fast allen Wohnungen zu einer Zweiraumwohnung mit ca. 35 m² ausgebaut, sodass die meisten der Häuser 7 Wohnungen haben. Aufgrund des Alters der Gebäude und trotz der 2002 und 2006 erfolgten umfangreichen Sanierungen, ist eine energetische Sanierung der Gebäude notwendig, da sie zum großen Teil mit Gas beheizt werden. In der Pestalozzistraße sind bereits in den Aufgängen 5-28, 29 und 31 Anschlüsse an das Fernwärmenetz vorhanden. Zudem sind die Fassaden der meisten Gebäude der Pestalozzistraße bei vorheriger Sanierung verkleidet worden, was die Struktur der 1930er Jahre Bebauung überformt. Die Fassaden weisen inzwischen darüber hinaus große Verfärbungen auf. Bei Betrachtung sind zudem die Fenster der Gebäude zu Teilen, insbesondere in den Treppenhäusern, sanierungsbedürftig. Der Zugang zu den meisten Wohnungen ist nicht barrierefrei. In den Wohnhäusern der WGS des Quartiers befindet sich aktuell nur eine barrierefreie Wohnung. Die Wohnungen der Gebäude müssen auf aktuelle Bedürfnisse, wie Barrierefreiheit, die Struktur der Wohnung oder dem Umbau der Bäder, angepasst werden. Darüber hinaus ist der Ausbau der Dachgeschosse für Wohnnutzung nicht einheitlich in dem Gebiet durchgeführt worden, was Potential für Nachverdichtung bietet und das Wohnungsangebot in Innenstadtnähe erweitern kann.



Abb. 28 Fassaden der Wohnbebauung der Rosa-Luxemburg-Straße

Von den 373 Wohnungen im Untersuchungsgebiet stehen nach Betrachtung vor Ort 11 leer. Das entspricht einer Leerstandsquote von ca. 3 %, welches einer normalen Leerstandsquote aufgrund von Fluktuation entspricht. Laut Auskunft der WGS sind bei den Bewohnerinnen und Bewohnern der Wunsch nach Balkon groß. Zudem sind die Grundrisse

teilweise sehr klein. Die geringe Leerstandsquote trotz der Defizite des Quartiers zeigen das Potential des Quartiers.

Im Bereich der Wohnbebauung ist der Außenbereich zudem von diversen Nebengebäuden, hauptsächlich Garagen, die ab den 1960ern erbaut wurden, überbaut. Die Nebengebäude sind uneinheitlich gestaltet und allesamt in schlechtem bis sehr schlechtem Zustand und entsprechen zum Großteil nicht den Maßen moderner Autos, was sich an hohem Leerstand und Nutzung als Lagerfläche zeigt. Laut Eigentümerin WGS ist der Leerstand von ca. 16 % auf den Zustand zurückzuführen. Hier ist ein Abriss zu empfehlen, um die Mietergärten zu entwickeln und die Gartenfläche deutlich aufzuwerten. Nach Auskunft der WGS sind die Pachtverträge rückläufig und es ist geplant die Flächen nach Beendigung der Pachtverträge in Mietgaragen oder Mietstellplätze zu verwandeln.



Abb. 29 Garagenbauten entlang der Dr.-Külz-Straße

Die Bürobauten der 1960er Jahre sind durch Neubau oder Modernisierung des Bestandes den jeweiligen Bedürfnissen der Betriebe und Dienstleistungen angepasst worden, wobei die Fassaden in Teilen Mängel aufweisen. Vor allem die Außenbereiche der Bürobauten im gesamten Untersuchungsgebiet sind weder für einen Pausenaufenthalt im Freien noch für einen Arbeitsweg zu Fuß oder mit dem Rad gestaltet und sollten auch hier an zeitgenössische Ansprüche angepasst werden. Auch die Freiräume der Neubauten des südlichen Bereichs sind äußerst autogerecht gestaltet und könnten mit einer Neuordnung die Aufenthaltsqualität für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, Kundinnen und Kunden sowie Anwohnerinnen und Anwohner verbessern.



Abb. 30 Außenbereiche der Bürobauten im Untersuchungsgebiet

Photovoltaik (PV)-Aufdachanlagen sind nur auf dem Gebäude der WEMAG Netz GmbH, einem Stromversorgungsunternehmen, in der Dr.-Külz-Straße 54 zu finden, obwohl auch die anderen Gewerbegebäude des Untersuchungsgebiets laut Solarpotentialkataster Schwerin (Abb. 31) als geeignet ausgewiesen werden. Insbesondere die Gewerbebauten und die ehemaligen Bahnbetriebsgebäude zeigen Potential. Es gibt keine Dachbegrünung im Untersuchungsgebiet. Das Gründachkataster Schwerins (Abb. 31) stuft viele der Gebäude vor allem auf dem ehemaligen Bahnbetriebsgelände als gut oder sehr gut

geeignet ein. Eine Kombination mit PV-Aufdachanlagen ist unter Umständen ebenfalls möglich.

Es gibt keine Fassadenbegrünung. Diese würde jedoch auch die charakteristischen roten Backsteinfassaden des Untersuchungsgebiets überdecken.

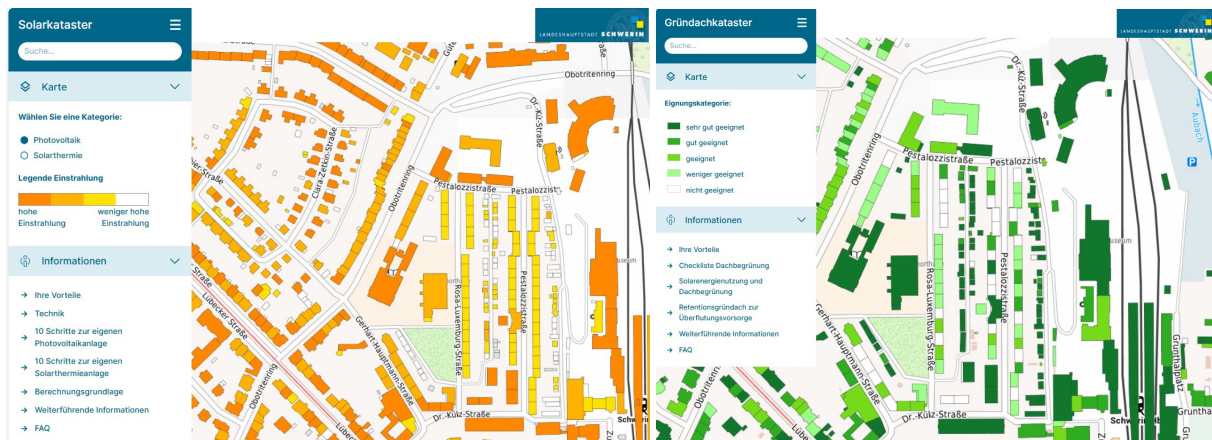


Abb. 31 Ausschnitt Solarpotentialkataster (links) und Gründachkataster (rechts) Schwerin, Quellen: solarkataster-schwerin.de, gruendach-schwerin.de

Eine detaillierte Analyse des Gebäudezustandes ist in Anlage 05_Gebäudezustand zu finden.

2.2.1 Mobilität, Verkehrsinfrastruktur und Wegebeziehungen

Laut ISEK 2030 soll Schwerin für den Rad- und Fußverkehr ausgebaut und der ÖPNV gestärkt werden. Das Untersuchungsgebiet bietet für den ÖPNV großes Potential, da es sich in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof befindet. Am östlichen Bahnhofsvorplatz fahren dazu verschiedene Bus- und Straßenbahnlinien. In westlicher Richtung ist in wenigen Minuten der Platz der Freiheit erreichbar, an dem sich ebenfalls eine Straßenbahn- und Bushaltestelle befindet. Am Obotritenring bei der Berufsschule befindet sich die Bushaltestelle Pestalozzistraße. Das Gebiet ist gut an den ÖPNV angeschlossen, auch wenn sich im Gebiet selbst keine Haltestellen befinden. Die Wegführung zu den Haltestellen ist jedoch an vielen Stellen unzureichend, vor allem vor dem Hintergrund, dass die Wege durch das Untersuchungsgebiet auch für Personen außerhalb des Untersuchungsgebiets eine wichtige Verbindung zu und vom Bahnhof darstellt.

In dem Untersuchungsgebiet besteht allgemein eine ungeordnete und unzureichende Verkehrsinfrastruktur und Erschließung, insbesondere in Hinblick auf die zentrums- und bahnhofsnaher Lage und die bestehenden und zukünftigen Wegebeziehungen. Das Gelände des ehemaligen Bahnbetriebswerkes ist nur unzureichend angebunden – durch einen schmalen Durchgang am Bahnhof für Fußgänger, sowie einer Privatstraße von der Dr.-Külz-Straße, die sich ebenfalls in schlechtem Zustand befindet.

Die öffentliche Treppenanlage vom Bahnhofsvorplatz zur Dr. Külz-Str. und dem dahinterliegenden Wohngebiet ist in einem schlechten Zustand, gehört jedoch zum Sanierungsgebiet „Paulsstadt“. Da diese neben der Privatstraße jedoch die einzige Verbindung zwischen dem östlichen und westlichen Untersuchungsgebiet ist, ist die Instandsetzung der Treppe von großer Bedeutung für das Gebiet. Da diese Verbindung ein wichtiges Bindeglied auch über das Untersuchungsgebiet hinaus bildet, ist zudem der barrierefreie Ausbau über einen Fahrstuhl wichtig.

Die Substanz des Straßenbelages ist in den öffentlichen Straßen, wie auch dem Bahngelände baulich in einem schlechten Zustand. Die östliche Dr.-Külz-Straße ist im vorderen Bereich nicht befestigt, in Richtung Norden ist sie teilweise mit schlecht erhaltenen Betonplatten mit großen Fugen belegt oder asphaltiert.

Auf dem Bahngelände gibt es keine sichtbare Verkehrsführung, alte Gleisanlagen sind vorhanden und es herrscht eine hohe Oberflächenversiegelung. Bei Regen bilden sich große Wasserflächen, da kein Anschluss an das Regenwassersystem der Stadt gegeben ist und das Versickerungspotential nicht ausreicht.

Das Wohngebiet verfügt größtenteils über beidseitige Gehwege, jedoch sind diese nur auf einer Seite erneuert. Die Straßen selbst bestehen aus Kopfsteinpflaster, welches weder barrierefrei noch radfahrerfreundlich ist, mit teilweise großen Unebenheiten. Zudem führt das Kopfsteinpflaster in Kombination mit dem erhöhten Autoverkehr durch den Einpendlerverkehr zu Lärmbelastung bei den Anwohnerinnen und Anwohnern. Die schmalen Gehwege machen eine gemeinsame Nutzung durch Radverkehr nicht möglich. Vor allem in der südlichen Dr. Külz-Straße ist die Wegführung schlecht. Der Gehweg endet ohne klare Fortsetzung. Die Qualität der Straße sind schlecht, ein Anschluss an das Regenwassernetz der Landeshauptstadt Schwerin ist nur in Teilen gegeben, sodass Regenwasser nicht versickern kann. Da dies die Hauptwegeverbindung zum Bahnhof ist, sollte dieser Bereich nicht nur in Hinblick auf die Barrierefreiheit erneuert werden. Die Sandwege auf der Rückseite der Wohnbebauung sind nicht ausgebaut und in schlechtem Zustand (Schlaglöcher). Auch die asphaltierten Straßen und Gehweg im nördlichen Teil des Untersuchungsgebiets sind schlecht erhalten.



Abb. 33 Gehweg Dr.-Külz-Straße in Richtung Bahnhof



Abb. 32 Gehweg Dr.-Külz-Straße vom Bahnhof

Das Gelände ist für den Verkehr trotz schlecht erhaltener Straßen gut erschlossen, auch wenn teilweise die Verkehrsführung unklar ist und es einen hohen Anteil an Ein- und Auspendlerverkehr gibt, der das Gebiet für kurze Halte oder als Parkplatz nutzt. Für Fußgängerinnen und Fußgänger ist das Gebiet nur teilweise ausreichend erschlossen. Die erschlossenen Abschnitte sind teilweise in schlechtem Zustand und werden den Standards der Barrierefreiheit nicht gerecht. Die Wegführung ist oft unklar. Für Radverkehr ist das Gelände sehr begrenzt nutzbar.

Im Blockinneren ist die Zufahrt zu einer Tiefgarage unter der Pestalozzistraße 7 über den Sandweg gegeben. Zudem sind hinter der Pestalozzistraße 3, 5 und 7 Stellplätze angelegt. Im Zuge der Umgestaltung des Blockinneren ist hier eine Lösung zu finden. Die vorhandenen Stellflächen entlang der Pestalozzistraße und Rosa-Luxemburg-Straße sind mit Bewohnerparkausweis nutzbar und Anwohnerinnen und Anwohner berichten laut WGS über Schwierigkeiten Stellplätze zu finden. Der ungeordnete Einpendlerverkehr sowie der Leerstand einiger Garagen, da sie nicht nutzbar sind, tragen zu diesem Problem für die Anwohnerinnen und Anwohner bei.

Das Potential des Areals als lebendiges Quartier und Standort sowohl für Besucherinnen und Besucher als auch für Bewohnerinnen und Bewohner zeigt sich bereits daran, dass das Gelände von Fußgängerinnen und Fußgängern rege genutzt wird. Auch die unmittelbare Nähe zu dem nord-westlichen Ausgang des Bahnhofs bietet großes Potential

für den Standort. Aktuell wird das Gebiet jedoch von ungeordnetem, ruhendem Verkehr und Pendlerverkehr dominiert und bildet einen funktional und verkehrstechnisch nicht eingebundenen Standort (vgl. Anlage 06_Öffentliche Infrastruktur und Wegebeziehungen).

2.2.2 Grün- und Freiflächen

Im Untersuchungsgebiet gibt es wenig Frei- und Grünflächen mit Aufenthaltsqualität. Die Mietergärten der Wohnbebauung sind zur Hälfte von ungeordneten und schlecht erhaltenen Nebenbauten überdeckt und die einzelnen Gärten sind voneinander getrennt und uneinheitlich gestaltet und genutzt (Abb. 36). Die Pflege der Gärten obliegt den Mieterinnen und Mietern, womit der Zustand der Gärten darauf schließen lässt, dass trotz unzureichender Gestaltung die Nutzung vorhanden ist. Die Wege durch und zwischen den Gärten sind schlecht erhalten und laden nicht zu einer Freizeitnutzung ein. Es gibt kaum Sichtbeziehungen zu den Gärten, da diese hinter den Nebenbauten oder ruhendem Verkehr verschwinden.



Abb. 35 Mietergärten der Pestalozzistraße



Abb. 34 Wohnbebauung der Pestalozzistraße von der Dr.-Külz-Straße

Um die Gewerbegebäude und auf dem ehemaligen Bahnbetriebsgelände ist die Qualität der Freiräume noch geringer. Der Boden ist zu großen Teilen durch Asphalt oder Betonplatten versiegelt und wird als Parkfläche genutzt ohne klare Wegführung für Fußgängerinnen und Fußgänger anzubieten. Die Versickerung ist im gesamten Gebiet nicht optimal, sodass sich bereits bei geringem Regenfall große Wasserlachen bilden, die die Zugänglichkeit der Bereiche für Fußgängerinnen und Fußgänger weiter erschwert. Hiermit ist sowohl für Besucherinnen und Besucher oder Arbeitnehmenden der Aufenthalt im Freien von geringer Qualität und bietet im aktuellen Zustand keine Freizeit- oder Pausenaufenthaltsqualität.

Darüber hinaus ist die Beleuchtung in dem gesamten Gebiet nicht an allen Stellen vorhanden und selten ausreichend, um Fußgängerinnen und Fußgängern zu jeder Tageszeit ein Sicherheitsgefühl zu geben. Vor allem in den Wintermonaten schränkt dies die Nutzung der wichtigen Wegeverbindung für einige Gruppen ein. Stadtmöbiliar, wie Sitzmöglichkeiten, ist nicht zu finden. Das Bahnbetriebsgelände ist unzureichend verschattet.

Spielplätze oder öffentliche Parkanlagen gibt es in dem Untersuchungsgebiet nicht. Östlich grenzt jedoch an die Rosa-Luxemburg-Straße direkt der Spielplatz „Rosa-Luxemburg-Straße“ an, der für das gesamte Wohngebiet genutzt werden kann. Dennoch sollte bei der Umgestaltung der Mietergärten berücksichtigt werden, dass es für die Mieterkinder wohnungsnah Spielmöglichkeiten im Blockinneren geben sollte.

Das Gebiet hat große Defizite in Hinblick auf die blau-grüne Infrastruktur und es sollten Anpassungen vorgenommen werden, um dem Klimaanpassungskonzept und dem Integriertem Starkregenentwässerungskonzept der Landeshauptstadt Schwerin zu entsprechen. Sollte die Versickerung aufgrund der vorhandenen Bodenverhältnisse nicht ausreichend sein, sollten Rigolen oder Regenrückhaltebecken errichtet werden, die

landschaftsarchitektonisch sinnvoll gestaltet und eingebunden werden. Anlage 07_Ortsbildmängel stellt die Schwächen und Defizite des Ortsbildes für das Gebiet dar.

2.2.3 Soziale und kulturelle Bedarfe, Einzelhandel und Gastronomie

Das Untersuchungsgebiet hat keine sozialen Einrichtungen. Das einzige gastronomische Angebot ist der Lieferdienst am Bahnhof. Als kulturelles Angebot ist das Mecklenburgische Eisenbahn- und Technikmuseum im Untersuchungsgebiet angesiedelt, welches aktuell eingeschränkte Öffnungszeiten hat. Einzelhandel oder Dienstleistungen des täglichen Bedarfs sind nicht vorhanden. Durch die zentrale Lage können viele Bedarfe jedoch in der Umgebung gedeckt werden. Weitere Angebote zu Bildung oder Kultur gibt es in dem Gebiet nicht.

Freizeitaufenthalt ist im Untersuchungsgebiet über das Museum hinaus und die privaten Grünflächen, welche jedoch starke Mängel in der Aufenthaltsqualität aufweisen, nicht möglich. Dennoch bietet das Gebiet des ehemaligen Bahnbetriebs mit seiner großflächigen Innenhofstruktur großes Potential für die Entwicklung als Ort mit gastronomischen, sozialen und kulturellen Angeboten und aufgewerteten Frei- und Grünräumen für Bewohnerinnen und Bewohner und Besucherinnen und Besucher.

2.2.4 Zusammenfassung der Stärken und Schwächen

Die Ortsbild prägenden, teilweise denkmalgeschützten Gebäude des Untersuchungsgebiets weisen zum Teil einen sehr hohen Sanierungsbedarf auf. Auch die Wohnbebauung sollte auf zeitgenössische Bedürfnisse angepasst werden. Es mangelt an barrierefreien Wohnungen. Die Bevölkerung des Gebiets ist stabil, jedoch alternd. Anpassungen bezüglich Barrierefreiheit, Wegführung und Beleuchtung sind nicht nur vor den zukünftigen Entwicklungen der Stadt wichtig, sondern auch für die jetzigen Bewohnerinnen und Bewohner des Gebiets. Die großen Freiflächen sollten in Bezug auf den Klimawandel angepasst werden, da Versickerung, Verschattung und geregelter Abfluss nicht gegeben ist. Frei- oder Grünflächen mit Aufenthaltspotential sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Die vorhandenen Grünflächen werden von umsortierten Garagenbauten beeinträchtigt. Es fehlen klare Quartierszugänge, insbesondere im Bereich des Bahnhofscampus. Die Freiflächen werden zu großen Teilen für ruhendem Verkehr genutzt, was das Erscheinungsbild des gesamten Areals beeinträchtigt. Die Freiflächen sind zu großen Teilen versiegelt. Das vorhandene Gewerbe- und Gastronomieangebot wirkt nicht aufwertend in die Umgebung hinein.

Das Untersuchungsgebiet liegt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und an bestehenden und künftig zu stärkenden Wegeachsen. Als aktuell einziges Technikmuseum Schwerins trägt das Eisenbahn- und Technikmuseum Mecklenburg-Vorpommern zur kulturellen und touristischen Vielfalt Schwerins bei. Nachverdichtungspotential des Gebiets ist zu prüfen, jedoch verfügt es über große Freiflächen. Geplante Entwicklungen in der Stadt, z. B. auf dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofs, werden das Untersuchungsgebiet zu einem noch wichtigeren Bindeglied machen. Die großzügigen Freiflächen des Bahnhofsareals und die Grünflächen des Wohngebiets beinhalten großes Potential für die Wohnumfeldverbesserung. Die Nähe zum Bahnhof bieten das Potential für einen Standort für Innovation und Bildung neben dem bereits bestehenden Museum.

3. Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

Für das Areal „Paulsstadt – Bahnhofscampus“ wird im Folgenden auf Grundlage der vorstehenden Bestandsanalyse und Bewertung ein übergreifendes Leitbild zur Entwicklung des Gebietes dargestellt. Die räumlichen Schwerpunkte bündeln wichtige Schlüsselmaßnahmen und kennzeichnen verschiedene Gebietscharaktere. Für die Erreichung dieses Entwicklungsszenarios werden daraus konkrete Ziele abgeleitet und schließlich mit Maßnahmen untersetzt.

3.1 Leitbild und Ziele

3.1.1 Leitbild

Der Bahnhofscampus erhält eine neue Identität und eine bessere Wahrnehmung in und über Schwerin hinaus. Dafür werden historische und identitätsstiftende Gebäude durch Sanierung gesichert, reaktiviert und in neue Nutzungskonzepte integriert. Das Angebot an Gastronomie und freizeitbezogener Infrastruktur wird ausgebaut. Zudem wird durch Instandsetzung und Ausbau der Wege unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit der Fuß- und Radverkehr zwischen Paulsstadt und Innenstadt und der Weststadt gestärkt. Die großen Freiflächen auf dem Bahnhofsgelände werden entsiegelt und eine Erholungsfunktion unter Beachtung der Anforderungen an die Klimaanpassung hergestellt. Schaffung neuer Wegeverbindungen in und durch das Gebiet als auch die Verbesserung der bestehenden Wegeverbindungen integrieren das Untersuchungsgebiet sowohl räumlich als auch strukturell in die Umgebung und die Innenstadt.

Die Potentiale für die energetische Sanierung, Entsiegelung, Dachbegrünung und die Nutzung von Photovoltaik sind weitestgehend ungenutzt. Der Arbeitsstandort kann durch Entwicklung im unmittelbaren Umfeld, öffentlicher Grünfläche und einer besseren Durchwegung an Attraktivität für Bewohner und Bewohnerinnen, Arbeitnehmende und Arbeitgebende gewinnen.

3.1.2 Ziele

Handlungsfeld 1: Städtebau und Bausubstanz

Erhalt der bestehenden Gebäude und Beseitigung der Mängel in der Bausubstanz

- Ziel ist eine denkmalgerechte Instandsetzung und nachhaltige Nutzung deren überwiegend leerstehenden denkmalgeschützten Gebäude des ehemaligen Bahnbetriebswerks.
- Erhalt und Instandsetzung der historischen, nicht denkmalgeschützten Gebäude des ehemaligen Bahnbetriebswerks.
- Sanierung und Anpassung an zeitgemäße Wohnverhältnisse der Wohnbebauung.

Städtebauliche Neuordnung und Nachverdichtung

- Ziel ist eine Revitalisierung der brachliegenden Flächen des Bahnbetriebswerks in Einklang mit sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Belangen.
- Der Schwerpunkt der Neuordnung liegt in den Gartenflächen der Wohnbebauung, auf welchen die unsortierten Nebengebäude abgerissen und unter Beachtung von stadtklimatischen und sozialen Aspekten entwickelt werden.
- Nachverdichtung und Neuordnung haben unter Prämisse der Erhöhung der städtebaulichen und architektonischen Qualität im Quartier zu erfolgen.

Städtebauliche Neuformulierung der Quartierseingänge

- Die städtebauliche Eingangssituation zum Wohngebiet ist durch Abriss der Nebenanlagen und neuer Gestaltung der Grünflächen und der Bausubstanz neu zu formulieren und zu kennzeichnen.

- Die Eingangssituation zum ehemaligen Bahnbetriebsgelände ist zu kennzeichnen und umzugestalten.

Handlungsfeld 2: Wohnen und Gewerbe

Sicherung der vorhandenen Wohnnutzung und Schaffung von neuem Wohnraum

- Ziel ist es die Wohngebäude energetisch zu sanieren und bedarfsgerecht und unter Beachtung der Sozialverträglichkeit an Standards der Barrierefreiheit anzupassen und weiteren Wohnraum durch Ausbau der Dachgeschosse zu schaffen. Die Wohnqualität ist durch Neuordnung des vor allem ruhenden Verkehrs sowie der Grünflächengestaltung zu verbessern.

Sicherung und Weiterentwicklung von Gewerbeflächen

- Die vorhandenen Gewerbeflächen werden in der Nutzung gesichert. Die Herausbildung eines zukunftsfähigen Profils des Bahnhofscampus als Gewerbestandort soll unterstützt werden. Der Gewerbestandort der Dr.-Külz-Straße wird in die Entwicklung eingebunden.
- Wohnkompatibles Gewerbe, sowie Gastronomie und Freizeiteinrichtungen sollen gefördert werden, um eine zukunftsfähige Nutzungsmischung zu gestalten. Neue Arbeitsformen sollen berücksichtigt werden. Die Errichtung einer innenstadtnahen, für jüngeres Publikum attraktiven Übernachtungseinrichtung wie z. B. Jugendherberge oder Hostel soll gefördert werden.

Handlungsfeld 3: Grün- und Freiflächen, Umwelt und Stadtklima

Entwicklung und Vernetzung vorhandener Grün- und Freiflächen

- Die Gärten der Wohnbebauung sollen als Erholungsraum und qualitativ aufgewertete Mietergärten entwickelt werden. Die Aufenthaltsqualität soll gesteigert werden.
- Vorhandene Freiräume sollen entsiegelt und qualitativ (Durchwegung und Aufenthaltsmöglichkeit) aufgewertet werden.
- Die Grün- und Freiräume sind zur Stärkung der Biodiversität nach Möglichkeit weiter zu vernetzen.
- Flächen für öffentlich zugängliche Grün- und Freiflächen mit Erholungs- und Aufenthaltspotenzial für unterschiedliche Altersgruppen sind im Untersuchungsgebiet zu sichern und entsprechend zu gestalten. Dies beinhaltet sowohl die Schaffung kleiner entsiegelter Freiflächen mit Aufenthaltsqualität an den gewerblichen Bauten, als auch die Gestaltung von Spielflächen sowie Grünräume mit Aufenthaltsqualität auf dem Gebiet des Bahnhofscampus.

Verbesserung der kleinklimatischen Situation durch Entsiegelung und Begrünung

- Die kleinklimatische Situation in den hochversiegelten Bereichen des Gewerbegebiets sowie des Bahnhofscampus soll durch kompensatorische Maßnahmen, wie z. B. Entsiegelung und Dachbegrünung verbessert werden. Teilbereiche sollten entsiegelt und Regenwasser zur Verdunstung und Bewässerung geordnet zurückgehalten werden.
- Die Ergänzung von weiteren Straßenbäumen und Pflanzstreifen ist zu prüfen.
- Positive (stadtklimatische) Effekte eines gezielten Umgangs mit Niederschlagswasser wie z. B. Kühlung durch Verdunstung, um Wärmeinseln abzumildern, die Gewinnung von Wasser für die Bewässerung von Grünflächen sind zu nutzen. Für einen nachhaltigen Umgang mit Niederschlagswasser sind geeignete, ggfs. gebietsüberreifende Konzepte für eine Regenwasserbewirtschaftung zu entwickeln und umzusetzen. Dies gilt insbesondere für das Wohnquartier und die Reaktivierung des Bahnhofscampus. Bauliche Maßnahmen sind neben der Entsiegelung z. B. auch die

Anlage von Retentions- und Verdunstungsmulden im Freiraum und von Retentionsdächern.

Ausbau der Nutzung regenerativer Quellen und nachhaltige Wärmeversorgung

- Die Nutzung regenerativer Energien (z. B. Photovoltaik) soll wichtiger konzeptioneller Bestandteil der Umgestaltung und Reaktivierung des Gebiets werden. Die nachhaltige Wärmeversorgung wird bevorzugt.

Beseitigung von Bodenbelastungen

- Die durch die langjährige Bahnnutzung auf dem ehemaligen Bahnbetriebswerk mit Altlasten belasteten Flächen sind zu sanieren, um eine gefahrlose Nachnutzung insbesondere bei Baumaßnahmen (Eingriff in den Boden) und dem Naturraum/Spiel- und Erholungsflächen/Versickerung etc.) sicherzustellen.

Handlungsfeld 4: Soziale und kulturelle Infrastruktur

Sicherung und bedarfsgerechter Ausbau von Standorten sozialer und kultureller Infrastruktur

- Ziel ist die Entwicklung des Bahnhofscampus als Standort für kulturelle und soziale Angebote in Kombination mit gewerblichen Angeboten, u. a. zur Freizeitgestaltung. Die innenstadt- und bahnhofsnahe Lage ist in der Entwicklung der Angebote zu nutzen.
- Für die Gebäude des Bahnhofscampus sind nachhaltige, bei den entsprechenden Gebäuden den Denkmalswert respektierende, langfristige Nutzungen aus den Bereichen kulturelle, soziale und freizeitbezogene Infrastruktur oder auch gewerbliche Nutzungen zu finden. Möglichen Nutzungskonflikten ist mit entsprechenden Maßnahmen zu begegnen.
- Stärkung des Eisenbahnmuseums in der langjährigen Tradition Schwerins als Eisenbahnstandort als Attraktionspunkt auf dem Bahnhofscampus.

Handlungsfeld 5: Verkehr und Mobilität, öffentlicher Raum (Straßen und Plätze)

Ausbau der Vernetzung innerhalb des Gebiets und mit umliegenden Stadtteilen

- Die Situation für den Fuß- und Radverkehr ist im gesamten Gebiet zu verbessern. Hier ist auf einen barrierearmen Ausbau zu achten. Die Vernetzung innerhalb des Gebiets und mit anderen Stadtteilen ist durch Ausbau der Wege für Fuß- und Radverkehr zu verbessern, indem entsprechender Platz im Straßenraum gegeben wird, z. B. durch Neuordnung des ruhenden Verkehrs, und die entsprechende Infrastruktur (Querungsmöglichkeiten, Bordsteinabsenkungen, Fahrradabstellanlagen) ausgebaut wird.
- Die Herstellung neuer Fuß- und Radwegeverbindungen durch den Bahnhofscampus stärkt die Alternativen zum motorisierten Verkehr.

Neuordnung des ruhenden Verkehrs und der Straßenräume

- Der nutzbare öffentliche Raum im Gebiet ist im Wesentlichen auf die Straßenräume beschränkt. Öffentliche Platzflächen sind nicht vorhanden. Der Straßenraum wird in großen Teilen für den ruhenden Verkehr genutzt. Die Qualität des Straßenraums ist durch Neuordnung des ruhenden Verkehrs zu verbessern und für andere Nutzungen außer der Verkehrsabwicklung zu entwickeln.
- Die Freiflächen des Bahnhofscampus werden für den ruhenden Verkehr genutzt. Die Neuordnung der Parksituation und Umnutzung der Freiflächen wertet diese auf und reduziert die Verkehrsbelastung des angrenzenden Wohnquartiers durch den Einpendlerverkehr.

Ausbau und Stärkung nachhaltiger Mobilitätsformen

- Errichtung einer Mobilitätsstation mit Fahrradreparaturstation für Rad fahrende Pendlerinnen und Pendler, eine Ride and Bike Station, um Pendlerinnen und Pendlern und Touristinnen und Touristen die Nutzung des Fahrrads in der Stadt zu erleichtern.

3.2 Städtebaulicher Rahmenplan

Der städtebauliche Rahmenplan stellt eine zusammenfassende Zielkonzeption für die künftige Entwicklung des Untersuchungsgebiets „Paulsstadt – Bahnhofscampus“ dar. Basiert auf den Ergebnissen der Bestandsaufnahme, der zusammenfassenden Analyse der Stärken und Schwächen sowie der Chancen und Risiken sowie der Abstimmung mit den vorliegenden Konzepten. Leitbild und Ziele erhalten im städtebaulichen Rahmenplan eine räumliche Dimension (vgl. Anlage 08_Städtebaulicher Rahmenplan)

3.3 Maßnahmen- und Finanzierungsübersicht

3.3.1 Maßnahmenkonzept

Alle Maßnahmen sind in der nachfolgenden Übersicht aufgeführt. Die Maßnahmen sind in drei Kategorien unterteilt:

- V: Maßnahmen zur weiteren Vorbereitung, Abschluss der Sanierung
- O: Ordnungsmaßnahmen
- B: Baumaßnahmen

Die einzelnen Maßnahmen werden in der nachfolgenden Tabelle (Tab. 2) kurz beschrieben und es wird jeweils gezeigt zu welchen Zielen diese beitragen. Besondere Bedeutung für die Entwicklung des Bahnhofscampus hat die Aufwertung des südlichen Bahnbetriebsgeländes. Schwerpunkte sind weiterhin Ordnungs- und Klimaschutzmaßnahmen, sowie Beseitigung von Missständen im Gebäudebestand, vor allem Baudenkmale und städtebaulich wichtige Gebäude.

Die Umsetzung der Maßnahmen wird begleitet von Öffentlichkeitsarbeit (u. a. über die Website der Landeshauptstadt Schwerin, Printprodukte, Informations- und Beteiligungsveranstaltungen) zur Informationsvermittlung über die Gesamtmaßnahme und Sicherstellung der Transparenz des Verfahrens.

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme
Maßnahmen zur weiteren Vorbereitung, Abschluss der Sanierung		
V2	Grün- und Freiflächen, Umwelt und Stadtklima	Konkretisierende Untersuchungen, Auswertungen der vorhandenen Gutachten Ziel: <ul style="list-style-type: none"> • Beseitigung der Bodenbelastungen • Erhalt der bestehenden Gebäude und Beseitigung der Mängel in der Bausubstanz
Ordnungsmaßnahmen		
O1	Städtebau und Bausubstanz	Baufreimachung von Grundstücken, z. B. Abriss nicht mehr nutzbarer baulicher Anlagen, Beseitigungen von Altlasten und Bodenbelastungen, Entsiegelung Ziele <ul style="list-style-type: none"> • Sicherung der vorhanden Wohnnutzung und Schaffung von neuem Wohnraum • Sicherung und Weiterentwicklung von Gewerbeflächen

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme
		<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung und Vernetzung vorhandener Grün- und Freiflächen • Verbesserung der kleinklimatischen Situation durch Entsiegelung und Begrünung • Sicherung und bedarfsgerechter Ausbau von Standorten sozialer und kultureller Infrastruktur • Beseitigung von Bodenbelastungen
Baumaßnahmen (inkl. Planleistungen und vorbereitende Maßnahmen)		
B1	Städtebau und Bausubstanz	Denkmalgerechter Wiederaufbau und Sanierung der Gebäude des Eisenbahnmuseums Ziele <ul style="list-style-type: none"> • Erhalt der bestehenden Gebäude und Beseitigung der Mängel in der Bausubstanz • Städtebauliche Neuordnung und Nachverdichtung
B2	Städtebau und Bausubstanz	Modernisierung und Instandsetzung von Bestandsgebäuden des restlichen Bahnhofscampus vor allem zum Denkmalerhalt Ziele <ul style="list-style-type: none"> • Erhalt der bestehenden Gebäude und Beseitigung der Mängel in der Bausubstanz • Städtebauliche Neuordnung und Nachverdichtung • Städtebauliche Neuformulierung der Quartierseingänge • Ausbau der Nutzung regenerativer Quellen und nachhaltige Wärmeversorgung
B3	Grün- und Freiflächen, Umwelt und Stadtklima	Anlage und Gestaltung öffentlicher Grün- und Freiflächen und barrierefreier Wege auf dem Bahnhofscampus, inklusive kleinteiliger Spiel- und Sportflächen Ziele <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung und Vernetzung vorhandener Grün- und Freiflächen • Verbesserung der kleinklimatischen Situation durch Entsiegelung und Begrünung • Städtebauliche Neuformulierung der Quartierseingänge • Sicherung und bedarfsgerechter Ausbau von Standorten sozialer und kultureller Infrastruktur • Ausbau der Vernetzung innerhalb des Gebiets und mit umliegenden Stadtteilen • Neuordnung des ruhenden Verkehrs und der Straßenräume • Ausbau und Stärkung nachhaltiger Mobilitätsformen
B4	Städtebau und Bausubstanz	Neusortierung und Qualifizierung des Blockinneren der Wohnbebauung, insbesondere Rückbau der Nebenanlagen, Instandsetzung und Ausbau des Sandweges und Entwicklung von Mietergärten Ziele <ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung und Vernetzung vorhandener Grün- und Freiflächen • Verbesserung der kleinklimatischen Situation durch Entsiegelung und Begrünung • Städtebauliche Neuformulierung der Quartierseingänge • Ausbau der Vernetzung innerhalb des Gebiets und mit

Nr.	Handlungsfeld	Maßnahme
		umliegenden Stadtteilen
B5	Verkehr und Mobilität, öffentlicher Raum (Straßen und Plätze)	Ausbau der Wegeverbindungen im gesamten Gebiet hinsichtlich Barrierefreiheit sowie Fuß- und Radverkehrsnutzung Ziele <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Vernetzung innerhalb des Gebiets und mit umliegenden Stadtteilen • Neuordnung des ruhenden Verkehrs und der Straßenräume • Ausbau und Stärkung nachhaltiger Mobilitätsformen
B6	Verkehr und Mobilität, öffentlicher Raum (Straßen und Plätze)	Neugestaltung und Ausbau Dr.-Külz-Straße, insbesondere des östlichen Teils Ziele <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Vernetzung innerhalb des Gebiets und mit umliegenden Stadtteilen • Neuordnung des ruhenden Verkehrs und der Straßenräume • Sicherung und Weiterentwicklung von Gewerbeflächen • Ausbau und Stärkung nachhaltiger Mobilitätsformen
B7	Wohnen und Gewerbe	Qualifizierung des Gewerbestandorts Dr.-Külz-Straße Ziele <ul style="list-style-type: none"> • Erhalt der bestehenden Gebäude und Beseitigung der Mängel in der Bausubstanz • Sicherung und Weiterentwicklung von Gewerbeflächen • Neuordnung des ruhenden Verkehrs und der Straßenräume • Ausbau der Nutzung regenerativer Quellen und nachhaltige Wärmeversorgung

Tab. 2 Maßnahmenübersicht

3.3.2 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Die Kosten- und Finanzierungsübersicht dient im Rahmen der Vorbereitung und Durchführung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme im Wesentlichen folgenden Zwecken:

- Finanzielle Steuerung der Gesamtmaßnahme,
- Darlegung der Finanzierbarkeit und zügigen Durchführung,
- Entscheidungsgrundlage für die Haushaltsplanung,
- Koordinierung der städtebaulichen Maßnahmen mit anderen Investitionen und Planungen sowohl der Gemeinde als auch einzelner Maßnahmenträgerinnen und -träger,
- Grundlage für die Mittelbereitstellung der Städtebauförderungsmittel.

Die Übersicht enthält die jeweiligen veranschlagten Kosten der einzelnen Maßnahmen und die erwartete Förderfähigkeit im Rahmen der Städtebauförderung im Programm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“. Die tatsächliche Förderfähigkeit von Maßnahmen und der Umfang der Förderung werden jeweils im weiteren Verfahren aufgrund konkretisierter Unterlagen zur Maßnahmenausführung noch einmal geprüft und fortgeschrieben. Im weiteren Verfahren ist anhand der aktuellen Rahmenbedingungen zu prüfen, inwiefern andere Programme für die Förderung dieser Maßnahmen herangezogen werden können. Die voraussichtlichen Kosten der Fördermaßnahme belaufen sich auf rund 19,65 Millionen EUR, welche für das Programm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ vorgesehen sind.

Nr.	Maßnahme	Gesamtkosten (in EUR)	Finanzierung über Förderprogramm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ vorgesehen (in EUR)	Priorität
V1	Konkretisierende Untersuchungen, Auswertungen der vorhandenen Gutachten und Ergänzung	150.000	150.000	hoch
Zwischensumme der Maßnahmen zur weiteren Vorbereitung und Abschluss Sanierung		150.000	150.000	
O1	Baufreimachung von Grundstücken, z. B. Abriss nicht mehr nutzbarer baulicher Anlagen, Beseitigungen von Altlasten und Bodenbelastungen, Entsiegelung	1.000.000	1.000.000	hoch
Zwischensumme der Ordnungsmaßnahmen		1.000.000	1.000.000	
B1	Denkmalgerechter Wiederaufbau und Sanierung der Gebäude des Eisenbahnmuseums	6.000.000	6.000.000	hoch
B2	Modernisierung und Instandsetzung von Bestandsgebäuden des restlichen Bahnhofscampus vor allem zum Denkmalerhalt	7.000.000	7.000.000	hoch
B3	Anlage und Gestaltung öffentlicher Grün- und Freiflächen und barrierefreier Wege auf dem Bahnhofscampus, inklusive kleinteiliger Spiel- und Sportflächen	1.500.000	1.500.000	hoch
B4	Neusortierung und Qualifizierung des Blockinneren der Wohnbebauung, insbesondere Rückbau der Nebenanlagen, Instandsetzung und Ausbau des Sandweges und Entwicklung von Mietergärten	1.000.000	1.000.000	hoch
B5	Ausbau der Wegeverbindungen im gesamten Gebiet hinsichtlich Barrierefreiheit sowie Fuß- und Radverkehrsnutzung	1.000.000	1.000.000	hoch
B6	Neugestaltung und Ausbau Dr.-Külz-Straße, insbesondere des östlichen Teils	1.000.000	1.000.000	hoch
B7	Qualifizierung des Gewerbestandorts Dr.-Külz-Straße	1.000.000	1.000.000	mittel
Zwischensumme Baumaßnahmen		18.500.000	18.500.000	
Summe gesamt		19.650.000	19.650.000	

Tab. 3 Ausführliche Kosten- und Finanzierungsübersicht (Stand: Dezember 2025)

4. Mitwirkung und Beteiligung

4.1 Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Landeshauptstadt Schwerin hat die vorbereitenden Untersuchungen am 03.02.2023 im Stadtanzeiger amtlich bekanntgemacht und auf dem Internetauftritt der Landeshauptstadt Schwerin über das Projekt informiert.



Abb. 36: Bekanntmachung im Stadtanzeiger (links) und Internetauftritt der Landeshauptstadt Schwerin (rechts)

4.2 Beteiligung der Betroffenen

Ein Bestandteil der vorbereitenden Untersuchungen war die Befragung der Eigentümerin WGS-Wohnungsgesellschaft Schwerin mbH und des Eigentümers Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin e.V. So wurden die vorhandenen Mängel erhoben. Die Ergebnisse sind in die Bestandsanalyse eingeflossen.

Die Sanierungsbeauftragten wurden gem. § 137 BauGB durch die öffentliche Auslegung der vorbereitenden Untersuchungen vom 20.04.2026 bis 29.05.2026 und die Gelegenheit zur Stellungnahme zur Sanierungsabsicht beteiligt.

4.3 Träger öffentlicher Belange

Den Trägern öffentlicher Belange (TÖB) wurde gemäß § 139 BauGB in der Zeit vom 20.04.2026 bis 29.05.2026 Gelegenheit zur Stellungnahme zur Sanierungsabsicht und den Sanierungszielen der Landeshauptstadt Schwerin gegeben.

Folgende TÖB wurden im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen beteiligt:

- **BUND** für Umwelt und Naturschutz Deutschland Landesverband Mecklenburg-Vorpommern
- **NABU** - Naturschutzbund Deutschland Landesgeschäftsstelle MV
- **Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Westmecklenburg (StALU)**
- **Landesamt für Kultur und Denkmalpflege, Abteilung Landesdenkmalpflege**
- **Handwerkskammer Schwerin**
- **Industrie und Handelskammer zu Schwerin**
- **Stadtwerke Schwerin GmbH**
- **WEMAG AG Schwerin**
- **WAG**
- **Wasser- und Bodenverband**
- **Nahverkehr Schwerin GmbH**

- **Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz MV**
- **Deutsche Bahn AG, DB Immobilien Region Ost**
- **Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hamburg/Schwerin**

Folgende Fachdienste der Landeshauptstadt Schwein wurden im Rahmen der VU beteiligt:

- Fachdienst Stadtentwicklung und Stadtplanung
- Fachdienst Bauen und Denkmalpflege
- Fachdienst Umwelt
- Fachdienst Verkehrsmanagement
- Stabstelle Weltkulturerbe

5. Verfahrensrechtliche Abwägung

Mit den vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB wurde die Erforderlichkeit des Einsatzes des Besonderen Städtebaurechts nach §§ 136-164b BauGB im Untersuchungsgebiet „Paulsstadt – Bahnhofscampus“ erarbeitet.

Der Einsatz einer städtebaulichen Fördermaßnahme ist notwendig, wenn in einem Untersuchungsgebiet städtebauliche Missstände vorliegen, die in Hinblick auf erforderliche Ziele nur mit dem Einsatz des Instrumentariums des Besonderen Städtebaurechts behoben werden können. Werden die städtebaulichen Missstände beseitigt, hat dies eine wesentliche Verbesserung des Gebiets zur Folge. Der Einsatz einer städtebaulichen Fördermaßnahme dient dem Wohl der Allgemeinheit. Dabei sind öffentliche und private Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

Die gesetzlichen Voraussetzungen für den Einsatz einer städtebaulichen Fördermaßnahme sind insbesondere

- das Vorliegen städtebaulicher Missstände (Substanz und / oder Funktionsschwächen),
- die Darlegung eines städtebaulichen Entwicklungskonzepts mit Zielen und Maßnahmen sowie
- die Sicherung der für die Durchführung der städtebaulichen Fördermaßnahme in einem bestimmten Zeitraum benötigten Mittel, die eine zügige Durchführung gewährleisten.

5.1 Vorliegen städtebaulicher Missstände

Städtebauliche Missstände nach § 136 BauGB bestehen unter anderem dann, wenn

- ein Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse (**Substanzschwäche**) nicht entspricht und / oder
- ein Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen (**Funktionsschwäche**).

Die Ausgangslage ist in Kapitel 2.2 Bestandsanalyse detailliert dargestellt. Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass das Untersuchungsgebiet erhebliche städtebauliche Missstände aufweist. Es wurden sowohl Substanz- als auch Funktionsschwächen festgestellt.

5.1.1 Baustrukturen

Das Gebiet zeigt folgende Substanzschwächen:

- unterlassene Instandhaltung und Modernisierung, insbesondere des ehemaligen Bahnbetriebswerkes mit seinen unter Denkmalschutz stehenden historischen Gebäuden: dringender Sanierungsbedarf
- Mangelnde Barrierefreiheit bei der Wohnungsbebauung und im öffentlichen Raum
- z. T. unbefriedigende bauliche Veränderungen bei sanierten Gebäuden (u. a. Fassadengestaltungen)
- großräumige Brachflächen
- ungeordnete, ortsbildstörenden Garagen- und Nebenanlagen im Wohngebiet
- fehlende Raumkanten in den gewerblich genutzten Bereichen, sowie in den rückwärtigen Bereichen der Geschosswohnungsbauten

5.1.2 Nutzungsstruktur / Funktionsschwäche

Das Gebiet erfüllt die ihm zugeschriebene zu erfüllende Funktionen nicht:

- Zentrumsnaher Standort: mangelnde Gehwegeverbindungen und -ausbau, mangelndes gastronomisches (ein Lieferdienst mit geringem Wert für das Quartier), touristisches (das Museum hat sehr eingeschränkte Öffnungszeiten) oder Freizeitangebot
- Vorhandene historische Bausubstanz: Leerstand und Verfall, nutzt Potentiale der Vermarktung, für Tourismus, Anziehungspunkte, etc. insbesondere mit seiner Nähe zum Residenzensembles des UNESCO-Welterbes nicht
- Brachfläche: Großflächige ungenutzte und brachliegende Bahnanlage, die eine Reaktivierung oder städtebaulichen Neuordnung bedarf
- Naherholung Anwohnerinnen und Anwohner: Die Innenhöfe der Wohnbebauung sind geprägt von einer Gemengelage an Garagenbauten in teilweise baufälligem Zustand. Das volle Potential des begrünten Innenhofes kann hier nicht ausgeschöpft werden.
- Mangelnde Barrierefreiheit: Die vorhandenen Gehwege sind nur in kleinen Teilen barrierefrei ausgebaut. Teilweise ist das Gelände für mobilitätseingeschränkte Menschen nicht zugänglich. Auch unter dem Aspekt der Wegeverbindungen aus der Weststadt zum Bahnhof ist das Gebiet unzureichend barrierefrei.
- Mangelnde blau-grüne Infrastruktur: großflächige Versiegelung von geringer Qualität mit unzureichender Versickerung, Verschattung und Grünflächen
- Charakter des Wohngebiets ist stark durch den ruhenden Pendlerverkehr und Bürogebäude beeinträchtigt und trägt damit nicht zur Wohnqualität bei

5.1.3 Arbeitsverhältnisse und Sicherheit der Arbeitenden

Die Lage der Betriebe zwischen Brachen oder Parkräumen, sowie die erschwerte Zugänglichkeit und ungeplante Verkehrssituation trägt nicht zu guten Standortbedingungen und Arbeitsverhältnissen bei.

- Außenraum: geprägt durch Brachfläche, Parkfläche und Verunreinigung, ungepflegt, keine qualitative Möglichkeit des Aufenthaltes außerhalb des Gebäudes für die Mitarbeiter
- Schlechte Zugänglichkeit (Sicherheit, Beleuchtung, Gehwege) - insbesondere des ehemaligen Bahnbetriebsgeländes und Rückseitig der Wohnbebauung
- Lärmbelastung durch angrenzenden Bahnbetrieb

5.1.4 Verkehrssituation

- Schlechter baulicher und nutzungseinschränkender Zustand von Straßen (Straßen sind teilweise nicht befestigt oder mit unebenen Betonplatten mit großen Fugen belegt)
- Wegeführung insgesamt ist nicht vorhanden, u. a. fehlende, verknüpfende Fuß- und Radwegeverbindung
- Treppenanlage zwischen Bahnhof und Wohngebiet ist in einem desolaten Zustand und nicht barrierefrei (Teil des Sanierungsgebiets „Paulsstadt“)
- Öffentlicher und privater Parkraum ist unreguliert, wildes Parken von Anwohnern, Pendlern und Besuchern
- Der Lieferservice trägt durch seinen Lieferverkehr zu der unstrukturierten Verkehrssituation auf dem Bahnhofsvorplatz bei (Sanierungsgebiet „Paulsstadt“)

5.1.5 Grün- und Freiräume

Insbesondere im Bereich des Bahngeländes sind folgende Mängel zu finden:

- Altlasten auf dem Gebiet des ehemaligen Bahnbetriebswerkes, aufgrund von Tankstellen und Lagern, Ölheizloks, Altölkesselwagen, Teerladeeinrichtungen, etc. möglicherweise vorhanden (s. orientierende Untersuchung vom 04.08.1999 sowie Auskunft zu Altlasten des FD Umwelt vom 27.11.2025)
- hoher Versiegelungsgrad der Oberflächen
- Gelände wird von nichtgenutzten Gleisanlagen durchzogen
- Versickerung und Verschattung nicht vorhanden
- Keine zusammenhängende Grünfläche

Im Bereich der Wohngebäude:

- Überbauung der Gartenflächen durch unsortierte Nebenanlagen, wie z. B. Garagen
- Geringe Nutzungsqualität der Gartenflächen durch ruhenden und fließenden Verkehr, insbesondere Einpendlerverkehr
- Trennung der Gartenflächen der einzelnen Grundstücke durch unterschiedlich gestaltete Zäune tragen zur weiteren Zersplitterung des Grünraumes bei

Der Bestand an restgenutzten oder brachgefallenen Flächen und leerstehenden Gebäuden bietet gleichzeitig Entwicklungspotenziale, die im Rahmen der Sanierung zu aktivieren sind. Die großen Gartenflächen der Wohnbebauung bieten Potential für eine qualitativ hochwertige Grünfläche für Bewohnerinnen und Bewohner und der Aufwertung des Wohngebiets.

5.2 Erforderlichkeit einer städtebaulichen Fördermaßnahme

Zur Behebung der vorliegenden städtebaulichen Missstände wurden Ziele und Maßnahmen abgeleitet und ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept entwickelt, das in Kapitel 3 Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept ausführlich beschrieben ist. Die städtebaulichen Ziele sind in einem Rahmenplan gemäß § 140 Nr. 4 BauGB abgebildet. Für die Umsetzung der in Kapitel 3.1.2 entwickelten Ziele wurden die in Kapitel 3.3.1 dargestellten Einzelmaßnahmen abgeleitet.

Das Vorliegen der Voraussetzungen und die Notwendigkeit des Einsatzes einer städtebaulichen Maßnahme ergeben sich aus den folgenden Feststellungen:

- Die Städtebaulichen Mängel und Missstände (Substanz- und Funktionsschwächen nach § 136 Abs. 3 BauGB) sind flächendeckend und teilweise überlagernd im Gebiet vorhanden.
- Es besteht ein öffentliches Interesse zur Durchführung einer städtebaulichen Fördermaßnahme für die integrierte Neuordnung und Entwicklung des Gebiets.
- Eine öffentliche Förderung zur Finanzierung der umfangreichen Maßnahmen ist erforderlich.

5.3 Vorschlag zur Verfahrenswahl

Für die Fördermaßnahme wird die förmliche Festlegung eines Stadtumbaugebiets im Sinne des § 171b BauGB für den Umsetzungszeitraum 2027 bis 2041 im Förderprogramm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ empfohlen.

5.4 Vorschlag zur Gebietsabgrenzung

Die Kulisse der städtebaulichen Fördermaßnahme ist im Vergleich zum Untersuchungsgebiet um die Wohnbebauung der Pestalozzistraße und der Rosa-Luxemburg-Straße erweitert worden. Da sich die Erweiterung frühzeitig zeigte,

wurden diese Flurstücke bereits in die vorbereitenden Untersuchungen eingeschlossen und inhaltlich mitbetrachtet.

Die Erweiterung des Gebiets begründet sich auf der Struktur der Wohnbebauung. Die unsortierten Nebengebäude, welche über den östlichen Teil der Dr.-Külz-Straße zugänglich sind, sind Teil der Grundstücke der Pestalozzistraße. Die ungeordneten Nebengebäude ziehen sich weiter nach Westen. Mangelnder oder instandsetzungsbedürftiger Straßenraum für Fuß- und Radverkehr, unsortierter ruhender Verkehr sowie fehlende Quartierszugänge erstrecken sich ebenfalls in das Wohngebiet. Zudem ist das Gebiet für die Verflechtung des Bahnhofscampus und der nördlich liegenden Gewerbebauten entscheidend.

Für das festzulegende städtebauliche Fördergebiet ergibt sich damit eine Größe von rund 8 ha.

5.5 Durchführbarkeit und Dauer der städtebaulichen Fördermaßnahme

Die einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung einer städtebaulichen Fördermaßnahme im Sinne des zweiten Kapitels des BauGB muss im öffentlichen Interesse liegen. Für die städtebauliche Maßnahme des Untersuchungsgebietes „Paulsstadt – Bahnhofscampus“ wurde aus den abgeleiteten, zur Zielerreichung geeigneten Einzelmaßnahmen eine Kosten- und Finanzierungsübersicht aufgestellt, um die Durchführbarkeit und Zügigkeit einzuschätzen.

5.5.1 Öffentliches Interesse

Die Aktivierung und Entwicklung von unternutzen Flächen in innenstadtnahen Lagen, sind wichtige Strategien der Stadtentwicklung Schwerins. Aufgrund der vorhandenen städtebaulichen Missstände und der damit verbundenen Erforderlichkeit der unterschiedlichen Maßnahmen zu deren Behebung und zur weiteren Entwicklung des Bahnhofscampus besteht starkes öffentliches Interesse an einer städtebaulichen Fördermaßnahme.

Würde keine städtebauliche Fördermaßnahme durchgeführt werden, besteht Grund zur Annahme, dass sich die bestehenden städtebaulichen Missstände weiter verschärfen und das Areal nicht entsprechend den städtischen Zielen entwickelt wird.

5.5.2 Zeitliche Begrenzung

Städtebauliche Fördermaßnahmen sind zügig (§ 136 Abs. 1 BauGB) und in einem festgelegten Zeitraum durchzuführen, der 15 Jahre nicht überschreiten soll (§ 142 Abs. 3 S. 3 und 4 BauGB).

Die städtebauliche Fördermaßnahme für das Gebiet „Paulsstadt – Bahnhofscampus“ beinhaltet einen umfangreichen Maßnahmenkatalog. Die Umsetzung eines Großteils der Maßnahmen erscheint innerhalb dieses Zeitraums umsetzbar. Dennoch wird sich die Stadt innerhalb des Förderzeitraums auf die Vorbereitung und den Anstoß der weiteren Entwicklung des Gebiets fokussieren um die Ziele der Fördermaßnahme zu erreichen.

5.5.3 Finanzierbarkeit

Der geschätzte Kostenrahmen der Gesamtmaßnahme umfasst gemäß Kosten- und Finanzierungsübersicht ca. 20 Millionen EUR. Zum Zeitpunkt der vorläufigen Untersuchungen können allerdings nur vorläufige Aussagen über die voraussichtlich anfallenden Kosten getroffen werden. Die Kostenschätzung, die auf heutigen Kostensätzen für vergleichbare Maßnahmen basiert, bildet die Entscheidungsgrundlage.

Die derzeit geplante Finanzierung der wichtigsten Maßnahmen über Städtebaufördermittel beträgt ca. 20 Millionen EUR. Zudem soll geprüft werden, inwiefern

andere Programme für die Förderung bestimmter Maßnahmen zusätzlich herangezogen werden können.

	Gesamtkosten (in EUR)	Finanzierung im Förderprogramm Wachstum und Nachhaltige Erneuerung (in EUR)
Maßnahmen zur weiteren Vorbereitung	150.000	150.000
Ordnungsmaßnahmen	1.000.000	1.000.000
Baumaßnahmen	18.500.000	18.500.000
gesamt	19.650.000	19.650.000

Tab. 4 Zusammenfassende Kosten- und Finanzierungsübersicht

5.5.4 Kommunalpolitische Durchsetzbarkeit

Das integrierte Stadtentwicklungskonzept Schwerin 2030 weist für die Fläche das Potential für einen Standort für Innovation und Bildung und die Aufnahme als Stadtumbaugebiet. Die vorbereitenden Untersuchungen wurden bereits 2023 beschlossen. Die Aufwertung der Bahnhofsgegend ist für die Stadt von großer Bedeutung, auch vor dem Hintergrund des neu erhaltenen Status des Residenzensembles als Weltkulturerbe.

5.5.5 Einschätzung der Mitwirkungsbereitschaft

Der Vereinsvorstand des Mecklenburgische Eisenbahnfreunde e.V. drückte im Zuge der Beteiligung großen Mitwirkungswillen aus. Der Verein ist momentan hauptsächlich durch mangelnde Finanzierungsmöglichkeiten gehemmt weitere Projekte an ihren Flächen umzusetzen. Auch die Aufwertung ihrer Freiräume ist ein Ziel des Vereins. Zudem äußerte der Verein Pläne zur Einbindung sozialer Träger, um zukünftige Personalengpässe auszugleichen, sodass von einer zukunftsorientierten Nutzung des Geländes ausgegangen werden kann.

Die WGS - Wohnungsgesellschaft Schwerin mbH hat momentan für das Gebiet keine Sanierungs- oder Nachrüstungspläne, was vermutlich an der Finanzierbarkeit und der finanziellen Situation der WGS sowie dem mangelnden Druck durch die geringe Leerstandsquote liegt.

6. Anlagen

- Beschlussvorlage (in Aufstellung)
- 01_Eigentümerstruktur
- 02_Altlastensituation
- 03_Nutzungen – Bestand
- 04_Einzeldenkmäler
- 05_Gebäudezustand
- 06_Öffentliche Infrastruktur und Wegebeziehungen
- 07_Ortsbildmängel
- 08_Städtebaulicher Rahmenplan

Stadtvertretung der Landeshauptstadt

Schwerin

Datum: 2026-02-

Dezernat: III / Fachdienst
Stadtentwicklung und
Satdplanung
Bearbeiter/in: Silke Dahlenburg
Telefon: 545 - 2642

Beschlussvorlage

Drucksache Nr.

Öffentlich

Beratung und Beschlussfassung

Dezernentenberatung
Hauptausschuss
Ausschuss für Bauen, Stadtentwicklung und Verkehr
Ortsbeirat Altstadt, Feldstadt, Paulsstadt, Lewenberg
Hauptausschuss
Stadtvertretung

Betreff

**Städtebauliche Sanierungsmaßnahme Paulsstadt
Beschluss über die Erweiterung des bestehenden Sanierungsgebietes „Paulsstadt“
um das Stadtumbaugebiet „Paulsstadt-Bahnhofscampus“ (§142 Abs.3 Satz 4)**

Beschlussvorschlag

Die Stadtvertretung der Landeshauptstadt Schwerin beschließt gemäß §142 Abs.3 Satz 4 Baugesetzbuch (BauGB) das Stadtumbaugebiet „Paulsstadt-Bahnhofscampus“.
Die Festsetzung der Frist zur Durchführung der Sanierung im Bereich des Stadtumbaugebiets „Paulsstadt-Bahnhofscampus“ wird auf 15 Jahre bis zum 31.12.2041 festgelegt.

Begründung

1. Sachverhalt / Problem

Die Stadt Schwerin möchte sich für das Programmjahr 2028 mit der städtebaulichen Gesamtmaßnahme „Paulsstadt-Bahnhofscampus“ um Aufnahme in das Städtebauförderprogramm des Landes Mecklenburg-Vorpommern bewerben.

Voraussetzung für eine Bewilligung von Städtebaufördermitteln ist ein entsprechender Fördergebietsbeschluss durch die Stadtvertretung der Landeshauptstadt Schwerin.

Das Fördergebiet „Paulsstadt-Bahnhofscampus“ grenzt nördlich an das bereits bestehende Sanierungsgebiet „Paulsstadt“.

Da die Ausweisung von Sanierungsgebieten nicht willkürlich erfolgen darf, müssen sowohl Erfordernis als auch der Zweck der Sanierung erfasst und transparent dargelegt worden sein.

Gemäß §§140 und 141 BauGB wurden daher vor der förmlichen Festlegung von Sanierungsgebieten entsprechende vorbereitende Untersuchungen durchgeführt, um so Beurteilungsgrundlagen für die Notwendigkeit von Sanierungsmaßnahmen zu erhalten.

Die Vorbereitung der Sanierung gemäß § 140 BauGB begann mit dem Beschluss über den Beginn der vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 Absatz 3 BauGB durch die Stadtvertretung der Landeshauptstadt Schwerin in der Sitzung vom 07.11.2022.

Mit diesem Beschluss wurde das förmliche Verfahren zur Ausweisung eines Sanierungsgebietes bzw. Stadtumbaugebietes eingeleitet.

Mit dem Beschluss erfolgte auch die Festlegung eines Untersuchungsgebiets, das Kenntnisse über die grundsätzliche Sanierungsbedürftigkeit des betroffenen Bereichs voraussetzte.

Die Kenntnisse stützten sich auf das bereits beschlossene Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) für die Landeshauptstadt Schwerin. Die im Rahmen des ISEK gewonnenen Erkenntnisse bildeten eine wesentliche Grundlage für die vorbereitenden Untersuchungen. Im Rahmen des ISEK wurden bereits folgende Anhaltspunkte für eine städtebauliche Sanierungsbedürftigkeit festgestellt:

- Klimaschutz und Klimaanpassung umsetzen,
- Schwerin als Stadt der kurzen Wege weiterentwickeln,
- Lebendige Quartiere schaffen,
- Sozialen Zusammenhalt fördern,
- Schwerin als Standort für Wirtschaft und Tourismus stärken
- Mittlerer bis hoher Sanierungsbedarf von öffentlichen Einrichtungen und einzelnen privaten Gebäuden
- Funktionale Mängel infolge von Leerständen
- Mobilitätsdefizite durch fehlende Verkehrsberuhigung, mangelnde Barrierefreiheit und unzureichende Mobilitätsangebote
- Mangelnde Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Das neue Stadtumbaugebiet „Paulsstadt-Bahnhofscampus“ legt den Schwerpunkt auf die Bereiche Erhaltung und Aufwertung des Stadtbildes mit der Beseitigung von städtebaulichen Missständen, die Stärkung der Innenstadt ohne den Wohnraum zu verdrängen, Erhaltung und Erneuerung charakteristischer, insbesondere unter Denkmalschutz stehender Industriegebäude wie dem Bahnbetriebswerk, Werkstattgebäuden, dem Lockschuppen mit Drehscheibe und Wasserturm, die Sanierung und Instandsetzung von Gebäuden, Aufwertung der Geschäftsfunktion mit der Aufwertung öffentlicher Räume zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Bereich der ehemaligen Reichsbahndirektion, der besseren Erschließung angrenzender Wohnquartiere und des Bahnhofscampus selbst, Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur (Straßenbau, Beleuchtung, Entwässerung) Begrünung, Spielplatz- und Freizeiträume mit quantitativer Verbesserung der Grünflächenanteile. Das Stadtumbaugebiet ist Voraussetzung, um den rückwärtigen Bahnhofsbereich zu entwickeln und die touristische als auch gewerbliche Nutzung zu stärken.

Des Weiteren ermöglicht die Bereitstellung von Fördermitteln dem Verein „Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin e.V.“ die Sanierung der Gebäude des „Mecklenburgischen Eisenbahn- und Technikmuseums“. Das touristische Angebot kann dadurch aufgewertet werden.

Weiterführende Erläuterungen zum Stadtumbaugebiet finden sich in der Anlage 2.

2. Notwendigkeit

Der Gebietsbeschluss ist Voraussetzung für den Einsatz von Städtebaufördermitteln

3. Alternativen

Keine

4. Auswirkungen

Lebensverhältnisse von Familien:

- Das Wohnumfeld der Pestalozzistraße und der Dr. Kültz-Straße wird aufgewertet
- Freizeit- und Aufenthaltsräume werden geschaffen

Wirtschafts- / Arbeitsmarkt:

- Stärkung der Bauwirtschaft
- Stärkung Stadttourismus
- Ansiedlung von lokalem Gewerbe

Klima / Umwelt:

- Entsiegelung des Areals
- Schaffung neuer Grünbereiche

Gesundheit:

5. Darstellung der finanziellen Auswirkungen auf das Jahresergebnis / die Liquidität

Der vorgeschlagene Beschluss ist haushaltsrelevant

ja (bitte Unterabschnitt a) bis f) ausfüllen)

nein

a) Handelt es sich um eine kommunale Pflichtaufgabe:

ja, das Aufstellen von Bebauungsplänen ist als Pflichtaufgabe einer Kommune anzusehen, da anders eine städtebauliche Weiterentwicklung nahezu ausgeschlossen ist.

nein, der Beschlussgegenstand ist allerdings aus folgenden Gründen von übergeordnetem Stadtinteresse:

Zur Erfüllung der freiwilligen Aufgabe wird folgende Deckung herangezogen:

b) Sind über- bzw. außerplanmäßige Aufwendungen / Auszahlungen erforderlich?

ja, die Deckung erfolgt aus:

nein.

c) Bei investiven Maßnahmen:

Ist die Maßnahme im Haushalt veranschlagt?

ja, *Maßnahmenbezeichnung (Maßnahmennummer)*

nein, der Nachweis der Veranschlagungsreife und eine Wirtschaftlichkeitsdarstellung

liegen der Beschlussvorlage als Anlage bei.

d) Drittmitteldarstellung:

Die Beantragung folgender Drittmittel ist beabsichtigt.

e) Welche Beiträge leistet der Beschlussgegenstand für die Konsolidierung des aktuellen Haushaltes:

f) Welche Beiträge leistet der Beschlussgegenstand für die Konsolidierung künftiger Haushalte:

über- bzw. außerplanmäßige Aufwendungen / Auszahlungen im Haushaltsjahr

Mehraufwendungen / Mehrauszahlungen im Produkt:

Die Deckung erfolgt durch Mehrerträge / Mehreinzahlungen bzw. Minderaufwendungen / Minderausgaben im Produkt:

Die Entscheidung berührt das Haushaltssicherungskonzept:

ja

Darstellung der Auswirkungen:

nein

Anlagen:

Anlage 1 – Lageplan des Stadtumbaugebiets Paulsstadt-Bahnhofscampus

Anlage 2 – Vorbereitende Untersuchungen

Anlage 3 – Aufzählung der Grundstücke im Erweiterungsgebiet

Verfahrenshinweis:

Dieses Dokument befindet sich im Entwurfsstadium und ist noch nicht zur Weiterleitung in die Gremien (außer Dezernentenberatung) freigegeben.

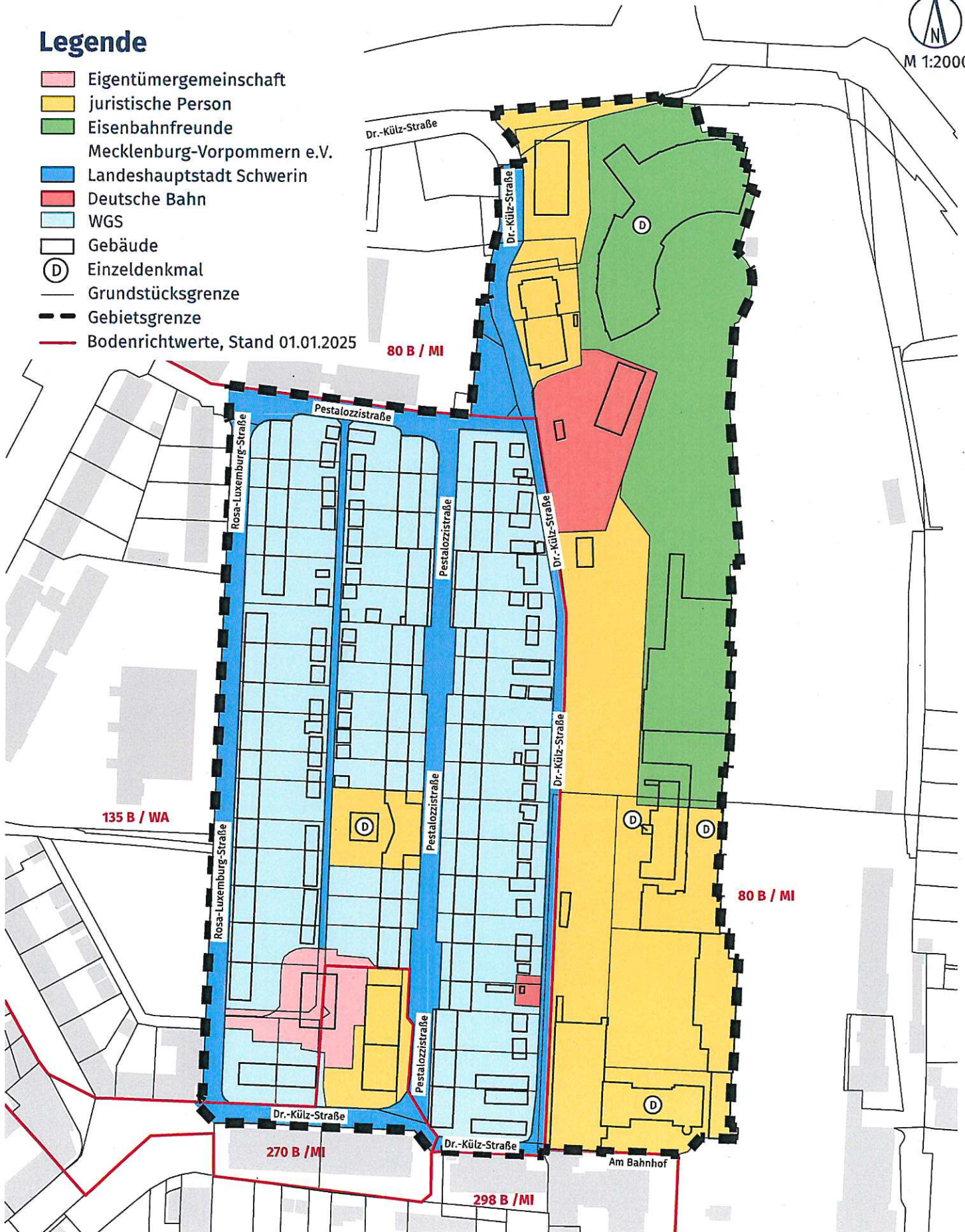
Die Unterschriftenleiste wird nach Bestätigung durch die Dezernentenberatung im Zuge der Freigabe der Vorlage durch das Büro der Stadtvertretung eingearbeitet.



M 1:2000

Legende

- Eigentümergemeinschaft
- juristische Person
- Eisenbahnfreunde
Mecklenburg-Vorpommern e.V.
- Landeshauptstadt Schwerin
- Deutsche Bahn
- WGS
- Gebäude
- D Einzeldenkmal
- Grundstücksgrenze
- Gebietsgrenze
- Bodenrichtwerte, Stand 01.01.2025



Stand: 15.12.2025

**Vorbereitende Untersuchungen -
Paulsstadt Bahnhofscampus
Eigentümerstruktur**








Landeshauptstadt
Schwerin



M 1:2000

Legende

-  Altlasten
-  Altlastenverdacht
-  Gebäude
-  Flurstücksgrenze
-  Gebietsgrenze



Stand: 15.12.2025

Vorbereitende Untersuchungen - Paulsstadt Bahnhofscampus Altlastensituation



Landeshauptstadt
Schwerin

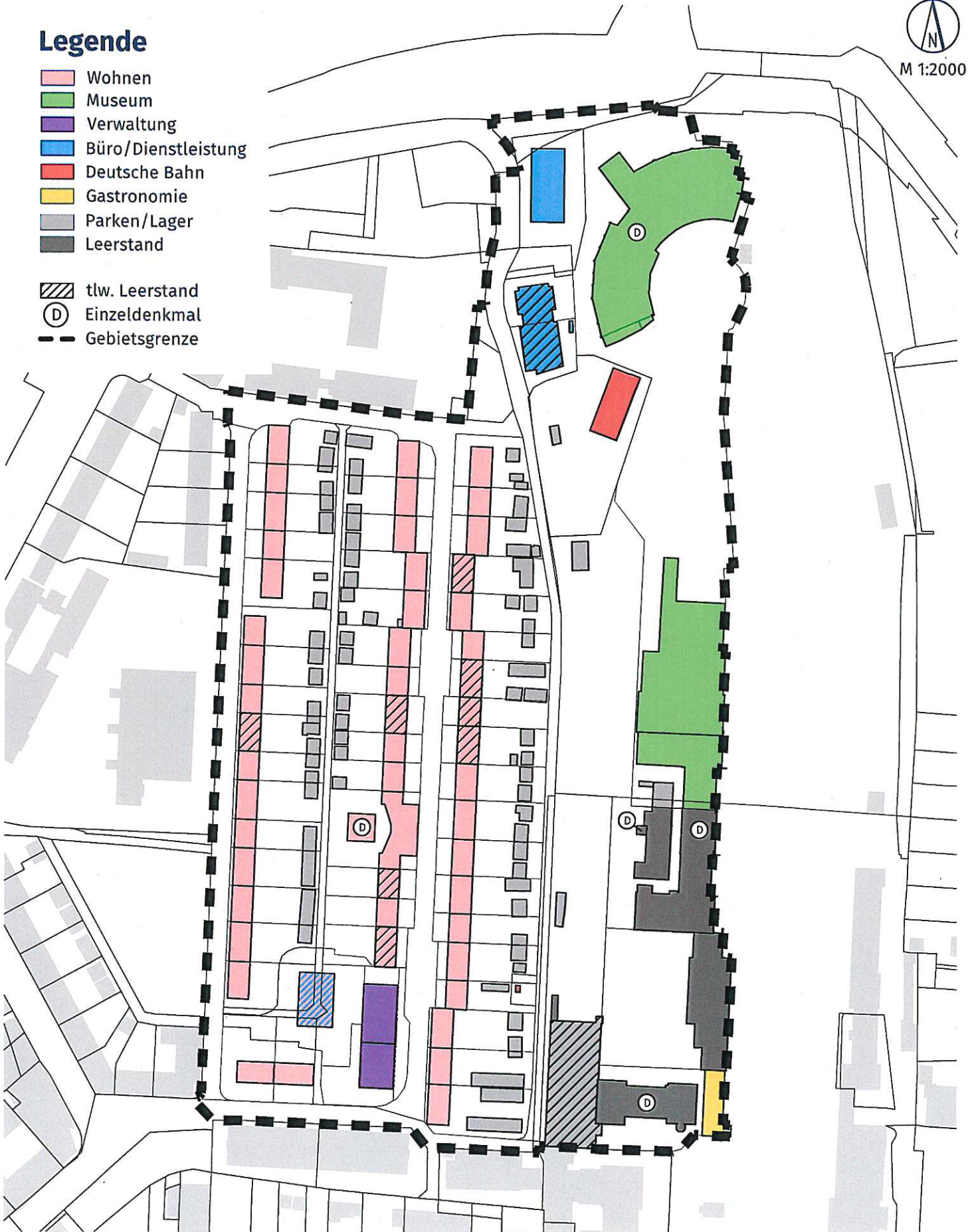


M 1:2000

Legende

- Wohnen
- Museum
- Verwaltung
- Büro/Dienstleistung
- Deutsche Bahn
- Gastronomie
- Parken/Lager
- Leerstand

- tlw. Leerstand
- D Einzeldenkmal
- Gebietsgrenze

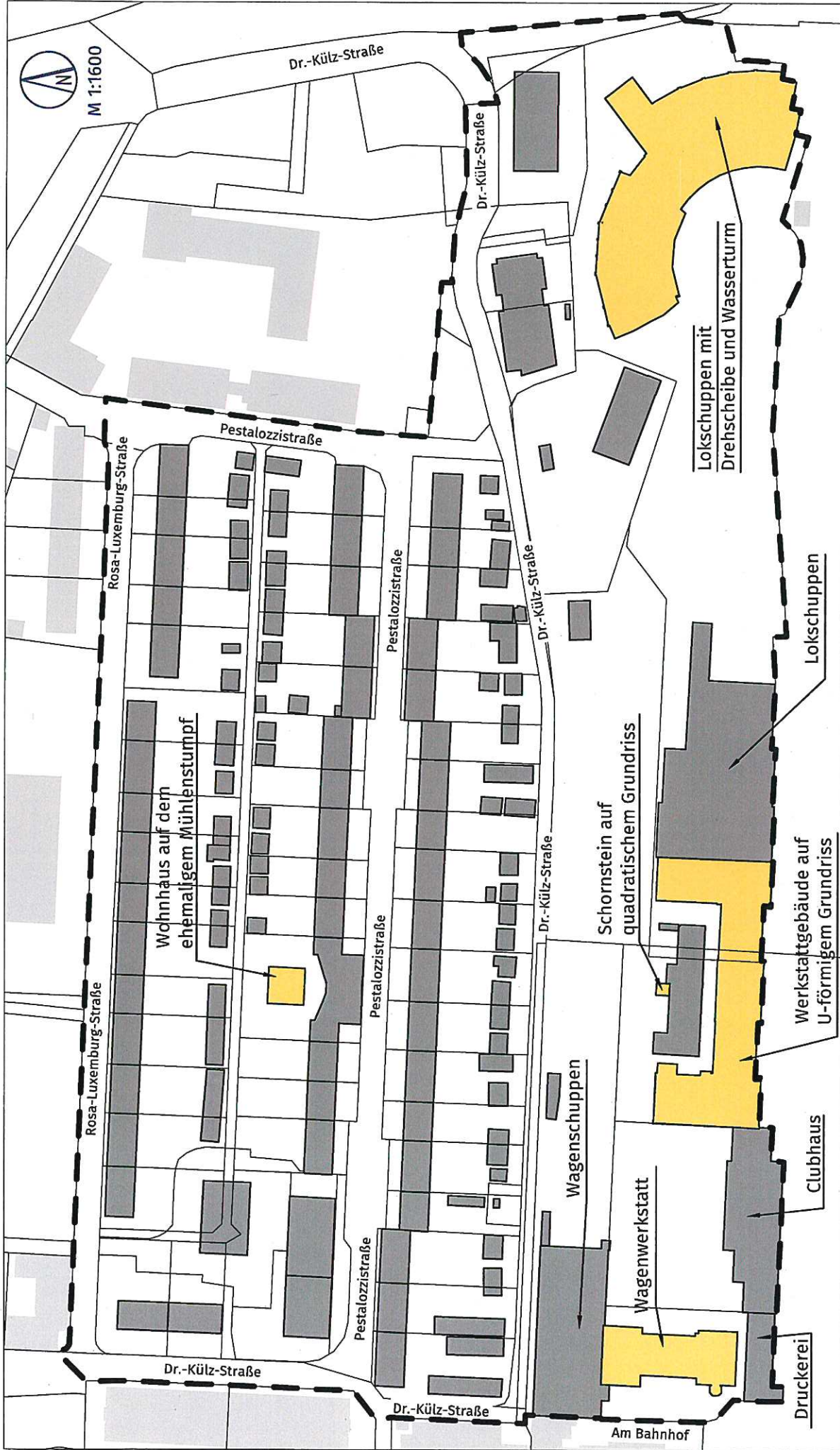


Stand: 15.12.2025

Vorbereitende Untersuchungen - Paulsstadt Bahnhofscampus Nutzungen - Bestand



Landeshauptstadt
Schwerin



Stand: 15.12.2025

**Vorbereitende Untersuchungen -
Paulsstadt Bahnhofscampus
Ehemaliges Bahnbetriebswerk
Einzeldenkmäler**







Legende



- Einzeldenkmal, laut Denkmalliste März 2024
- Gebietsgrenze
- Gebäude
- Flurstückgrenze

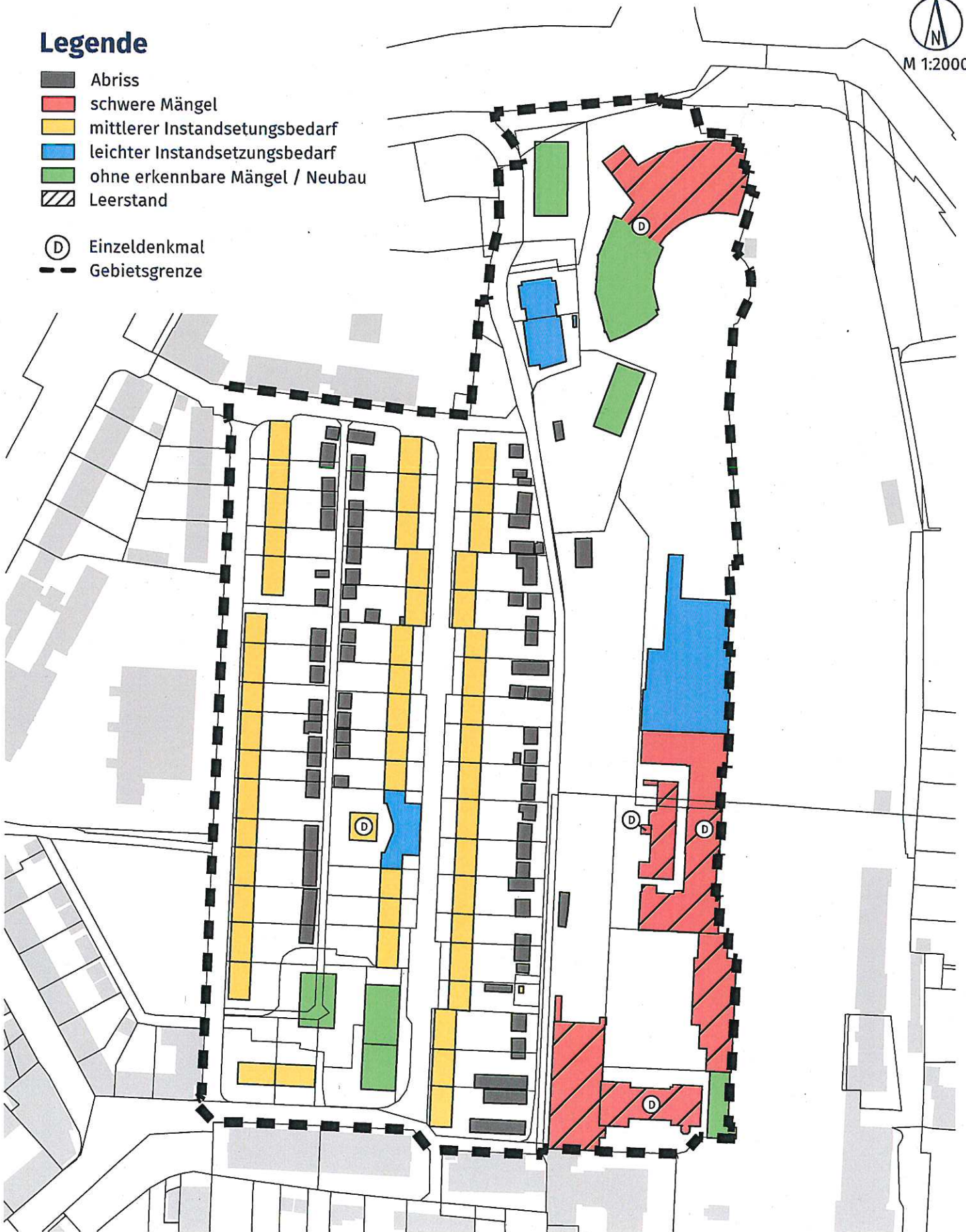


M 1:2000

Legende

-  Abriss
-  schwere Mängel
-  mittlerer Instandsetzungsbedarf
-  leichter Instandsetzungsbedarf
-  ohne erkennbare Mängel / Neubau
-  Leerstand

-  Einzeldenkmal
-  Gebietsgrenze



Stand: 15.12.2025

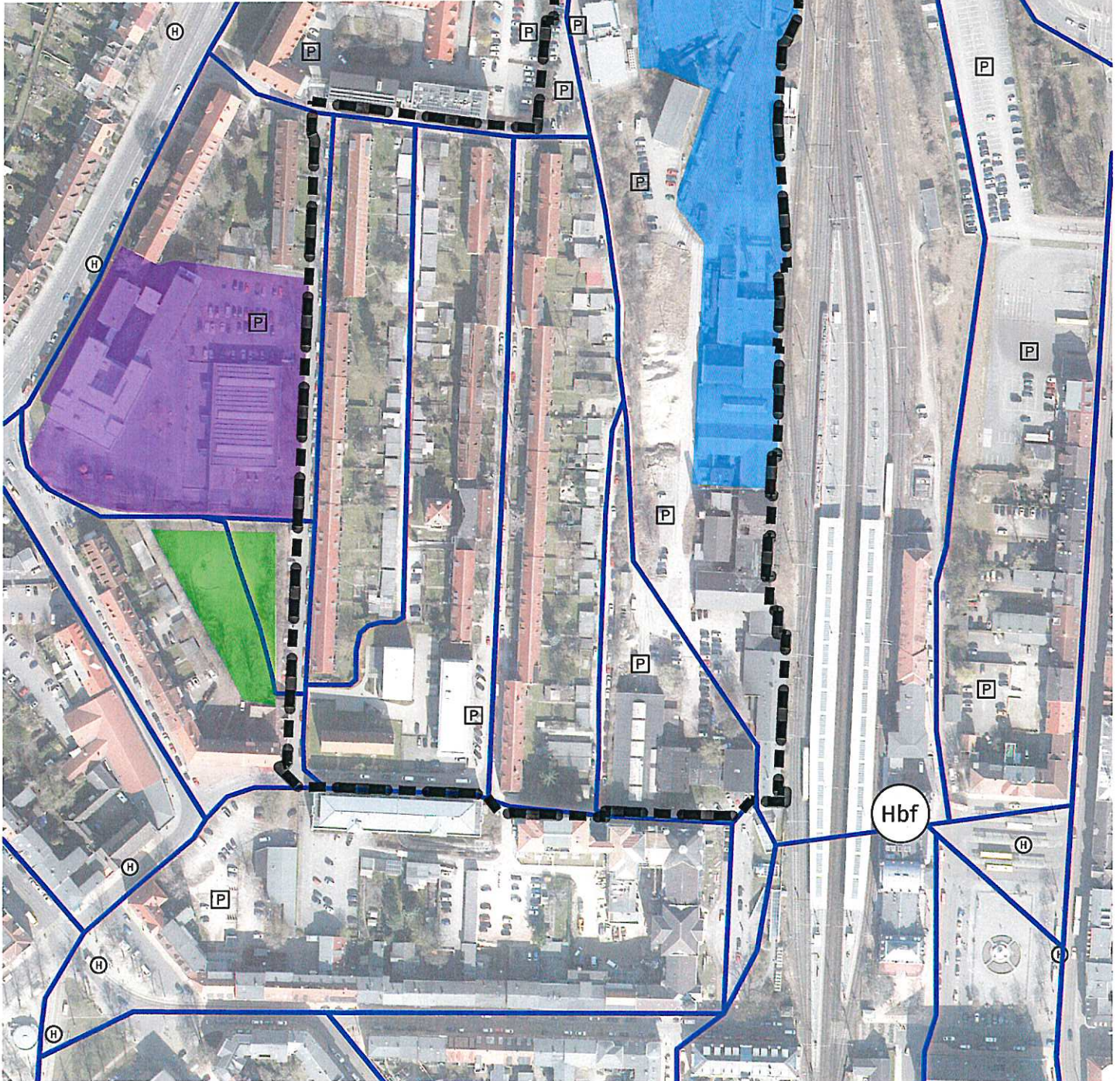
**Vorbereitende Untersuchungen -
Paulsstadt Bahnhofscampus**
Gebäude - Instandsetzungsbedarf, Mängel & Defizite



Landeshauptstadt
Schwerin

Legende

- Bildung / Sport
- Öffentliche Grünfläche mit Spielplatz
- Museum
- Hbf Hauptbahnhof
- H ÖPNV-Haltestelle
- P Parkplatzflächen
- (halb-)öffentliche Fußwegeverbindungen
- Gebietsgrenze



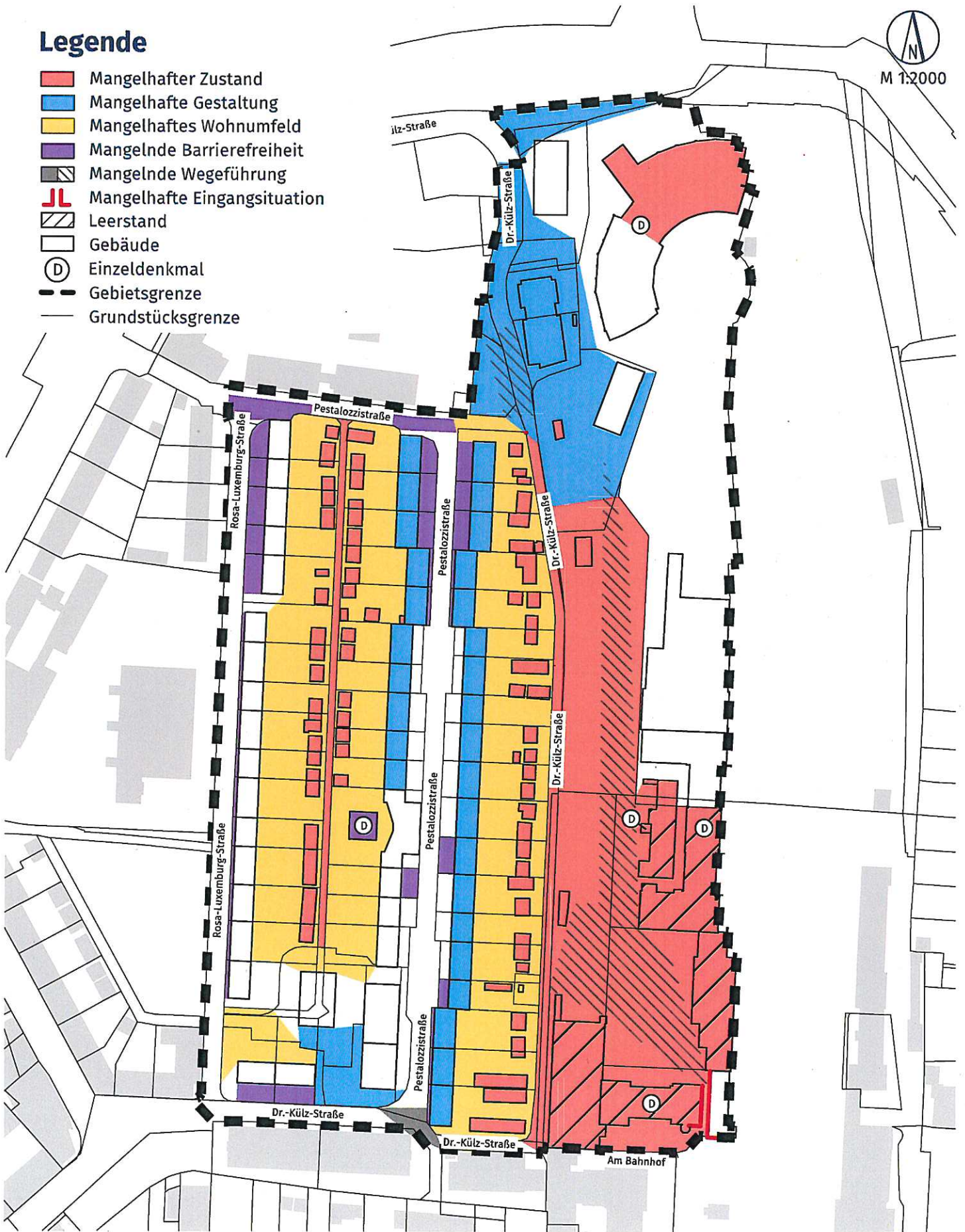
Stand: 15.12.2025



M 1:2000

Legende

- Mangelhafter Zustand
- Mangelhafte Gestaltung
- Mangelhaftes Wohnumfeld
- Mangelnde Barrierefreiheit
- Mangelnde Wegeführung
- Leerstand
- Gebäude
- Einzeldenkmal
- Gebietsgrenze
- Grundstücksgrenze



Stand: 15.12.2025

Vorbereitende Untersuchungen - Paulsstadt Bahnhofscampus Ortsbild - Mängel und Defizite



Landeshauptstadt
Schwerin



M 1:2000

Legende

- Qualifizierung Grün- und Freiflächen
- Ausbau Straße für Fuß- und Radverkehr
- Neuordnung Blockinneres
- Entwicklung eines Standorts für Kultur und Innovation
- Entwicklung des Gewerbestandorts
- bauliche und energetische Sanierung
- Schaffung barrierefreie Wegeverbindung für Fuß- und Radverkehr
- Qualifizierung der Quartierseingänge
- D Denkmalschutz
- Gebietsgrenze

