



## BESCHLUSSVORLAGE

zur Sitzung der  
GEMEINDEVERTRETUNG am 04.02.2021

öffentlich

nichtöffentlich  
**vertraulich** – nicht für  
die Öffentlichkeit bestimmt

**eingereicht durch:** Amt Planen und Bauen

Datum: 06.01.2021

Betriebsausschuss des Eigenbetriebes  
Kurverwaltung

Datum:

Finanzausschuss

Datum:

Ausschuss für Bau, Verkehr und Umwelt

Datum: 13.01.2021

Ausschuss für Soziales, Bildung und Sport

Datum:

Rechnungsprüfungsausschuss

Datum:

Hauptausschuss

Datum: 18.01.2021

**TOP:** 3. Änderung der Satzung des Bebauungsplanes Nr. 9 „MZO-Alte Gärtnerei“  
der Gemeinde Ostseebad Binz (Wohnen)  
hier: Abwägungsbeschluss nach §§ 3 Abs. 1, 3 Abs. 2 und 4 Abs. 1,  
4 Abs. 2 BauGB

### **Beschlussvorschlag:**

Die Gemeindevertretung beschließt in ihrer Sitzung am 04.02.2021 über Anregungen zur 3. Änderung der Satzung des Bebauungsplanes Nr. 9 „MZO-Alte Gärtnerei“ der Gemeinde Ostseebad Binz gemäß §§ 3 Abs. 1, 3 Abs. 2 und 4 Abs. 1, 4 Abs. 2 BauGB in den vorliegenden Fassungen.

### **Begründung:**

Die Gemeindevertretung hat in ihrer Sitzung am 28.09.2017 mit Beschluss-Nr. 87-23-2017 die 3. Änderung der Satzung des Bebauungsplanes Nr. 9 „MZO-Alte Gärtnerei“ der Gemeinde Ostseebad Binz beschlossen. Die Offenlage ist erfolgt. Die Träger öffentlicher Belange und sonstigen Behörden sind zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert worden. Gemäß § 1 Abs. 7 i.V.m. § 4 Abs. 1 BauGB sind die in der Anlage – Abwägungsvorschlag – aufgeführten und fristgemäß vorgebrachten Anregungen zu prüfen und abzuwägen.

Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Das Ergebnis ist den Beteiligten mitzuteilen.

### Finanzielle Auswirkungen

Einnahmen

Mittel stehen zur Verfügung  
Produkt : 05.11.0000  
Sachkonto: 56255000

keine haushaltsmäßige Berührung

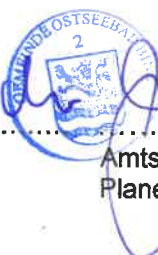
Mittel stehen nicht zur Verfügung

Bemerkungen:

**Frauen- und gleichstellungsrelevante Auswirkungen:**  ja  nein  
Begründung:

**Anlagen:**  Abwägungsempfehlung  keine

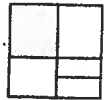
  
Bürgermeister



Amtsleiterin  
Planen und Bauen

Ausschussvorsitzender  
Ausschuss für Bau,  
Verkehr und Umwelt

Ausschussvorsitzender  
Hauptausschuss



Dipl. Ing. Kirsten Fuß  
 Freie Landschaftsarchitektin bdlA

Dipl. Ing. Lars Hertelt  
 Freier Stadtplaner und Architekt

Dr. Ing. Frank-Bertolt Raith  
 Freier Stadtplaner und Architekt

Partnerschaftsgesellschaft  
 Mannheim PR 100023

76133 Karlsruhe, Hirschstraße 53  
 Tel: 0721 378564

18439 Stralsund, Frankendamm 5  
 Tel: 03831 203496

www.stadt-landschaft-region.de  
 info@stadt-landschaft-region.de

## Abwägungsvorschlag

Stellungnahmen im Rahmen der frühzeitigen Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 (1) und § 4 (1) BauGB und § 2 BauGB zur 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 9 „Alte Gärtnerei - MZO“ der Gemeinde Ostseebad Binz

### 1) Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange nach § 4 BauGB

#### 1.1) Landkreis Vorpommern Rügen, Stellungnahme vom 05.03.2018

- Aus Sicht des Bodenschutzes gibt es keine weiteren Anregungen.

#### I. Städtebauliche und planungsrechtliche Belange

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p>Die 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 9 des Ostseebades Binz schließt örtlich an die 2. Änderung an und überplant räumlich komplett die 1. Änderung von Oktober 2010. Diese sah einen Park- und einen Sportplatz sowie eine Gemeinbedarfsfläche für sportliche Zwecke angrenzend an den Schulbereich vor und überplante damit die 2006 ursprünglich geplanten Sondergebiete für Freizeit- und Sporteinrichtungen sowie Parken.</p> <p>Die rechtskräftige 2. Änderung, welche den Schulstandort (Gemeinbedarfsfläche) überplant, steht inhaltlich im Zusammenhang mit der jetzigen 3. Änderung, jedoch wurden/ werden die Verfahren getrennt geführt.</p> <p>Der wirksame Flächennutzungsplan soll im Parallelverfahren geändert werden, da sich die vorliegende Änderung nicht gemäß § 8 Abs. 2 BauGB entwickelt. Entsprechende Unterlagen zum Änderungsverfahren liegen mir jedoch noch nicht vor. Die betroffene Fläche der vorliegenden 3. Änderung wurde bislang vorherrschend als Großpark- und Zirkusplatz genutzt. Inhalt ist die flächenmäßige Reduzierung der Stellplätze bzw. Schaffung eines Parkhauses sowie die Neuschaffung von vier Wohngebieten (ca. 250 Einwohner lt. Begründung) und zwei Ferienhausgebieten (ca. 90 Ferienwohnungen).</p>	<p>Sachdarstellung ist zutreffend.</p>
<p>Das geplante Parkhaus wird innerhalb der Be-</p>	<p>s.u.</p>

<p>gründung (Seite 7, Planungsziele) als Abschirmung gegenüber dem Schulstandort genannt. Der geplante Wohnstandort kann auf keine derartige Abschirmung zurückgreifen, denn das allgemeine Wohngebiet wurde entlang der parallel verlaufenden Bahnstrecke und der Landesstraße 29 platziert. Aus diesen Gründen wird die Planung aus immissionsschutzrechtlicher Sicht abgelehnt (siehe nachfolgende Stellungnahme Immissionschutz).</p>	<p>Der straßenbegleitende Streifen des Baugebiets wird einheitlich als MU ausgewiesen.</p>
<p>Die Höhe der baulichen Anlagen beläuft sich im Ferienhausgebiet auf 5 Geschosse, im allgemeinen Wohngebiet auf 4 Geschosse. Das geplante Parkhaus darf maximal 3 Geschosse einnehmen. Hinsichtlich des Landschaftsbildes und der Nähe zum Ortsrand bzw. einem ländlichen Übergang sollte die getroffene Geschossanzahl nochmals überdacht werden. Selbst bei einem eingerückten Staffelgeschoss bleibt die optische Wirkung bestehen und lässt sich höhenmäßig mit den abgestuften 3-,4- und 5-geschossigen Mehrfamilienhäusern in Bergen Rotensee (z.B. Ecke Ruschwitz- und Störtebekerstraße) versinnbildlichen. Diese haben im Vergleich zum Ferienhausgebiet sogar eine deutlich kleinere Grundfläche.</p>	<p>An der Höhenfestsetzung wird festgehalten. Für das Landschaftsbild werden nur die straßenbegleitenden Wohngebäude wirksam, die mit 3 Geschossen zuzüglich Dachgeschoss nicht überdimensioniert wirken werden.</p>
<p>In der Begründung werden für das Ferienhausgebiet 5 vierspännige Gebäude auf 4 bis 5 Geschossen beschrieben, welche jeweils ca. 18 Ferienwohnungen aufnehmen sollen. Entsprechend den Festsetzungen können an jeder Außenseite der quadratischen Gebäude bis zu 30 m<sup>2</sup> große Vorbauten und Balkone je Geschoss entstehen. Innerhalb der Begründung werden diese gewaltigen Mehrfamilienhäuser bzw. Mehrfamilienferienhäuser verschönernd als „Stadtvilla“ und „aufgelockerte Einzelhäuser“ mit „vergleichsweise kleinen Fußabdrücken“ bezeichnet. Mehr als die Hälfte der Grundstücke sollen als „Garten“ verbleiben. Bei dieser Art Geschosswohnungsbau sind die entstehenden Grünflächenstrukturen jedoch nicht mit privaten Gärten von Einfamilienhäusern vergleichbar. Die vorherrschende Nutzung wird voraussichtlich eben nicht genutztes Abstandsgrün ohne Garten und Hof werden.</p>	<p>Die Stellungnahme lässt erkennen, dass der Verfasser nicht mit aktuellen Entwicklungen im Wohnungsbau vertraut ist. Durch die Baufensterausweisung werden die Fußabdrücke der 5 Gebäude (einschließlich Balkone) auf 2.600 qm begrenzt, was nur 21% der Baugebietsfläche beträgt. Als Stadtvilla bezeichnet man üblicherweise freistehende Mehrfamilienhäuser (Einzelhäuser) mit Fassadenlängen nicht wesentlich über 20 m. Die Stadtvilla ist damit auch historisch das Gegenmodell zum geschlossenen Blockrand oder zur Zeilenbebauung und kennzeichnend für gehobene Wohngebiete des späten 19. Jahrhunderts.</p>
<p>Das städtebauliche Konzept sieht laut Begründung (Seite 14) für die Straßenzüge im allgemeinen Wohngebiet einheitliche Vorgärten vor. Für die Hauptbaukörper ist aber keine entsprechende Regelung getroffen worden (z.B. Baulinie).</p>	<p>Der Begriff einheitlich bezieht sich auf die Tatsache, dass straßenbegleitend einheitlich ein Vorgarten vorgesehen ist. Die Aussage wird wie folgt präzisiert: „Dabei wird einheitlich von einer Vorgartentiefe von mind. 2,5 m ausgegangen.“</p>
<p>Die vorgesehenen Reihenhäuser („Townhouses“) innerhalb des allgemeinen Wohngebietes sind nicht explizit festgesetzt worden, es können nach den Festsetzungen auch freistehende Einfamilienhäuser entstehen.</p>	<p>Aussage ist zutreffend.</p>
<p>Anders als in den vorherigen Änderungsverfahren wird klargestellt, dass die textlichen Festsetzungen für den Änderungsbereich neu gefasst werden. Damit verlieren einige Festsetzungen des</p>	<p>Hinweis wird nicht berücksichtigt. Die Textlichen Festsetzungen sind eindeutig.</p>

Ursprungsplanes (z.B. zu Grünflächen) ihre Wirkung. Dies sollte als Hinweis mit Benennung der betroffenen Festsetzungen mit aufgeführt werden.	
Die in den textlichen Festsetzungen (TF) Nr. I.1.1 genannte Baulinie innerhalb des Sondergebietes Parkhaus findet sich nicht auf der Planzeichnung Teil A wieder.	Hinweis wird berücksichtigt, die nördliche Baugrenze wird als Baulinie festgesetzt.
Möchte die Gemeinde auch umlaufend eingerückte Staffelgeschosse (mit innenliegendem Treppenhaus) zulassen, wäre die Festsetzung Nr. I.1.2 b) entsprechend zu ergänzen: „( ... ), wenn dieses Geschoss mindestens auf 90% der Außenwandlänge ( ... )“.	Hinweis wird berücksichtigt.
Die TF Nr. I.2.2) ist zu überarbeiten (siehe meine nachfolgende Stellungnahme der Bauaufsicht).	Hinweis wird berücksichtigt, s.u.
Die Festsetzung Nr. I.3.2) ist hinsichtlich Ihrer Durchführbarkeit zu prüfen. Sicher soll hier nur innerhalb der Baugebiete eine Regelung getroffen werden, dies ist jedoch nicht eindeutig aus dem Wortlaut zu erkennen. Derzeit wäre der komplette Änderungsbereich einschließlich der Verkehrsflächen (Fußwege) betroffen.	TF I.3.2 bezieht sich nur auf die Bebauung in Baugebieten.
Da innerhalb der Festsetzungen Bezug auf das Baugenehmigungsverfahren genommen wird (z. B. Nr. I.5) wäre hinsichtlich der Durchsetzbarkeit der Festsetzung zu prüfen, ob überhaupt eine Genehmigungspflicht besteht (siehe auch meine nachfolgende Stellungnahme der Bauaufsicht).	Hinweis wird berücksichtigt, der Bezug auf anschließende Genehmigungs- / Anzeigeverfahren wird ersatzlos gestrichen.
Die geplante westliche Wegeführung (Fußgänger, Radfahrer) sollte insbesondere hinsichtlich der Überquerungsmöglichkeiten geprüft werden. Der fußläufige Verkehr wird immer den kürzesten Weg (auch über sog. „Trampelpfade“) nehmen. Die Planung sollte dies berücksichtigen.	An der Planung wird festgehalten.
Die Gemeinde hält seit dem Ursprungsplan von 2006 an der geplanten Baumreihe entlang des Radweges fest. Der Radweg wird bereits frequentiert genutzt, jedoch wurde eine Anpflanzung noch nicht vorgenommen.	Aussage ist zutreffend.
Wünschenswert wäre die Eintragung der Straßennamen innerhalb der Planzeichnung, da sich die Festsetzungen teilweise darauf beziehen (wo endet die Poststraße, wo beginnt die Dollahner Straße?).	Hinweis wird berücksichtigt.
Ich weise darauf hin, dass bereits eine Neufassung des Baugesetzbuches vom 3. November 2017 existiert (erschienen im BGBl Nr. 72 vom 10. November 2017).	Hinweis wird berücksichtigt.

## II. Bauaufsicht und Brandschutz

Anregungen und Bedenken	Abwägung
Aus bauordnungsrechtlicher Sicht sind zu der vorgelegten Planung folgende Belange zu berücksichtigen: Bezüglich der Regelung zur Zulässigkeit von Tiefgaragen außerhalb des Baufensters ge-	Hinweis wird berücksichtigt, die Festsetzung wird überarbeitet.

<p>mäß Punkt I.2.2 a) ist anzumerken, dass es sich hier offensichtlich um eine irreführende Regelung handelt, da Tiefgaragen und Garagengeschosse, so wie hier definiert, als Hauptbaukörper zu betrachten sind, deren Zulässigkeit durch die Vorgabe eines Baufensters regelbar ist. Punkt I.2.2 soll aber die Zulässigkeit von Nebenanlagen und Garagen regeln. Es wird empfohlen, zu überlegen, was mit dem Bebauungsplan als Angebotsplanung an Baurecht grundsätzlich geregelt werden soll, um dies durch eine eindeutige Vorgabe prüffähig festzuschreiben.</p>	
<p>Zu Punkt III.1 Waldabstand ist zu überlegen, ob eine nachrichtliche Übernahme in dieser Form sinnvoll ist. Eine Berücksichtigung von den beschriebenen Szenarien wie Windwurf und umstürzende Bäume beim regulären Standsicherheitsnachweis der baulichen Anlagen wäre mir neu. Lediglich die Berücksichtigung der Windlastzone findet nach meiner Kenntnis im regulären Standsicherheitsnachweis Berücksichtigung. Sinnvoller ist in diesem Fall eine Einhaltung des geforderten Waldabstandes oder eben eine Waldumwandlung. Die vorgegebene Regelung zur besonderen Ausbildung baulicher Anlagen zum Schutz vor den beschriebenen Ereignissen ist so pauschal nicht prüfbar. Der Verweis auf § 12 LBauO M-V ist in diesem Falle entbehrlich.</p>	<p>Hinweis wird berücksichtigt, der Hinweis wird ersatzlos gestrichen.</p>
<p>Die Regelungen zur Prüfung des Standsicherheitsnachweises nach § 66 LBauO M-V sind eindeutig, danach erfolgt keine Prüfung von Wohngebäuden der Gebäudeklasse 1 und 2 sowie deren Nebengebäude. Bei Gebäuden der Gebäudeklasse 1 bis 3 erfolgt die Prüfung nur dann, wenn die Kriterien des Kriterienkataloges nicht vollständig eingehalten sind. Im bauaufsichtlichen Verfahren nach § 62 LBauO M-V (Genehmigungsfreistellung) erfolgt keine Prüfung. Hier ist jedoch bei Wohngebäuden der Gebäudeklassen 4 und 5 die Prüfung des Brandschutznachweises sowie des Standsicherheitsnachweises erforderlich, der Bauherr darf den Baubeginn erst dann vornehmen, wenn diesbezüglich positive Prüfberichte vorliegen.</p>	<p>s.o.</p>
<p>Aus brandschutztechnischer Sicht ist Folgendes zu beachten: Zur Sicherstellung der ausreichenden Löschwasserversorgung für das Plangebiet ist entsprechend dem DVGW Arbeitsblatt W 405 eine Wassermenge von mindestens 96 m<sup>3</sup>/h für mindestens 2 Stunden erforderlich. Als Einrichtungen für die unabhängige Löschwasserversorgung kommen in Frage: - Trinkwassernetz (Unterflurhydranten DIN 3221 Teil 1 oder Überflurhydranten DIN 3222 Teil 1), - Löschwasserteiche (DIN 14210), - Löschwasserbrunnen (DIN 14220) oder - unterirdische Löschwasserbehälter (DIN 14230).</p>	<p>Der Löschwasserbezug nach DVGW-Arbeitsblatt W 405 in Höhe von 96m<sup>3</sup>/h über 2h ist aus dem öffentlichen Versorgungsnetz möglich. Gesonderte Festsetzungen sind nicht erforderlich.</p>

Die Entfernung der Löschwasserentnahmestellen zu den Objekten darf 300 m nicht überschreiten. Die Löschwasserversorgung mit der entsprechenden Löschwasserentnahmestelle ist im Text Teil B oder in der Planzeichnung Teil A aufzunehmen bzw. darzustellen.	
Die Verkehrsflächen (Straßen) im Plangebiet müssen den Anforderungen an Feuerwehzufahrten nach der „Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr“ -Fassung August 2006- entsprechen. Zur Sicherstellung des notwendigen 2. Rettungsweges können gemäß § 5 LBauO M-V zusätzliche Feuerwehzufahrten und Aufstellflächen für Hubrettungsfahrzeuge der Feuerwehr erforderlich sein.	Hinweise werden zur Kenntnis genommen, die Begründung wird entsprechend ergänzt.

### III. Wasserwirtschaft

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><b>Wasserwirtschaft</b></p> <p>Durch das Vorhaben werden Trinkwasserschutzzonen und Gewässer II. Ordnung nicht berührt.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p>Hinsichtlich der wassertechnischen Erschließung sind folgende Belange zu beachten:</p> <p><u>Trinkwasser:</u></p> <p>Die Pflicht zur Trinkwasserversorgung obliegt dem Zweckverband Wasserversorgung und Abwasserbehandlung Rügen, Putbuser Chaussee 1, 18528 Bergen auf Rügen (ZWAR) und ist mit ihm zu regeln.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p><u>Schmutzwasser:</u></p> <p>Das Schmutzwasser ist dem ZWAR zu überlassen, d.h. Anschluss an die öffentliche SW- Kanalisation.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p><u>Niederschlagswasser (NW):</u></p> <p>Das Niederschlagswasser soll, laut Begründung unter Punkt 2.2.2 und der Festsetzung I.3.2, im Plangebiet zur Versickerung gebracht werden. Dazu ergehen folgende Hinweise:</p> <p>Das von bebauten oder künstlich befestigten Flächen abfließende Niederschlagswasser ist Abwasser gemäß § 54 Abs. 1 Nr. 2 WHG. Mit Ausnahme des von öffentlichen Verkehrsflächen im Außenbereich abfließenden Niederschlagswassers (Träger der Straßenbaulast) unterliegt die Abwasserbeseitigungspflicht der zuständigen Körperschaft (§ 40 Abs. 1 und 4 LWaG), in diesem Falle ebenfalls dem ZWAR. Der Zweckverband kann durch Satzung regeln, dass das Niederschlagswasser außerhalb von Wasserschutzgebieten auf den Grundstücken, auf denen es anfällt, oder auf besonders hierfür ausgewiesenen Flächen erlaubnisfrei versickert werden kann (S 32 Abs. 4 LWaG). Für solcherart verbrachtes Niederschlagswasser entfällt die Pflicht zur Abwasserbeseitigung (§ 40 Abs. 3 Nr. 2 LWaG).</p>	Der Gemeinde liegt zur Versickerung eine gutachterliche Baugrundbewertung für den Bereich des angrenzenden Schulstandorts vor. Dem Gutachten (Baugrundbewertung und Gründungsempfehlung für den Neubau der Grundschule im MZO-Binz der H.S.W., Ing. Büro für angewandte und Umwelttechnologie GmbH) ist zu entnehmen, dass unter Berücksichtigung der gegebenen Bodenarten, des ermittelten Durchlässigkeitsbeiwertes und des vorhandenen Grundwasserflurabstandes, die Standorteigenschaften generell die Versickerung des Regenwassers ermöglichen.
Da aber eine solche Satzung des Zweckverbandes	s.o.

<p>des noch nicht existiert, können Regelungen zur Niederschlagswasserbeseitigung auch bereits in Flächennutzungsplänen und insbesondere in Bebauungsplänen unter Beachtung des § 9 BauGB aufgenommen werden. Die Festlegungen zur Niederschlagswasserbeseitigung zum B-Plan müssen daher durch den Zweckverband erfolgen. Die Wasserbehörde hat dabei beratende Funktion hinsichtlich einer fach- und sachgerechten Beurteilung der Versickerungsbedingungen und der Herstellung der erforderlichen Anlagen. Sollte der Bauleitplan Festlegungen zur Niederschlagswasserversickerung enthalten, muss eine solche Möglichkeit grundsätzlich auch nachweislich gegeben sein (Untergrundverhältnisse, Grundstücksgröße usw. sind zu beachten!).</p>	
<p>Im ländlichen Raum in allgemeinen und reinen Wohngebieten ist es in der Regel zweckmäßig, die Festlegung zu treffen, dass das gering verschmutzte Niederschlagswasser versickert werden soll, wenn der Nachweis der Versickerungsfähigkeit des Bodens im Zusammenhang mit der Grundstücksgröße erbracht ist.</p>	s.o.
<p>Das in der Begründung erwähnte Gutachten/ die Baugrundbewertung der H.S.W. GmbH lag der unteren Wasserbehörde nicht vor. Somit konnte keine dilatierte Einschätzung/ Prüfung der Versickerungsfähigkeit vorgenommen werden. Aufgrund vorherrschender Bodenverhältnisse kann die Versickerungsfähigkeit jedoch angenommen werden. Angesichts der ausgewiesenen GRZ von 0,4 muss allerdings eine „Nachjustierung“ der Baugrunduntersuchung in Bezug auf die konkreten Versickerungsanlagen nach DWA A- 138 und auf die dafür benötigten Versickerungsflächen, erfolgen.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die „Nachjustierung“ kann bei genereller Eignung in anschließenden Baugenehmigungs- / Anzeigeverfahren erfolgen.
<p>Mit dem Inkrafttreten der B-Plansatzung mit entsprechenden Festsetzungen zur dezentralen Niederschlagswasserversickerung entfällt für den ZWAR das Erfordernis der Befreiung gemäß § 40 Abs. 3 Nr. 7 LWaG und für die jeweiligen Grundstückseigentümern das Erlaubniserfordernis.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p>Für den Fall, dass das Niederschlagswasser durch denjenigen, bei dem es anfällt, nicht versickert oder verwertet werden kann und dann mittels Kanalisation abgeleitet werden muss, ist der ZWAR für die Ableitung pflichtig.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

#### IV. Naturschutz

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p>Teile des Plangebietes befinden sich im Landschaftsschutzgebiet Ostrügen. Die Planung ist so zu überarbeiten, dass das Schutzgebiet nicht betroffen ist.</p>	<p>Hinweis wird berücksichtigt, auf die Ausweisung der im LSG liegenden Fläche als Baugebiet wird verzichtet (stattdessen Grünfläche). Insgesamt wird die Planung die Ziele des Landschaftsschutzes befördern, da die bisher bestehende Einbuchtung im Küstenwald durch Aufforstung beseitigt wird.</p>
<p>Die zusätzlich geplanten Eingriffe in Natur und</p>	<p>Hinweise werden bei der Erarbeitung des Umweltberichts</p>



Landschaft sind zu bilanzieren und durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu kompensieren. Die im Ursprungsplan festgesetzten Kompensationsmaßnahmen sollten auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden.	berücksichtigt.
Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag der Ursprungsplanung ist für den Bereich der 3. Änderung zu prüfen und zu ergänzen (Glattnatter, baumbewohnende Vögel).	Hinweise werden bei der Erarbeitung des Umweltberichts berücksichtigt.
Der im Plangebiet vorhanden gesetzlich geschützte Baumbestand ist zu erfassen und in einem Lageplan darzustellen. Geplante Baumverluste sind zu bilanzieren und Ersatzpflanzungen zu planen. Die Fällung der Bäume ist bei der Unteren Naturschutzbehörde zu beantragen.	Hinweise werden bei der Erarbeitung des Umweltberichts berücksichtigt.

## V. Denkmalschutz

Anregungen und Bedenken	Abwägung
Nach derzeitigem Kenntnisstand sind zu o. g. Vorhaben keine Denkmale bekannt. Wenn während der Erdarbeiten Funde oder auffällige Bodenverfärbungen entdeckt werden, ist gemäß § 11 Denkmalschutzgesetz M-V die zuständige untere Denkmalschutzbehörde zu benachrichtigen und der Fund und die Fundstelle bis zum Eintreffen von Mitarbeitern oder Beauftragten des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege in unverändertem Zustand zu erhalten. Verantwortlich sind hierfür der Entdecker, der Leiter der Arbeiten, der Grundeigentümer sowie zufällige Zeugen, die den Wert des Fundes erkennen. Die Verpflichtung erlischt fünf Werktage nach Zugang der Anzeige.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

## VI. Tiefbau

Anregungen und Bedenken	Abwägung
Zur o.g. Änderung des Bebauungsplanes gebe ich hinsichtlich der Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen i.S.d. Straßen- und Wegegesetzes Mecklenburg-Vorpommern (StrWG-MV) folgende Stellungnahme ab:	s.u.
Für Baumaßnahmen an öffentlichen Verkehrsflächen im Sinne des StrWG-MV ist eine Genehmigung nach § 10 StrWG-MV einzuholen. Der Träger der Straßenbaulast hat dafür einzustehen, dass die allgemein anerkannten Regeln der Baukunst und der Technik eingehalten werden und ihre Bauten technisch allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Die festgesetzten Verkehrsflächen sind ausreichend zu bemessen, um die Verkehrsflächen entsprechend der vorgenannten Verpflichtung zu planen und herzustellen.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

## VII. Verkehrssicherung und -lenkung

Anregungen und Bedenken	Abwägung
Auf Grund des erhöhten Verkehrsaufkommens im	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Bereich und der Umverlegung der Radverkehrsanlagen ist die Straßenverkehrsbehörde in die Ausführungsplanung zwingend einzubeziehen.	
---	--

**VIII. Immissionsschutz**

Anregungen und Bedenken	Abwägung
Aus immissionsschutzrechtlicher Sicht ist die Planung in der vorgelegten Fassung abzulehnen. Gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse sind nicht gegeben. Die Verkehrslärmimmissionen übersteigen das zumutbare Maß erheblich. Durch wissenschaftliche Studien ist in der Fachwelt anerkannt, dass Lärmimmissionen die Ursache für Gehörschäden, Schlafstörungen, Bluthochdruck und Herzinfarkte ist.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
In der Bauleitplanung bildet die DIN 18005 die Beurteilungsgrundlage für den Schallschutz. Hiernach soll der Immissionswert für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht am Rand der Baufläche durch den Verkehrslärm nicht überschritten werden. In der Abwägung darf mit entsprechender Begründung dieser Wert um 3 aber maximal um 5 dB überschritten werden. Vorliegend wird dieser Wert in der Tageszeit um ca. 12 dB überschritten. Passive Schallschutzmaßnahmen sind nicht ausreichend und außerdem die letzte Maßnahme, wenn anderweitig kein Schallschutz möglich ist.	Die Festsetzungen werden auf Grundlage einer aktuellen Immissionsprognose überarbeitet und ergänzt.
Der Außenbereich ist durch aktive Schallschutzmaßnahmen zu schützen. Länge und Höhe der aktiven Schallschutzmaßnahme ist durch einen Sachverständigen zu berechnen. Gegebenenfalls sind die Baufenster in nordöstliche Richtung zu verschieben. Die angestrebte Verdichtung der mehrgeschossigen Bebauung ist kein Grund zum Verzicht auf aktiven Schallschutz.	s.o.

**1.2) Straßenbauamt Stralsund**

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 08.03.2018</u></p> <p>Das Plangebiet wird über die Poststraße, die im Süden über den Bahnübergang an die Landesstraße L 29 anschließt, verkehrlich erschlossen.</p> <p>Durch die Entwicklung des Bebauungsplangebietes kommt es zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens. Es ist der Nachweis zu erbringen, ob mit dem durch das Plangebiet induzierten zusätzlichen Verkehrsaufkommen die Leistungsfähigkeit des Anschlussknotenpunktes zur L 29 gegeben ist. Dabei ist das Verkehrskonzept der Gemeinde Ostseebad Binz zu berücksichtigen.</p>	<p>Die Aussage suggeriert unzutreffender Weise, dass die Proraer Allee (früher Poststraße) an die Landesstraße anbindet. Dies ist nicht der Fall, vielmehr besteht über die Dollahner Straße eine direkte Verbindung ins Zentrum sowie über die Poststraße nach Prora. Nur ein Teil des Verkehrs wird daher über den Bahnübergang auf die Landesstraße abfließen. Dabei werden v.a. die das Parkhaus ansteuernden externen Tagesbesucher den kurzen Weg auf die überörtliche Landesstraße nehmen, während der Wohngebietsinduzierte Verkehr in hohem Maße örtliche Ziele ansteuern wird, die über die Dollahner Straße zu erreichen sind.</p> <p>Das planinduzierte zusätzliche Verkehrsaufkommen resultiert angesichts gleichbleibender Parkplatzkapazität aus der Wohn- und Ferienwohnnutzung und wurde in der Begründung angegeben, es beläuft sich auf eine durchschnittliche Verkehrsmenge (DTV) von 517 Kfz/24 h bei einer saisonalen Spitze von rund 570 Kfz/24 h.</p>

	Das Plangebiet wird bei der weiteren Fortschreibung des Verkehrskonzepts berücksichtigt.
Diese Stellungnahme bezieht sich auf den straßenbaulichen und straßenverkehrlichen Bereich der Straßen des überörtlichen Verkehrs, die in meiner Verwaltung stehen.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

### 1.3) Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 05.03.2018</u></p> <p>Im Geltungsbereich des BP liegt die Zuwegung zum Strandübergang 51, Dieser Weg ist als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung - hier Fußgängerbereich - ausgewiesen. Der Weg ist die Zuwegung zum befestigten Strandübergang 51 (Belastung bis 40 t), welcher auch im Vertrag zwischen der Gemeinde Binz und dem StALU VP zur Nutzung des Strandes und der Düne vom 13.02.2014 als solcher ausgewiesen ist. Derzeitig ist der Weg (Breite ca. 3-4 m) landseitig des Waldes unbefestigt, im Waldbereich mit querliegenden Betonplatten ausgelegt. Seeseitig der Promenade im Dünenüberweg liegen querliegende Betonplatten. Ausgehend von der Beschilderung wird der Weg auch als Feuerwehrezufahrt genutzt.</p> <p>Diese Zuwegung bleibt weiterhin zur Unterhaltung der Küstenschutzanlage Düne erforderlich und ist demnach als solche bauleitplanerisch zu sichern. Die Zuwegung muss in der Planzeichnung (Teil A) so gekennzeichnet und festgesetzt werden, dass eine uneingeschränkte Befahrbarkeit für Unterhaltungstechnik (z. B. Bagger) gegeben ist. Die Zuwegung zum Übergang muss wie der Strandübergang 51 selbst eine Tragfähigkeit von 40 t aufweisen.</p>	<p>Sachdarstellung ist zutreffend. Die Ausweisung als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung steht der Nutzung als Rettungszufahrt zum Strand für Sonderverkehre nicht entgegen. Die Begründung wird um entsprechende Hinweise ergänzt.</p>
<p>Aus der Sicht der von meinem Amt zu vertretenden Belange des Immissionsschutz- und Abfallrechts bestehen zur o. a. Planungsabsicht keine grundsätzlichen Bedenken.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Bei der weiteren Planung sollte folgender Hinweis beachtet werden:</p> <p>Ich empfehle das Schallgutachten an die neue Planungssituation anzupassen und das hinzutretende Parkhaus entsprechend zu berücksichtigen. Auch wenn die Anzahl an Parkmöglichkeiten gleichbleibt, so unterscheidet sich das Emissionsverhalten von einem Parkhaus gegenüber einem Parkplatz. So sind bspw. gegenüber einem Parkplatz bei einem Parkhaus das Öffnen und Schließen von Rolltoren oder die überfahrbaren Niederschlagsabläufe zu beachten, sowie die höhergelegenen Emissionsquellen (Parkdeck). Ferner entstehen durch das Hinzutreten der geplanten Wohnbebauung auch neue, nahegelegene Immissionsorte mit schutzwürdiger Nutzung. Nach vollständiger Beurteilung der Lärmsituation sind, sofern nötig, entsprechende Schallschutzmaßnahmen</p>	<p>Die Festsetzungen werden auf Grundlage einer aktuellen Immissionsprognose überarbeitet und ergänzt.</p>

men zu ergreifen und im Bebauungsplan festzuschreiben	
---	--

#### 1.4) Landesamt für Gesundheit und Soziales Mecklenburg-Vorpommern

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 13.02.2018</u></p> <p>hiermit teile ich Ihnen mit, dass es zu dem o. g. Bebauungsplan derzeit keine Bedenken gibt. Vorliegende Bauanträge von Antragstellern für gewerbliche Betriebe und Einrichtungen (z.B. Kita) können dem LAGuS M-V, Dezernat Stralsund, vor Beginn der Baumaßnahme durch den Antragsteller oder deren Beauftragte zur Stellungnahme zugeleitet werden.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>Hinweis</b></p> <p>1. Pflichten des Bauherren nach Baustellenverordnung</p> <p>Während der Vorbereitungs- und Ausführungsphase des Bauvorhabens sind vom Bauherrn die Anforderungen aus der Baustellenverordnung einzuhalten bzw. umzusetzen. In diesem Zusammenhang ist insbesondere für den Fall, dass an diesem Vorhaben mehrere Arbeitgeber gleichzeitig oder nacheinander tätig werden, ein geeigneter Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinator zu bestellen sowie durch diesen eine Unterlage für spätere Arbeiten an der baulichen Anlage zusammenzustellen. Eine damit erforderlichenfalls verbundene Vorankündigung der Baumaßnahmen ist spätestens 14 Tage vor Baubeginn an das Landesamt für Gesundheit und Soziales Mecklenburg-Vorpommern, Abteilung Arbeitsschutz und technische Sicherheit, Dezernat Stralsund zu übersenden. (Baustellenverordnung - BaustellV) vom 10. Juni 1998 (BGBl. I, S. 1283)</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen, betrifft aber nicht die Belange der Bauleitplanung.</p>
<p>2. Gefahrstoffermittlung</p> <p>Sollen vor Beginn der Bebauung auf dem Gelände noch vorhandene Gebäude abgebrochen bzw. saniert werden. möchte ich sie darauf aufmerksam machen, dass der Auftraggeber vor dem Beginn der Arbeiten im/am Gebäude eine Ermittlung der vermuteten Gefahrstoffe (Künstliche Mineralfasern, asbesthaltige Materialien, teerhaltige Produkte u. ä.) und eine Abschätzung der von diesen im Sinne der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes möglicherweise ausgehenden Gefährdung vorzunehmen oder durchzuführen lassen hat. (Gefahrstoffverordnung § 6)</p> <p>Die Ergebnisse dieser Ermittlung sind zu dokumentieren und allen Auftragnehmern, die eventuell auf der Baustelle tätig sein werden, zur Verfügung zu stellen. (Gefahrstoffverordnung § 15 (5)).</p> <p>Vor Abbruch- und Sanierungsarbeiten sind die gefahrstoffhaltigen Materialien ordnungsgemäß zu entfernen. Des Weiteren sind für Tätigkeiten mit gefahrstoffhaltigen Materialien personelle und</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen, betrifft aber nicht die Belange der Bauleitplanung.</p>

technische Voraussetzungen gem. Gefahrstoffverordnung i.V. mit den Technischen Regeln für Gefahrstoffe (TRGS) notwendig. Diese Arbeiten sind rechtzeitig vor Beginn bei unserer Behörde (Tätigkeiten mit Asbest) bzw. bei Abbruch von PAK-haltigen und KMF-haltigen Materialien der Bau BG anzuzeigen und unserer Behörde als Kopie zuzusenden.

### 1.5) Landesamt für Umwelt, Naturschutz u. Geologie Mecklenburg-Vorpommern

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 12.03.2018</u> aus Sicht des Lärm- und Erschütterungsschutzes wird nachfolgend Stellung genommen. Aufgrund eines Büroversehens ist mir erst heute Ihre Anforderung zur Stellungnahme vorgelegt worden. Deshalb nachfolgend die Forderungen des LUNG in Kurzform ohne ausführliche inhaltliche Unterlegung.</p>	s.u.
<p>Im Rahmen des Planverfahrens der 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 9 „MZO-Alte Gärtnerei“ halte ich die Anfertigung eines überarbeiteten Schallschutzgutachtens für unbedingt notwendig. In diesem Zuge ist die Realisierung auch aktiver Maßnahmen zum Schallschutz zu prüfen. Grundsätzlich hat der aktive Lärmschutz Vorrang vor passiven Maßnahmen. Das aktive Schallschutzmaßnahmen aufgrund der angestrebten verdichtet mehrgeschossigen Bebauung nicht möglich sind, ist von hier aus nicht nachvollziehbar. Zumindest können untere Nutzungsebenen geschützt werden. Bei der Darstellung der Ergebnisse sind eindeutig die Flächen (Gebäude, Nutzungsebenen) zu kennzeichnen, bei denen es zu einer Überschreitung des Beurteilungspegels „nachts“ von <math>L_{rN} \geq 50 \text{ dB(A)}</math> durch Schienen- und/oder Straßenverkehrslärm kommt. Die Gutachten zum Schall- und Erschütterungsschutz ist dem LUNG vorzulegen.</p>	Die Festsetzungen werden auf Grundlage einer aktuellen Immissionsprognose überarbeitet und ergänzt.

### 1.6) Zweckverband Wasserversorgung und Abwasserbehandlung Rügen

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 09.03.2018</u> der ZWAR als Träger der öffentlichen Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung gem. § 3 Abs. 1 Verbandssatzung i.V.m. §§ 40, 43 Wassergesetz des Landes M-V (LWaG) erklärt:</p>	s.u.
<p><u>Trinkwasserversorgung</u> Die Wasserversorgung kann über die örtlichen Anlagen des ZWAR abgesichert werden. Nutzbare Anlagen sind in den unmittelbar anliegenden öffentlichen Verkehrsbereichen vorhanden. Alle weiteren erforderlichen Anlagen müssen entsprechend den örtlichen und technischen Erfordernissen sowie den technisch und rechtlich relevanten</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

<p>Vorschriften nach erstellt werden. Ein Löschwasserbezug nach DVGW-Arbeitsblatt W 405 aus dem öffentlichen Versorgungsnetz in Höhe von 96m³/h über 2h ist möglich.</p>	
<p><b>Schmutzwasserentsorgung</b> Die an der westlichen Plangebietsgrenze verlaufende Abwasserdruckleitung / Transportleitung DN 400 AZ ist keine betriebsfertige öffentliche Abwasseranlage entsprechend der Regelung gem. § 3 Abs. 3 Abwasseranschlusssatzung und steht für einen direkten Anschluss nicht zur Verfügung. Eine Fortführung der nächstgelegenen Freispiegelkanäle würde an den Höhenverhältnissen scheitern. Das Entwässerungsniveau im aktuellen Plangebiet ist als tieferliegend zu sehen. Aus diesem Grund muss das Abwasser in einen Bestandskanal, an noch festzulegender Stelle, übergepumpt werden. Für diese Zwecke wird ein unterirdisches Pumpwerk in Schachtbauweise erforderlich. Zur Unterbringung dieser Abwasseranlage ist eine Fläche gem. § 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB festzusetzen und durch entsprechendes Planzeichen darzustellen! Einen abgestimmten technischen Entwurf gibt es dazu bisher nicht. Aus meiner Sicht wäre eine Platzierung neben der Einmündung der nördlichen Planstraße dem gemeindlichen Planziel nicht entgegenstehend. Zur Fläche für das Pumpwerk sind das eigentliche Schachtbauwerk sowie Platz für einen oberirdischen Schaltschrank und eine Aufstellfläche für das Fahrzeug des Wartungspersonals zu berücksichtigen. Die dargestellten Flächen für Anpflanzungen von Gehölzen sind entsprechend zurück zu nehmen! Alle weiteren erforderlichen Anlagen müssen entsprechend den örtlichen und technischen Erfordernissen sowie den technisch und rechtlich relevanten Vorschriften nach erstellt werden.</p>	<p>Hinweis wird berücksichtigt.</p>
<p><b>Niederschlagswasserentsorgung</b> Niederschlagswasser soll gemäß § 55 Abs. 2 WHG ortsnah versickert, verrieselt oder direkt über eine Kanalisation in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserrechtliche, sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen. Dem ZWAR obliegt mit Rechtskraft der 1. Änderungssatzung im Plangebiet wieder die Abwasserbeseitigungspflicht gem. § 56 WHG; § 40 Abs. 1, 4 LWaG M-V. Das von den befestigten und bebauten Flächen gesammelt abfließende Niederschlagswasser ist Abwasser nach § 54 Abs. 2 Wasserhaushaltsgesetz und ist dem ZWAR gem. § 40 Abs. 2 LWaG vom Grundsatz her zu überlassen. Für Niederschlagswasser, das auf den Grundstücken verwertet oder versickert wird, entfällt jedoch gem. § 40 Abs. 3 Nr. 2 LWaG M-V die Pflicht zur Beseitigung durch den ZWAR. Zur Beseitigung dieses Abwassers wäre derjenige verpflichtet, bei dem das Abwasser anfällt.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Gemeinde liegt zur Versickerung eine gutachterliche Baugrundbewertung für den Bereich des angrenzenden Schulstandorts vor. Dem Gutachten (Baugrundbewertung und Gründungsempfehlung für den Neubau der Grundschule im MZO-Binz der H.S.W., Ing. Büro für angewandte und Umwelttechnologie GmbH) ist zu entnehmen, dass unter Berücksichtigung der gegebenen Bodenarten, des ermittelten Durchlässigkeitsbeiwertes und des vorhandenen Grundwasserflurabstandes, die Standorteigenschaften generell die Versickerung des Regenwassers ermöglichen.</p>

<p>Ist die dezentrale Machbarkeit nicht gegeben, werden zentrale öffentliche Anlagen notwendig. Hierbei kann aber nicht auf nächstgelegene Anlagen zurückgegriffen werden, da diese hydraulisch voll ausgelastet sind. Denkbare technische Optionen sind eine völlig neue Überleitung zum Schmachter See, eine Einleitung in die Ostsee und eine großflächige Verdunstungs- und Sickeranlage. Realistisch gesehen bliebe wohl nur Letztes übrig. Augenscheinlich käme die als von baulichen Anlagen frei zu haltende Fläche im SO<sub>Fewo</sub> dafür in Frage.</p> <p>An Hand einer fundierten Nachweisführung ist die Machbarkeit der Niederschlagswasserbeseitigung, bevorzugt auf den jeweiligen bebauten Grundstücken, mittels Anlagen nach DWA Arbeitsblatt A-1 38, als einer der grundlegendsten Schritte zur Abwägung und ggf. Festsetzung der Entwässerung im Bauleitplanverfahren zu sehen.</p> <p>Für eine öffentliche Verbringungsanlage wäre die dafür erforderliche Fläche gem. § 9 Abs. 1 Nr. 14 BauGB auszuweisen!</p>	
<p><u>Breitbandnetz</u> Der Bau eines passiven Breitbandnetzes im dortigen Bereich ist nicht vorgesehen.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p><u>Allgemeines / Voraussetzungen</u> Die notwendigen öffentlichen Anlagen zur Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung für die Erschließung des Areals werden auf vertraglicher Basis (Erschließungsvertrag) mit dem ZWAR durch den Vorhabenträger errichtet. Die Gestaltung dieser Anlagen folgt der abgestimmten technischen Fachplanung nach Vorgaben des ZWAR.</p> <p>Der Einbau der öffentlichen Einrichtungen zur Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung erfolgt, außer der des Schmutzwasserpumpwerkes, in den Verkehrsflächen bzw. in den Flächen mit ausgewiesenen Leitungsrechten.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p>Die ausgewiesene Neuanpflanzung von Bäumen im Streifen zwischen Straße und Radweg, an dieser Stelle ist der Ursprungsplan mit einzubeziehen, kollidiert mit unseren Interessen in höchstem Maße. In der Stellungnahme des ZWAR vom 11.02.2003 wurde von unserer Seite auf wasserwirtschaftliche Anlagen im Geltungsbereich und deren Schutz vor Beschädigung und Veränderung hingewiesen. Sie wogen dies auch zur Berücksichtigung ab. Zu berücksichtigen haben Sie demzufolge die Bestimmungen des Regelwerkes DWA-M 162. Von unserer Seite sind keine Ausnahmen zu verantworten und es wird auf die Einhaltung der Regelungen bestanden.</p> <p>Unsere Konzeption zur Schmutzwasserbeseitigung sieht die Beibehaltung der Überleitung des Abwassers über das Hauptpumpwerk in Prora bis zur Reinigung in der Kläranlage Bergen vor.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die festgesetzte Baumreihe liegt außerhalb des Geltungsbereichs der Änderung.
<p>Somit steht auch irgendwann der Ersatzneubau der gegenwärtigen Transportleitung an. Hierbei ist</p>	s.o.

<p>aber kein sukzessives Auswechseln der Leitung möglich sondern nur ein Parallelbau d.h. dafür wird wieder eine zusätzliche Fläche, wenn auch nur in einem begrenzten Zeitraum, in diesem Bereich in Anspruch zu nehmen sein. Andere Leitungstrassen sind nicht mehr auszumachen. Die Verlegetechnologie hat nicht den vermuteten Einfluss zur Konfliktminimierung. Vielmehr sind hier wirtschaftliche Kriterien vordergründig. Das hieße für dieses Bauleitplanverfahren, dass die Leitungstrasse in den Geltungsbereich mit einzubeziehen ist und die Baumanpflanzungen heraus zu nehmen sind!</p>	
<p>Anmerken möchte ich ohnehin, dass in diesem Bereich die Darstellungen von unterirdischen Hauptversorgungs- und Hauptabwasserleitungen schon im Flächennutzungsplan fehlen. Anlage: - Bestand AW auf Orthofoto A2</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

### 1.7) Landesforst Mecklenburg-Vorpommern

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 01.03.2018</u> im Geltungsbereich des o.g. B-Plans befindet sich Wald im Sinne des § 2 Landeswaldgesetz M-V. Im Vorfeld der Aufstellung des B-Planes fanden Vorabsprachen mit dem Forstamt statt. Die Planzeichnung des Baugebietes entspricht diesen.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p>Die im B-Plan festgesetzten Baufenster berücksichtigen einen Waldabstand von 30 m zu baulichen Anlagen mit Wohn- oder Ferienutzung.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p>Nur eine planmäßige Waldumwandlung würde die Umsetzung der vorliegenden Planung ermöglichen. Im Nordosten befindet sich eine versiegelte Sport- bzw. Freizeitfläche - dieser Flächenbereich soll als Ersatz für die Waldumwandlung aufgeforstet werden. Damit würde der Anteil des Küstenschutzwaldes im 300m-Bereich der Mittelwasserlinie erhöht. Für die Kompensation der Waldumwandlung von 1385 qm sind Ausgleichspflanzungen in Höhe von 4.799 Waldpunkten notwendig (entsprechend des Berechnungsmodells). Die oben genannte Ersatzaufforstungsfläche ist 2000 qm groß und die Aufforstung ergibt 4.799 Waldpunkte. Damit wurde die Forderung der Forstbehörde erfüllt die Waldumwandlung innerhalb des B-Plangebietes auszugleichen. Die Erstaufforstungsgenehmigung für die oben genannte Fläche muss vor Satzungsbeschluss des B-Planes vorliegen um sicherzustellen, dass diese genehmigungsfähig ist.</p> <p>Die in der Anlage mit 1 und 2 bezeichneten Flächen, welche im B-Plan ebenfalls als Aufforstungsflächen ausgewiesen sind, können auf Grund ihrer geringen Größe und des Flächenzuschnittes (überwiegend sehr geringe Breite) nicht als Erstaufforstungsflächen/ Ausgleichsflächen anerkannt werden.</p>	Hinweise werden berücksichtigt. Auf eine Aufforstung der angegebenen Flächen 1 u. 2 wird verzichtet.



<p>Die Waldumwandlungserklärung wird in Aussicht gestellt, sofern</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Erstaufforstungsgenehmigung für die geplante Aufforstung vorliegt</li> <li>• das Einverständnis der UNB zur Waldumwandlung vorliegt</li> <li>• die Kompensation der Waldumwandlung mit Benennung der Waldpunkte im B-Plan eingearbeitet wurde.</li> </ul>	<p>s.o. Die Erstaufforstungsgenehmigung für die geplante Aufforstung wird im Laufe des weiteren Verfahrens beantragt.</p>
<p>Im Waldabstandsbereich ist die Zulässigkeit von Garagen, überdachten und nicht überdachten Stellplätzen und Nebengebäuden im Sinne des §14 BauNVO, welche nicht dem temporären oder dauerhaften Aufenthalt von Menschen dienen, sowie vollständig überdeckte Tiefgaragen enthalten (S. 14). Für diese baulichen Anlagen sind keine direkten Flächen ausgewiesen. Damit ist eine entsprechende Nutzung bis an den Waldrand (Traufkante) möglich. Aus diesem Grunde ist folgende Bedingung aufzunehmen:</p> <p>Durch den Bau bzw. die Anlage sind keine Schäden im angrenzenden Waldbestand, weder im oberirdischen Bereich noch durch Erdarbeiten im Wurzelbereich zu verursachen. Gegebenenfalls sind die im angrenzenden Bereich vorhandenen Waldbestände während der Baumaßnahmen durch geeignete Schutzmaßnahmen vor Beeinträchtigungen zu schützen.</p>	<p>Die Hinweise werden unter Punkt III.4 entsprechend ergänzt.</p>
<p>Die Zulassung der oben genannten Ausnahmen für bauliche Anlagen im vorgeschriebenen Waldabstand ist entsprechend § 2 der Waldabstandsverordnung M-V möglich. Vor Zulassung einer Ausnahme muss die Forstbehörde den betroffenen angrenzenden Waldbesitzer beteiligen. Angrenzende Waldbesitzer sind die Gemeinde Ostseebad Binz sowie die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben. Letztere wurden im Rahmen des Verfahrens beteiligt, eine Rückmeldung ist noch nicht im Forstamt eingegangen. Nach Eingang einer Rückmeldung der Waldbesitzer erhalten sie diese, sofern sie verfahrensrelevante Inhalte enthält.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>In der vorliegenden Form ist der B-Plan forstbehördlich abzulehnen. Die Stellungnahme ist negativ zu werten. Für den Fall, dass oben aufgeführte Hinweise Beachtung finden, wird die forstbehördliche Zustimmung zum B-Plan in Aussicht gestellt. <i>Anlage: Lageplan Waldumwandlung und Ersatzaufforstungen</i></p>	<p>s.o.</p>

### 1.8) E.DIS AG

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 06.03.2018</u> Vorbehaltlich weiterer Abstimmungen zur Sicherung unseres vorhandenen Anlagenbestandes gibt es unsererseits keine Einwände gegen Ihre Pla-</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>nungen, wir erteilen dazu unsere grundsätzliche Zustimmung.</p> <p>Durch den Randbereich des Bebauungsplanes verlaufen Mittel- und Niederspannungskabel. Sollten diese baubehindernd wirken, ist schriftlich eine Baufeldfreimachung einzureichen.</p>	
<p>Eine ausreichende Versorgung des geplanten Wohngebietes mit Elektroenergie kann durch Erweiterung unseres vorhandenen Anlagenbestandes abgesichert werden. Hierzu ist es ggf. notwendig eine neue Transformatorenstation zu errichten. Diesbezüglich ist ein Platzbedarf von ca. 20m<sup>2</sup> bereitzustellen. Zu gegebenem Zeitpunkt ist dazu der erforderliche Leistungsbedarf bei uns anzumelden. Danach können die technische Lösung festgelegt und entsprechende Kostenangebote für eine Erschließung oder für Einzelanschlüsse ausgereicht werden.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

### 1.9) EWE NETZ GmbH

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 14.02.2018</u></p> <p>In dem Plangebiet befinden sich Gasverteilungsleitungen der EWE NETZ GmbH mit den zugehörigen Anlagen.</p> <p>Sollten Sie für Ihre weitere Planung Informationen benötigen, können Sie diese schriftlich oder auch gerne über unsere Internetseite (<a href="http://www.ewenetz.de/gas/gas-geodaten.php">http://www.ewenetz.de/gas/gas-geodaten.php</a>) anfordern.</p> <p>Diese Leitungen und Anlagen müssen in ihren Trassen (Lage) und Standorten (Bestand) erhalten bleiben und dürfen weder beschädigt, überbaut, überpflanzt oder anderweitig gefährdet werden. Bitte stellen Sie sicher, dass diese Leitungen und Anlagen durch Ihr Vorhaben weder technisch noch rechtlich beeinträchtigt werden.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p>Wir bitten Sie, uns auch in die weiteren Planungen einzubeziehen und uns frühzeitig zu beteiligen.</p> <p>Sollten Anpassungen unserer Anlagen, wie z.B. Änderungen, Beseitigung, Neuherstellung der Anlagen an anderem Ort (Versetzung) oder andere notwendige Betriebsarbeiten wegen begründeter Vorgaben oder Freigaben erforderlich werden, sollen für die technische Vorgehensweise die geltenden gesetzlichen Regelungen und die anerkannten Regeln der Technik gelten. Die Kosten der Anpassungen bzw. Betriebsarbeiten sind von dem Vorhabenträger vollständig zu tragen und dementsprechend der EWE NETZ GmbH zu erstatten, es sei denn der Vorhabenträger und die EWE NETZ GmbH haben eine anderslautende Kostenverteilung vertraglich geregelt.</p> <p>Die EWE NETZ GmbH plant im Zuge des Bauvorhabens, die Mitverlegung von 1x d 110 Gasverteilungsleitungen. Wir bitten Sie, dieses im Plangenehmigungsverfahren zu berücksichtigen.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

## 1.10) Deutsche Telekom Technik GmbH

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 12.02.2018</u></p> <p>Gegen ihre geplante Baumaßnahme gibt es prinzipiell keine Einwände. Wir weisen jedoch auf folgendes hin: In Ihrem Planungsbereich befinden sich keine Telekommunikationslinien der Telekom, wie aus dem beigefügten Plan zu entnehmen ist. Für die telekommunikationstechnische Erschließung wird im Zusammenhang mit dem oben genannten Bebauungsplan eine Erweiterung unseres Telekommunikationsnetzes erforderlich.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p>Für die Planung benötigen wir frühestmöglich folgende Angaben, gern auch per Mail:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. einen genauen Parzellierungsplan des Bebauungsplanes als pdf. Datei</li> <li>2. die geplanten Wohnungseinheiten (WE) bzw. Geschäftseinheiten (GE) pro Grundstück/Haus</li> <li>3. Handelt es sich um Wohn- oder Ferienhäuser?</li> <li>4. Geben Sie uns bitte die Kontaktdaten des Erschließungsträgers an.</li> <li>5. Geplanter Ausführungszeitraum</li> <li>6. Neue Straßenbezeichnung mit Hausnummern im B-Plan Gebiet</li> </ol>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p>Eine Entscheidung in welcher Technologie (Glasfaser oder Kupfer), der Ausbau im B-Plan erfolgen soll, können wir erst nach Prüfung der Wirtschaftlichkeit und einer Nutzenrechnung treffen. Aus diesem Grund benötigen wir die Aussagen zu den angegebenen Punkten mindestens 4 Monate vor Baubeginn.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p>Wichtig für die telekommunikationstechnische Grundversorgung des B-Plan Gebietes ist es, dass uns durch die Gemeinde, so früh wie möglich, die neuen Straßenbezeichnungen und Hausnummern bekanntgegeben werden.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p>Im Vorfeld der Erschließung ist der Abschluss eines Erschließungsvertrages mit dem Erschließungsträger (Bauträger) notwendig.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p>Wir machen darauf aufmerksam, dass aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten für die telekommunikationstechnische Erschließung und gegebenenfalls der Anbindung des Bebauungsplanes eine Kostenbeteiligung durch den Bauträger erforderlich ist.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p>Für die nicht öffentlichen Verkehrsflächen ist die Sicherung der Telekommunikationslinien mittels Dienstbarkeit zu gewährleisten.</p> <p>Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordinierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger ist es notwendig, dass Beginn und</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Bebauungsplangebiet der Deutschen Telekom Technik GmbH so früh wie möglich, mindestens 2 Monate vor Baubeginn, schriftlich angezeigt werden.  
Wir möchten Sie bitten, den Erschließungsträger auf diese Punkte aufmerksam zu machen.  
*Anlage Lageplan*

**2) Behörden ohne Anregungen und Hinweise**

- Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern (14.02.2018)  
(aus agrarstruktureller und landwirtschaftlicher Sicht)
- Landesamt für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern (22.02.2018)
- Wasser- und Bodenverband „Rügen“ (19.02.2018)
- Industrie- und Handelskammer, Geschäftsstelle Stralsund (06.03.2018)
- Handwerkskammer Ostmecklenburg-Vorpommern (02.03.2018)
- Handelsverband Nord (12.03.2018)
- Polizeiinspektion Stralsund (06.02.2018)
- Deutsche Bahn AG (08.02.2018)

**3) benachbarte Gemeinden ohne Anregungen und Hinweise**

- Gemeinde Ostseebad Sellin (08.02.2018)
- Gemeinde Zirkow (21.02.2018)
- Stadt Sassnitz (01.03.2018)
- Stadt Bergen (08.03.2018)
- Gemeinde Lancken-Granitz (21.03.2018)

**4) Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern**

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 28.03.2018</u> mit der 3. Änderung des o.g. Bebauungsplanes sollen am nördlichen Ortsrand von Binz die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung eines neuen Wohnquartiers, einer angrenzenden Ferienwohnbebauung sowie einem Parkhaus geschaffen werden. Das Plangebiet (rd. 4,9 ha) umfasst den nördlichen Abschnitt des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 9 „Alte Gärtnerei / MZO“. Die bislang un bebauten Flächen werden aktuell vorwiegend als Großparkplatz genutzt. Im Geltungsbereich des o.g. Bebauungsplanes werden ein allgemeines Wohngebiet (WA) sowie zwei Sondergebiete mit den Zweckbestimmungen "Ferienhaus" und "Parkhaus" festgesetzt. Zur Sicherung der Wohnungsversorgung der örtlichen Bevölkerung wird auf den gemeindlichen Flächen ein Wohnquartier mit gemischter Nutzung geplant. So sind Wohnungen in verschiedenen Wohnformen (Mehrgenerationswohnen, Mietwohnungen, Reihenhäuser) einschließlich Pflegewohnen und Altenpflege für rund 250 Einwohner vorgesehen. Das städtebauliche Konzept sieht entlang der Poststraße zwei größere Geschosswohnungsblöcke vor, von denen der südliche als Mietwohnungen und der nördliche als Pflegewohnheim bebaut werden sollen. In der zweiten Reihe werden die Gebäude kleinteiliger. Hier sind Stadthäu-</p>	<p>Sachdarstellung ist zutreffend.</p>

<p>ser und Appartmenthäuser zur Förderung der innerstädtischen Eigentumsbildung vorgesehen. Richtung Küstenwald schließt an das allgemeine Wohngebiet ein Ferienhaus-gebiet an. Die Bebauung soll aus fünf aufgelockerten viergeschossigen Einzelhäusern, mit einem rechnerischen Potenzial von bis zu 90 Nutzungseinheiten, bestehen. Als Ersatz des wegfallenden bisherigen Parkplatzes ist südlich des Plangebiets - entlang der Poststraße - ein dreigeschossiges Parkhaus mit ca. 520 Plätzen vorgesehen. Der Bau eines Parkhauses - mit fußläufiger Anbindung an Promenade/ Strand - soll zudem zur Verringerung des Parksuchverkehrs im Ort beitragen.</p>	
<p>Der wirksame Flächennutzungsplan stellt den Planbereich als Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ sowie „Sportanlagen“, als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Parkplatz“ sowie als Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung „Sporteinrichtungen“ dar. Damit der Bebauungsplan dem Entwicklungsgebot nach § 8 Abs. 2 BauGB entspricht, soll der Flächennutzungsplan im Parallelverfahren angepasst werden.</p>	<p>Sachdarstellung ist zutreffend.</p>
<p>Die Gemeinde Ostseebad Binz wird im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (RREP VP, 2010) als Grundzentrum ausgewiesen und stellt somit gemäß Ziel 4.1 (3) RREP VP einen Schwerpunkt der Wohnbauflächenentwicklung dar.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Mit der geplanten Änderung sollen neue Bauflächen erschlossen werden. Der Standort der Planung, die Größe, die Kapazität, die Wohnform sowie die geplanten städtebaulichen Strukturen sind vor dem Hintergrund der landesplanerischen Zielsetzung einer auf die Innenentwicklung ausgerichteten Orts- und Siedlungsentwicklung gemäß 4.1 (5) Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V, 2016) sowie der Programmsätze 4.1 (4), (6) RREP VP zur Siedlungsstruktur darzulegen und zu begründen.</p>	<p>Nach 4.1 (5) LEP sind in den Gemeinden die Innenentwicklungspotenziale sowie Möglichkeiten der Nachverdichtung vorrangig zu nutzen. Unter Flächenneuanspruchnahme oder auch Flächenverbrauch wird insbesondere die Umwandlung von landwirtschaftlich genutzten Flächen und Waldflächen in Siedlungs- und Verkehrsflächen verstanden. Bei den überplanten Flächen handelt es sich um einen Bereich mit Baurecht nach § 30 BauGB mit Ausweisung von Gemeinbedarfsflächen, Verkehrsflächen „Parkplatz“ sowie Grünflächen „Sportanlagen“, sämtlich Nutzungen, die der Kategorie der Siedlungs- und Verkehrsflächen zuzurechnen sind. Damit entspricht die Planung dem Ziel des Flächensparens (als Vermeidung der Zunahme von Siedlungs- und Verkehrsflächen).</p> <p>Alternative größere Flächen, vor allem nicht solche, bei denen die Gemeinde als Eigentümerin eine soziale Ausrichtung sicherstellen kann, sind im Gemeindegebiet nicht vorhanden.</p>
<p>Die Gemeinde Binz übernimmt mit ihrer zentralörtlichen Funktion auch die Aufgabe zur Sicherung von altersgerechten Wohnanlagen (4.2 (4) LEP M-V). Die Errichtung von Seniorenwohnungen und Servicewohnanlagen soll aus räumordnerischer Sicht städtebaulich integriert und in günstiger Zuordnung zu Einrichtungen der Infrastruktur erfolgen. Aufgrund der siedlungsstrukturellen Randlage ist das Vorhaben um Angaben zu den geplanten Wohneinheiten zu untersetzen. Zudem ist die</p>	<p>Das Plangebiet bietet eine günstige Zuordnung zu Einrichtungen der Infrastruktur. Angrenzend befinden sich die Grundschule sowie eine Turnhalle mit Nutzung durch Vereinssport. Eine Haltestelle des ÖPNV liegt im Plangebiet. Die Strandpromenade (als Erholungsfläche) ist fußläufig erreichbar.</p> <p>Die Gesamtanzahl der Wohneinheiten ist keine sinnvolle städtebauliche Kennziffer, da sie nur unzureichend mit der Anzahl der Einwohner korreliert ist und nach § 9 BauGB nicht Gegenstand von Festsetzungen sein kann.</p>

<p>Standortwahl im Hinblick auf den Programmpunkt 4.2 (4) des Regionalen Raumentwicklungsprogramms Vorpommern zu begründen.</p> <p>Eine abschließende raumordnerische Bewertung zum o.g. Vorhaben kann nicht gefällt werden, da folgende Unterlagen fehlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kapazitätsangaben in Wohneinheiten (WE)</li> <li>- Erläuterungen zu den Innenentwicklungspotenzialen sowie Möglichkeiten der Nachverdichtung im Ostseebad Binz gemäß Programmsatz 4.1. (5) LEP M-V zu Siedlungsentwicklung</li> <li>- Begründung der Standortwahl der altersgerechten Wohnanlage gemäß Programmsatz 4.2 (4) RREP VP zu Stadt- und Dorfentwicklung</li> </ul> <p>Ich bitte darum, die Planunterlagen weiter auszuführen.</p>	<p>Zudem sind auch Ferienwohnungen Wohnungen im Sinne LBauO M-V. Die Anzahl der für das Wohngebiet angestrebten Einwohner wurde in der Begründung auf Grundlage der möglichen Geschossfläche ermittelt und angegeben, was vom AfRLP offensichtlich zur Kenntnis genommen wurde.</p> <p>Bei einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von rund 2 Personen/Haushalt wäre folglich von ca. 125 Dauerwohnungen auszugehen. Diese Zahl kann jedoch durch einen hohen Anteil altersgerechter (Single-)Wohnungen nach oben, bei mehr größeren familientauglichen Wohnungen auch nach unten beeinflusst werden. In beiden Fällen bliebe die Wohnflächenausstattung je Einwohner und damit die Gesamteinwohnerzahl in etwa konstant.</p>
--	---

#### 5) **Stellungnahmen der Öffentlichkeit**

- Es liegen keine Stellungnahmen vor

#### 6) **Öffentlichkeit ohne Anregungen und Hinweise**

- Jagdverband Rügen e.V. (16.02.2018)
- DBU Naturerbe GmbH (26.02.2018)

Gemeinde Ostseebad Binz, November 2019



Dipl. Ing. Kirsten Fuß  
 Freie Landschaftsarchitektin bdla

Dipl. Ing. Lars Hertelt  
 Freier Stadtplaner und Architekt

Dr. Ing. Frank-Bertolt Raith  
 Freier Stadtplaner und Architekt

Partnerschaftsgesellschaft  
 Mannheim PR 100023

76133 Karlsruhe, Hirschstraße 53  
 Tel: 0721 378564

18439 Stralsund, Frankendamm 5  
 Tel: 03831 203496

www.stadt-landschaft-region.de  
 info@stadt-landschaft-region.de

## Abwägungsvorschlag

**Stellungnahmen im Rahmen der erneuten Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 (2) und § 4 (2) BauGB und § 2 BauGB zur 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 9 „Alte Gärtnerei - MZO“ der Gemeinde Ostseebad Binz**

### 1) Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange nach § 4 BauGB

#### 1.1) Landkreis Vorpommern Rügen, *Stellungnahme vom 17.11.2020*

##### I. Städtebauliche und planungsrechtliche Belange

Anregungen und Bedenken	Abwägung
Die Gemeinde Ostseebad Binz führt eine neue Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung mit geänderten Unterlagen durch. Insbesondere der südliche Planbereich wurde hinsichtlich der Verkehrsführung inhaltlich abgeändert und der Geltungsbereich der 3. Änderung gegenüber dem vorherigen Entwurf vom 15. November 2019 erweitert.	Sachdarstellung ist zutreffend.
Die in meiner Stellungnahme vom 31. Januar 2020 benannten Probleme bezüglich der getroffenen Festsetzungen zur Art und Maß der baulichen Nutzung, der suboptimalen Verkehrsführung in Bezug auf die bereits vorhandene Verkehrsbelastung, sowie dem fehlenden aktiven Schallschutz wurden jedoch auch in vorliegendem Entwurf nicht gelöst. Diesbezüglich werden nachfolgend weitere zusätzliche Hinweise gegeben:	Die Hinweise wurden in der Abwägung berücksichtigt; siehe hierzu das Abwägungsprotokoll zur Stellungnahme des LK vom 31.01.2020.
Seitens der gesonderten Betrachtung zum Immissionsschutz werden als Ergebnis zwar die Wohnnutzungen im urbanen Gebiet MU2 ausgeschlossen, aber nicht abschließend die Verträglichkeit mit anderen Nutzungen (z.B. gesunde Arbeitsverhältnisse in den dort zulässigen Geschäfts- und Bürogebäuden) geprüft.	Für den Bereich wurden passive Schallschutzmaßnahmen entsprechend der Anforderungen nach DIN 4109 festgesetzt. Die Schutzanforderungen erstrecken sich auf alle schutzbedürftigen Nutzungen.
Sofern lediglich von einer Verkehrszunahme von zusätzlich entstehenden Wohneinheiten ausgegangen wird (siehe Bericht B2315_3 Seite 11), kann dies zu einem Abwägungsfehler führen. Der der Gebietsversorgung dienende Verkehr (z.B.	Die Verkehrszunahme wurde in der Begründung u.a. gemäß den <i>Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen</i> (hrsg. von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2006) abgeleitet und enthält auch Wirtschaftsverkehre.

<p>Anlieferung, Läden) muss mit sowohl bei der Verkehrslenkung als auch bei der Immissionsprognose betrachtet werden. Die dargestellten Rasterlärnkarten sind inhaltlich nicht mit den Festsetzungen zur Verkehrsführung abgestimmt (Planstraße S und Fußgängerbereich/ zentraler Platz - Seite 15, 16 und folgende). Die Schallausbreitung auf angrenzende Bereiche (z.B. innerhalb des Bereichs der Schule) wurde nicht zeichnerisch dargestellt, da nur die Auswirkungen innerhalb des Plangebietes betrachtet wurden.</p>	<p>Planstraße V und S haben als Anliegerstraßen nur eine untergeordnete Bedeutung und spielen für die Ermittlung des Verkehrslärms keine Rolle.</p> <p>Da der Verkehrslärm durch die bestehenden Verkehrswege / Verkehrsmengen verursacht wird, ist die Bewertung der Auswirkungen des Verkehrs auf angrenzende Bereiche nicht erforderlich. Die Emissionspegel der planinduzierten zusätzlichen Verkehre wurden im Schallgutachten jedoch berücksichtigt (vgl. Tabelle 4), sie liegen jedoch um mehr als 10 dB(A) unterhalb der Emissionspegel der entsprechenden Straßenabschnitte für den Prognosefall 2030 ohne planbedingten Zusatzverkehr und sind damit nicht in der Lage, die Berechnungsergebnisse zu beeinflussen.</p>
<p>Lärminderungsmaßnahmen (siehe Begründung Seite 13) wurden nicht festgesetzt.</p>	<p>Bei der Planung handelt es sich um eine Angebotsplanung. Ein Parkhaus ist in einem MU grundsätzlich zulässig (vgl. auch § 12 BauNVO). Um die Möglichkeit zur Errichtung eines Parkhauses an der vorgesehenen Stelle vor dem Hintergrund der schalltechnischen Anforderungen nach TA-Lärm zu belegen und so die Planungsziele abzusichern, wurden zu erwartende Emissionen im Rahmen einer Immissionsprognose mit generalisierenden Annahmen bereits im Bebauungsplanverfahren gutachterlich untersucht. Der Nachweis der Einhaltung der schalltechnischen Anforderungen nach TA-Lärm ist abschließend unter Berücksichtigung der konkreten baulichen Spezifikation (Fassadenkonstruktion, Lage der Einfahrt, evtl. Haustechnik) im Baugenehmigungsverfahren zu führen.</p>
<p>Aufgrund ihrer Abwägungserheblichkeit sollten alle Auswirkungen innerhalb des Plangebietes als auch auf angrenzende Bereiche innerhalb der Begründung sachlich benannt werden.</p>	<p>s.o.</p>
<p>Die Verkehrsbetrachtung ist auf den gesamten Verlauf der Dollahner Straße auszudehnen, da diese der Erschließung des Ortes auf ca. 2 km Länge dient. Der Zu- und Ablaufverkehr des gesamten Bereiches zwischen Plangebiet und Wyllichstraße findet lediglich an zwei Stellen statt: im Süden am Kreisel und im Norden am Knotenpunkt innerhalb des Geltungsbereichs des vorliegenden Bebauungsplans.</p>	<p>Die Dollahner Straße ist zweifellos die Haupterschließung des Stadtteils Neu-Binz. Sie spielt für die Anbindung des Plangebiets jedoch nur eine untergeordnete Rolle, da das Ortszentrum sowie die Einzelhandelsstandorte besser über die Proraer Chaussee / L29 erreichbar sind.</p>
<p>Die Wegeführungen von Fuß-, Rad-, Kraft- und Schwerlastverkehr sind nochmals auf ihre Tauglichkeit zu prüfen. Als unbetrachtetes Beispiel lässt sich u.a. der Fernradverkehr anführen (Ostseeküstenradweg von Norden nach Süden durch das Plangebiet mit zügiger Querung des Quartiers ohne Absteigen) oder die von Süden kommenden Verkehrsnutzer. Die Zufahrt zum Parkhaus sollte geprüft werden. Den Aussagen innerhalb der Begründung unter Seite 43, dass die Planung tendenziell zu einer Verkehrsreduzierung im gesamten Ortsbereich beitragen wird, kann nicht gefolgt werden.</p>	<p>Aussage ist sachlich unzutreffend. Der Fahrradverkehr soll, wie aus der Planzeichnung ersichtlich, auf Höhe der Planstraße E über eine Querungshilfe von der Proraer Chaussee auf die Planstraße V geleitet werden. Die Planstraße V schließt im Süden an den bestehenden Radweg auf der Ostseite der Dollahner Straße an.</p> <p>Die Lage der Zufahrt zum geplanten Parkhaus ist in der Satzung nicht festgelegt.</p> <p>Die Aussage, dass durch ein konsequentes Abfangen des Besucherverkehrs (insb. Tagesgäste und Pendler) am Ortsrand der innerstädtische Ziel- und Quellverkehr einschließlich eines un gelenkten Parksuchverkehrs im Zentrum verringert werden kann, entspricht den gängigen Erkenntnissen der Verkehrsplanung.</p>
<p>Ein verkehrsberuhigter Bereich ist nur festsetzbar,</p>	<p>Die Anforderungen an verkehrsberuhigte Bereiche sind</p>



sofern der tatsächlich aufkommende Verkehr (dazu sind alle Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen) dies zulässt und in seiner Menge nicht der Funktion der „Beruhigung“ widerspricht. Das Planungsziel mit Schaffung eines urbanen Gebietes ist eine Belebung des Quartiers.	bekannt. Der Begriff des urbanen Gebiets bedeutet nicht, dass keine funktionale Gliederung, die in rückwärtigen Bereichen auch eine entsprechende Verkehrsberuhigung ermöglicht, möglich wäre.
Die Gemeinde sollte Überlegungen anstellen, den Geltungsbereich des Bebauungsplanes zur Landesstraße hin zu erweitern und in Abstimmung mit dem Straßenbauamt Stralsund den Knotenpunkt welcher bereits als Unfallschwerpunkt bekannt ist, neu zu regeln. Die Bahnüberquerung ist für die gesicherte Erschließung des Plangebietes essentiell. Ich verweise hierzu auf meine nachfolgende ausführliche Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde.	Die Anregung auf Erweiterung des Geltungsbereichs wird nicht berücksichtigt. Der Umbau des Knotens ist wünschenswert, aber nicht Voraussetzung für die Umsetzung des Baugebiets.
Im jetzigen Entwurf wurden 15 bereits 2006 festgesetzte Straßenbäume entfernt. Diese straßenbegleitende Baumreihe sollten eine begrünende und leitende Funktion im Freiraum übernehmen. Seitens der Gemeinde ist sich im Zuge der weiteren Überlegung zur Führung des Rad- und Fußgängerverkehrs an der Prorarer Allee auch mit diesem Belang nochmals auseinandersetzen. Die vorgenommene Darstellung von den bereits vorhanden Baumstrukturen innerhalb der Grünfläche 02 und außerhalb des Geltungsbereiches der 3. Änderung ist kein Ersatz.	Im angesprochenen Bereich verläuft die Trasse von vorhandenen Trinkwasserhaupt- und -versorgungsleitungen (2 x DN 200 St u. DN 400 GGG) sowie der Abwasserdruckleitung DN 400 AZ. Baumpflanzungen sind mit den Belangen des Leitungsschutzes nicht vereinbar, worauf der ZWAR als Leitungsträger ausdrücklich hingewiesen hat. Innerhalb der neu festgesetzten Grünfläche ist eine mit den Belangen des Leitungsschutzes kompatible Bepflanzung vorzunehmen.
Innerhalb der Begründung werden die getroffenen Festsetzungen und das geplante städtebauliche Konzept beschrieben. Eine Begründung, warum beispielsweise Nutzungen ausgeschlossen werden, sollte genauso wie die jeweiligen Gebietsausweisungen selbst noch ergänzt werden (siehe meine Stellungnahme vom 31. Januar 2020). Gleiches gilt für die Begründung der starken baulichen Verdichtung und der örtlichen Bauvorschriften. Das Parkhaus wurde nicht als zwingende Nutzungsart festgesetzt. Es können auch andere Nutzungen entstehen (beispielsweise Vergnügungstätten, soziale und kulturelle Anlagen, Bürogebäude etc., Begründung Seite 14)	Die festgesetzten Baugebiete sowie die Beweggründe für die abschnittsweise Modifikation der Nutzungsartenkataloge wurde im Abschnitt 2.2.1 in der Begründung umfangreich dargelegt. Die Grundstücke sind sämtlich im Eigentum der Gemeinde, so dass innerhalb des Plangebiets selbst keine privaten Belange von Grundstückseigentümern durch die Modifikation der jeweiligen Nutzungsartenkataloge betroffen sind.
Die textliche Festsetzung (TF) Nr. I.2.1 c) ist hinsichtlich der Angabe des Waldabstandsbereiches der nachfolgenden Festsetzung d) anzugleichen.	Der Anregung wird nicht gefolgt, da TF I.2.1c) sich auf einen anderen Ausnahmetatbestand nach WaldAbstVO M-V bezieht als der folgende Absatz.
Bei der TF I.2.1 b) ist der gesetzliche Bezug auf § 23 Abs. 5 BauGB zu prüfen.	Der Bezug auf § 23(5) BauNVO ist zutreffend, da es hier um die Überschreitung durch untergeordnete Bauteile nach Landesrecht geht.
Die TF I.2.2. ist redaktionell anzupassen.	Der Rechtschreibfehler wird beseitigt.
Es fehlt immer noch eine textliche Festsetzung zu den Grünflächen.	Eine textliche Festsetzung zu Grünflächen ist nicht erforderlich. In der Planzeichnung wird eine Zweckbestimmung für die festgesetzten Grünflächen angegeben.
Überflüssige und widersprüchliche Planzeichen sind zu entfernen. Die vorhandene Vermessungsgrundlage sollte mit dargestellt werden.	Hinweis wird berücksichtigt.
Der städtebauliche Entwurf (Abbildung 5) ent-	Hinweis ist zutreffend.

spricht nicht (mehr) den aktuellen Festsetzungen.	
Bezüglich der geplanten Tiefgaragen weise der Vollständigkeit halber darauf hin, dass oberirdische Stellplätze gemäß § 12 Abs. 2 BauNVO im aktuellen Entwurf auch zulässig sind.	Hinweis ist zutreffend. Bei Errichtung oberirdischer Stellplätze wird jedoch die zulässige Bebauungsdichte (bezogen auf die mögliche Bruttogeschossfläche) nicht ausgeschöpft werden können.
Alle bisher nicht berücksichtigten Belange meiner beiden vorhergehenden Stellungnahmen erhalte ich hiermit aufrecht.	Siehe hierzu das gesonderte Abwägungsprotokoll zur Stellungnahme des LK vom 31.01.2020.

## II. Immissionsschutz

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p>Die Ausführungen zum Immissionsschutz im vorgelegten Entwurf zum Bebauungsplan haben sich inhaltlich nicht zu den vorhergehenden Begründungen geändert. Nach wie vor ist der Schutz der Betroffenen vor unzumutbaren Geräuschimmissionen nicht gewährleistet. Das betrifft sowohl den Außenbereich als auch den Wohnbereich wegen der fehlenden Festsetzung von schallgedämpften Lüftungseinrichtungen in Wohn- und Schlafräumen. Die Ablehnung von notwendigen aktiven Schallschutzmaßnahmen wurde nicht stichhaltig begründet. Die immissionsschutzrechtliche Stellungnahme vom 31. Januar 2020 bleibt bestehen.</p>	<p>Die Anforderungen an den passiven Schallschutz ergeben sich aus DIN 4109, deren Anforderungen durch entsprechende Festsetzung als verpflichtende Festsetzungen in die Satzung aufgenommen werden.</p> <p>Hinsichtlich der Möglichkeit aktiver Schallschutzmaßnahmen wurde bereits in der Abwägung zur 3. Änderung des Flächennutzungsplans ausgeführt: „Hinsichtlich einer möglichen Festsetzung zur Schallschutzwand ist festzuhalten, dass die Anteile von L29 (DTV 11.280 Kfz/24h bei 60m Abstand) und Poststraße (DTV 4320 Kfz/24h bei 12m Abstand) nahezu gleich groß sind, so dass eine straßenbegleitende Lärmschutzwand an der L 29 nur eine eingeschränkte Wirkung entfalten würde.“ Aktive Schallschutzmaßnahmen sind aufgrund der angestrebten verdichtet mehrgeschossigen Bebauung nicht wirkungsvoll. Bei einer Höhe des Immissionsortes von mind. 7,0 m im 3. Vollgeschoss bleibt eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4,25 m für die Obergeschosse wirkungslos. Zudem stellt eine solche Wand eine größere Einschränkung für die Wohnqualität der dahinter liegenden Wohnräume dar als entsprechende Maßnahmen zur Grundrissorganisation (Ausrichtung) oder Fassadenkonstruktion.</p> <p>Sinnvoller erscheint daher, auf die Belastung durch den Verkehrslärm mit spezifischen baulichen Lösungen zu reagieren. Für die geplante Bebauung innerhalb Lärmpegelbereich IV sollen daher bereits bei der Grundrissgestaltung schalltechnische Gesichtspunkte berücksichtigt werden; dementsprechend wurde festgesetzt: „Für die geplante Bebauung innerhalb Lärmpegelbereich IV sollten bei der Grundrissgestaltung schalltechnische Gesichtspunkte derart berücksichtigt werden, dass Schlafräume auf der von der Proraer Allee abgewandten Gebäudeseite liegen. Sofern eine Anordnung dieser Räume an der lärmzugewandten Fassade nicht vermieden werden kann, sind passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster und Schalldämmlüfter insbesondere für Schlafräume zur Gewährleistung einer ausreichenden natürlichen Belüftung) vorzusehen. Die schallgedämmten Lüfter sind beim Nachweis der erforderlichen Schalldämm-Maße zu berücksichtigen.“ Auf der Gebäuderückseite (schallabgewandt) werden nur geringe (bei offener Bauweise) oder überhaupt keine Überschreitungen der Orientierungswerte mehr erreicht.</p>
Den Aussagen innerhalb der Begründung (Seite 43), dass das Vorhaben hinsichtlich des Schutzgutes Mensch und seiner Gesundheit als positiv zu	Im Umweltbericht sind die projektbezogenen Auswirkungen der Planung zu betrachten. Die Aussage, dass vom Vorhaben keine das Schutzgut Mensch (Wohnen, Woh-

<p>bewerten ist, kann nicht gefolgt werden.</p>	<p>numfeld, Gesundheit) beeinträchtigenden Wirkungen ausgehen, ist wie folgt begründet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Im gesamten Ortsbereich kann die Planung tendenziell zu einer Verkehrsreduzierung (Vermeidung von Ziel-/ Quellverkehr bzw. Parksuchverkehr) beitragen, indem Tagesgäste bereits am Rand des Siedlungsbereichs in ein zentrales Parkhaus gleitet werden. Das Parkhaus ist über die Promenade an die touristische Infrastruktur sowie den Zentrumsbereich gut angebunden.</li> <li>• Mit der Entwicklung von Flächen für einen sozialorientierten Wohnungsbau (altersgerechte Wohnungen, preiswerte Mietwohnungen) wird den Wohnbedürfnissen der Bevölkerung entsprochen.</li> <li>• Zusätzliche Versiegelungen sowie die Zunahme des Verkehrs werden an einem klimatisch unbedenklichen Ort in unmittelbarer Küstennähe keine klimatischen Belastungen bzw. sonstigen Beeinträchtigungen für die Wohn- / Ferienwohnnutzung verursachen. Gesundheitsgefährdende Auswirkungen in Bezug auf Schadstoff- oder Lärmemissionen gehen vom geplanten Vorhaben nicht aus.</li> </ul>
---	---

### III. Verkehrssicherung und -lenkung

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p>Zunächst verweise ich auf meine zurückliegende Stellungnahme vom 31. Januar 2020.</p>	<p>Siehe hierzu das gesonderte Abwägungsprotokoll zur Stellungnahme des LK vom 31.01.2020.</p>
<p>Aus den Unterlagen wird nicht deutlich, ob mit der getroffenen Festsetzung die Anlage eines verkehrsberuhigten Bereichs gemäß StVO vorgesehen ist. Die Abbildung Nr. 7 ist diesbezüglich nicht eindeutig und nicht lesbar. Gemäß den einschlägigen Regelwerken wäre dies hier nicht möglich, da der verkehrsberuhigte Bereich eine vorwiegende Aufenthaltsfunktion besitzt. Ein Durchgangsverkehr ist auszuschließen.</p> <p>Für die Errichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs wäre ein niveaugleicher Ausbau der Straßenflächen notwendig zur gemeinsamen Nutzung der Verkehrsflächen durch Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrer (siehe auch weitere Hinweise der Verwaltungsvorschrift der StVO zur Gestaltung eines verkehrsberuhigten Bereichs). Zur Anordnung des Zeichens 325.1/325.2 „Verkehrsberuhigter Bereiche StVO wären keine weiteren Verkehrszeichen in dem Bereich anzuordnen. Auch auf eine Markierung, außer zur Kenntlichmachung von Parkplätzen, wäre in dem Bereich zu verzichten.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen. In der rückwärtigen Planstraße V soll es keinen motorisierten Durchgangsverkehr geben.</p>
<p>Eine Bebauung mit Geschäften steht einer Errichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches entgegen, da auch hier Suchverkehr entstehen wird.</p>	<p>Hinweis ist sachlich unzutreffend. Geschäfte werden entlang der Proraer Allee sowie am Fußgängerbereich entstehen.</p>
<p>Da der Knotenpunkt Proraer Allee / L29 / Dollahner Straße bereits jetzt an seine Grenzen stößt, ist eine komplette Überplanung notwendig. Der Knoten zur Landesstraße ist bereits als Unfallschwerpunkt gewertet und wird mit dem Bebauungsplan weiteren Verkehr aufnehmen müssen. Des Weiteren</p>	<p>Hinweis wird nicht berücksichtigt. Der Umbau des Knotens ist wünschenswert, aber nicht Voraussetzung für die Umsetzung des Baugebiets.</p>

<p>ren ist die Aufstellfläche an benanntem Knotenpunkt nicht für Fahrzeuge länger 12 Meter ausgelegt, sodass auch die Führung des Baustellenverkehrs im Vorhinein geregelt werden muss.</p>	
<p>In den mir nun vorliegenden Unterlagen erscheint die Hauptverkehrsführung von der L29 kommend geradeaus am geplanten Parkhaus vorbei in Richtung Ort Binz. Es handelt sich bei der jetzigen Verkehrsführung jedoch um eine abknickende Vorfahrtsstraße mit Hauptrichtung Prora. Diese Beschilderung dient der zügigen Räumung des Bahnübergangs (BÜ) und der L29. Eine Änderung dieser Verkehrsführung ist nur an einem von der L29 und dem BU weiter entfernten Punkt möglich.</p>	<p>In der Satzung werden keine Festlegungen zur Verkehrslenkung getroffen, so dass die Aussage ins Leere geht.</p>
<p>Es ist nicht ersichtlich, wie mit dem überregionalen Radverkehr umgegangen wird. Bei dem von Prora nach Binz verlaufenden Geh- und Radweg handelt es sich um einen überregional und stark frequentierten Geh- und Radweg. Dieser wird in den Unterlagen nicht ausreichend beachtet. Eine Führung des überörtlichen Radverkehrs über den „zentraler Platz“ ist nicht möglich, da dieser eine Aufenthaltsfunktion erfüllen soll.</p>	<p>Der Fahrradverkehr soll, wie aus der Planzeichnung ersichtlich, auf Höhe der Planstraße E über eine Querungshilfe von der Proraer Allee auf die Planstraße V geleitet werden und schließt dann im Süden an den bestehenden Radweg auf der Ostseite der Dollahner Straße an.</p>
<p>Weiter ist für mich nicht ersichtlich, wie der Rückstau ins Parkhaus (an den Schlagbaum heranfahren, Parkgebühren und ggf. Einstellbedingungen erfassen, Karte ziehen oder gar anderen Parkraum suchen) geregelt wird. Dieser kann in keinem Fall zu Lasten der Räumung des BO bzw. der L29 gehen. Durch die Schließung des Großparkplatzes wird der Verkehr im Knotenpunkt BÜ - L29 - Proraer Allee - Dollahner Straße deutlich zunehmen, da auch der Parkraumsuchverkehr von Prora diesen Knotenpunkt passieren muss. Zudem wurde der Großparkplatz, anders als in den Unterlagen dargestellt, nicht in der erschöpfenden Auslastung genutzt.</p>	<p>Bei der Planung handelt es sich um eine Angebotsplanung. Ein Parkhaus ist in einem MU grundsätzlich zulässig (vgl. auch § 12 BauNVO). Die Lage der Zufahrt ist planungsrechtlich nicht festgesetzt. Maßnahmen zur Vermeidung eines Rückstaus in den Kreuzungsbereich hinein sind in der Erschließungsplanung bzw. der Hochbauplanung zu berücksichtigen (z.B. Bemessung einer separaten Einfahrspur, Wechselschilder mit Angabe zu verfügbaren Parkplatzkapazitäten, etc.).</p>
<p>In den Berechnungen des Verkehrsaufkommens muss berücksichtigt werden, dass dieser BÜ auf einer Länge von 1,8 Kilometern in Richtung Binz und 3,5 Kilometern in Richtung Prora der einzige Übergang von überörtlichem und innerörtlichem Verkehr ist. Somit muss auch die Erschließung weiterer Gebiete in die Berechnung einbezogen werden. Auch ist für die urbanen Gebiete kein Verkehr berechnet worden, jedoch wird dieser unweigerlich aufkommen. Eine Nachreichung der Unterlagen ist erforderlich.</p>	<p>s.o. Der Umbau des Knotens ist wünschenswert, aber nicht Voraussetzung für die Umsetzung des Baugebiets. Die Bewertung möglicher verkehrstechnischer Auswirkungen durch die Erschließung weiterer Gebiete ist nicht Gegenstand der Planung. Die planbedingte Verkehrszunahme ist auch unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten nicht erheblich. Selbst wenn das gesamte zusätzliche Verkehrsaufkommen direkt über den Bahnübergang zur L29 geht, würde die Zunahme im Bereich des Bahnübergangs nur 11% betragen und damit innerhalb der allgemein zu erwartenden Verkehrszunahme im Prognosezeitraum bleiben.</p>
<p>Der BÜ muss in den Planungen ebenfalls berücksichtigt werden, da dieser über keine Fußgänger- und Radfahrerführung verfügt. Diese macht sich allerdings erforderlich, da der gemeinsame Geh- und Radweg an der Landesstraße verläuft. Diese Tatsache entbindet nicht von dem Erfordernis, die Radfahrer auch innerhalb des B-Planes (zur Ortsmitte) zu leiten.</p>	<p>s.o. Die Problematik des Fußgänger-/Radverkehrs ist seit Jahren bekannt, besteht unabhängig von einer Bebauung der Flächen östlich der Proraer Chaussee und ist daher separat vom Bebauungsplanverfahren zu lösen.</p>

Ich empfehle der Gemeinde Ostseebad Binz, einen Verkehrsplaner in die Planungen mit einzubeziehen.	Die parallel bearbeitete Erschließungsplanung wird durch ein qualifiziertes Büro betreut.
Für die Lärmbelastung ist laut Begründung ein Lärmschutzwall erforderlich. Dieser ist in den Unterlagen allerdings nicht eingezeichnet bzw. vorhanden.	Die Errichtung eines Lärmschuttwalls ist nicht vorgesehen. Der Bebauungsplan stellt zum Schutz vor Verkehrslärm auf Vorgaben zur Grundrisslösung sowie passiven Schallschutz ab.
Verkehrsregelnde Maßnahmen, insbesondere durch Verkehrszeichen, unterliegen der Prüfung und Genehmigung durch die Straßenverkehrsbehörde. Diese sind im Rahmen der Entwurfsplanung gemeinsam abzustimmen und einzureichen. Ein Beschilderungs- und Markierungsplan ist in mindestens zweifacher Ausführung zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen. In die notwendige straßenbauliche Entwurfsplanung bitte ich, die Straßenverkehrsbehörde frühzeitig einzubeziehen.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in der Erschließungsplanung berücksichtigt.
Abschließend stelle ich fest, dass ich dem Bebauungsplan in der mir vorliegenden Form nicht zustimmen kann.	s.o.

#### IV. Bodenschutz

Anregungen und Bedenken	Abwägung
Neben den im Plan dargelegten bodenspezifischen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen, wie z.B. Reduzierung des Versiegelungsgrades durch Vorgaben zur Verwendung versickerungsfähiger Beläge oder Vorgaben zu Dachbegrünung, sollte auf Grund der Versiegelungen im Plangebiet, die einen vollständigen Verlust der natürlichen Bodenfunktion bedeutet, die Entsiegelung entsprechender Flächen durch die Gemeinde geprüft werden.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen. In der Gemeinde Ostseebad Binz bestehen keine geeigneten Flächen, die entsiegelt werden könnten. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass eine Entsiegelung in der Eingriffs-/Ausgleichsbilanz als Maßnahme nach HzE nur in Kombination mit weiteren Maßnahmen anrechnungsfähig ist, eine isolierte Entsiegelung etwa durch Verringerung befestigter Verkehrsflächen scheidet damit als mögliche Maßnahme aus.

#### V. Brandschutz

Anregungen und Bedenken	Abwägung
Aus der Sicht des vorbeugenden Brandschutzes sind folgende Grundsätze einzuhalten: - Schaffung ausreichender Anfahrts-, Durchfahrts- bzw. Wendemöglichkeiten für Fahrzeuge der Feuerwehr und des Rettungsdienstes; - Ordnungsgemäße Kennzeichnung der Wege, Straßen, Plätze bzw. Gebäude (Straßennamen, Hausnummern usw.), - Die Bereitstellung der erforderlichen Löschwasserversorgung von mindestens 48 m <sup>3</sup> /h ist in der weiteren Planung zu beachten und in der Erschließungsphase umzusetzen. Das Löschwasser ist gemäß dem Arbeitsblatt W 405, Stand: Februar 2008, des DVGW für den Zeitraum von 2 Stunden, innerhalb eines Radiuses von 300 m bereitzustellen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass dieser Radius die tatsächliche Wegstrecke betrifft und keine Luft-Linie durch Gebäude bzw. über fremde Grundstücke darstellt.	Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Löschwasserversorgung erfolgt über das Trinkwassernetz.
Gemäß § 2 Abs. 1 (Ziffer 4) des Gesetzes über	Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

den Brandschutz und die Technischen Hilfeleitungen durch die Feuerwehren für Mecklenburg-Vorpommern vom 31. Dezember 2015, in der derzeit geltenden Fassung, ist die Gemeinde verpflichtet die Löschwasserversorgung, als Grundschutz, in ihrem Gebiet sicherzustellen.	
---	--

## VI. Wasserwirtschaft

Anregungen und Bedenken	Abwägung
Die Stellungnahme der Unteren Wasserbehörde zur 3. Änderung der Entwurfsverfassung, Stand 13.11.2019, behält weiterhin Ihre Gültigkeit.	Siehe hierzu das gesonderte Abwägungsprotokoll zur Stellungnahme des LK vom 31.01.2020.

## VII. Naturschutz

Anregungen und Bedenken	Abwägung
Die im Plan eingetragene Grenze des Landschaftsschutzgebietes entspricht nunmehr der tatsächlichen Grenze gemäß Änderungsverordnung Nr. 07 über das Landschaftsschutzgebiet Ostrügen.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Das Einvernehmen zur Waldumwandlung des an der westlichen Plangrenze befindlichen Waldbestandes wurde inzwischen im forstrechtlichen Verfahren erteilt.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Zur vorgelegten Biotoptypenkartierung ist zu bemerken, dass die Abbildung 9 nicht den aktuellen Geltungsbereich abbildet und der o.g. Waldbestand nicht als Siedlungsgehölz aus heimischen Arten (PMX) einzustufen ist. Die Einstufung der gesamten westlichen Planfläche als nicht oder teilversiegelte Freifläche, teilweise mit Spontanvegetation (PEU) kann ebenfalls nicht bestätigt werden. Hier handelt es sich eher um eine Brachfläche (OBV). Da dies keinen Einfluss auf die Wertigkeit des beeinträchtigten Biotoptyps, kann die vorgelegte Eingriffsbilanzierung bestätigt werden.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Die eingereichten Unterlagen zum Artenschutz werden nicht den Ansprüchen gerecht, die es der zuständigen unteren Naturschutzbehörde erlauben würde, die möglichen artenschutzrechtlichen Konflikte ausreichend einschätzen zu können. Insgesamt ist die Unterlage nicht klar strukturiert und es finden sich beispielsweise unterschiedliche Maßnahmvorschläge an verschiedensten Stellen der Unterlage - in jeweils unterschiedlichen Formulierungen. Die artenschutzrechtlichen Konflikte sind nicht klar hinsichtlich der Wirkungszusammenhänge und der Zugriffsverbote gegliedert und verschiedene offensichtliche Konflikte wurden gar nicht thematisiert. Erschwerend kommt hinzu, dass verschiedene Vorgehensweisen, Maßnahmvorschläge oder Mängel in der Unterlage auftauchen, die bereits mehrfach als naturschutzrechtlich nicht genehmigungsfähig mitgeteilt worden waren.	s.u.
In der Unterlage wird keine bearbeitende Person benannt, so dass auch die fachliche Expertise	Wird noch ergänzt

<p>nicht nachvollzogen werden kann: z. B. wird im Hinblick auf Fledermäuse auf Seite 38 der Begründung oder auf Seite 13 des AFB geschrieben, dass keine Höhlen, Kratz- oder Fraßspuren gefunden wurden; wer gesucht hat, wie gesucht wurde, kann nicht nachvollzogen werden. Verwunderlich ist, dass der Kartierer Frase (Brutvögel, Reptilien) die als Höhlenbrüter bekannte Kohlmeise und den Feldsperling aus Brutvogel mit aufführt dennoch konnten keine Höhlen durch den oder die unbekanntem Gutachter/in gefunden werden. Auf Seite 41 der Begründung werden Fledermäuse erwähnt und keine Konflikte erkannt, wobei dieses im nächsten Satz ohne Differenzierung auch mit der durchgeführten Kartierung begründet, der jedoch lediglich Brutvögel und Reptilien, nicht jedoch Fledermäuse, kartiert hatte (S. 37 Begründung).</p> <p>Widersprüchlich sind auch die weiteren Aussagen zur Artengruppe der Fledermäuse: Tabelle 1 (AFB, S. 3ff) sagt aus, dass keinerlei Fledermäuse vorkommen („sind auszuschließen“). Hierzu wurde das bearbeitende Büro mehrfach im Kontext anderer Gutachten aufgefordert, den Textteil der hier als Quelle angegebenen Verbreitungskarten mit auszuwerten, in dem bei etlichen Arten eine flächige Verbreitung im Land angenommen wird und dass der Leitfaden Artenschutz des LUNG eindeutig schreibt: „Der Ausschluss des Vorkommens von Arten muss das verfügbare Wissen in angemessener Weise berücksichtigen.“ (<a href="http://www.lung.mv-regierung.de/dateien/artenschutz_Leitfaden_planfeststellung_genehmigung.pdf">www.lung.mv-regierung.de/dateien/artenschutz_Leitfaden_planfeststellung_genehmigung.pdf</a>, S. 36). Aus der Bearbeitung zahlreicher B-Pläne innerhalb der Gemeinde Binz (z.B. Prora) ist zudem bekannt, dass die genannten Arten vorkommen. Dennoch werden hier z. B. die auf Rügen flächendeckend vorkommenden Arten Wasserfledermaus, Franzenfledermaus, Großer Abendsegler, Rauhauffledermaus, Zwergfledermaus, Mückenfledermaus) fälschlicherweise von vorneherein ausgeschlossen.</p>	
<p>Unerklärlich ist dann unmittelbar auf die Tabelle folgend die Aussage auf Seite 7, dass „einzelne Individuen“ vorkommen könnten und auf Seite 13 dann ein „erhöhtes Potenzial“ für das Vorkommen von Fledermäusen gesehen - es bleibt hier die Frage, welche Arten denn überhaupt aus Gutachtersicht vorkommen könnten, es wurden ja zuvor sämtliche Arten/Vorkommen ausgeschlossen?</p>	<p>Wird noch ergänzt</p>
<p>In der Abarbeitung des Themas Fledermäuse wird als Nächstes pauschal ausgeschlossen, dass Wochenstuben- oder Winterquartiere vorkommen könnten (S. 38 Begründung, S. 13 AFB). Dieses geschieht, obwohl es 13 Bäume mit Stammumfängen von über 100 cm gibt und weitere nur geringfügig kleiner sind. Dazu würden bei Baumfällarbeiten (Bauphase) oder durch Straßen- oder Gebäudebeleuchtung (Betriebsphase) auch weite-</p>	<p>Wird noch ergänzt</p>

<p>re Bäume (oder Gebäude?) im Wirkungsbereich sein und auch dort Quartiere beeinträchtigt oder Tiere gestört werden können: Größere Höhlen sind also problemlos möglich und ein Kartierbericht fehlt. Das heißt wiederum, dass weder Wochenstuben, noch eine Winter- oder Zwischenquartiernutzungen ausgeschlossen werden können (Worst Case). Es ist zudem artenschutzrechtlich kein Unterschied um was für ein Quartier es sich handelt, da im § 44 (1) Nr. 3 sämtliche Nist- und Ruhestätten geschützt sind.</p>	
<p>Unverständlich ist auch die Behauptung auf Seite 12 (AFB), dass sich die baubedingten Wirkungen (Lärm, Licht, menschliche Präsenz und Unruhe während der bislang sehr störungsarmen Zeiten außerhalb der Hauptsaison) sich „eng“ auf den Geltungsbereich beschränken sollen. Dieses ist sicherlich nicht der Fall und nicht umsonst hat der Kartierer der Brutvögel auch über die engen Grenzen des Geltungsbereichs hinaus, Brutvögel kartiert (ohne jedoch konkret einen Wirkraum zu definieren).</p>	<p>Wird noch ergänzt</p>
<p>Als weiterer erheblicher Fehler in der Beurteilung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ist der auf S. 13 (AFB) angeführte populationsbiologische Ansatz. Letzterer findet jedoch nur im Hinblick auf das Störungsverbot Anwendung und würde eine Einschätzung der lokalen Population als Basis zur Einschätzung der Relevanz möglicher Störungen zuvor notwendig machen - Letzteres erfolgt in der vorgelegten Unterlage jedoch nicht.</p>	<p>Wird noch ergänzt</p>
<p>Innerhalb der Bestandsdarstellung tauchen in Bezug auf Fledermäuse dann Maßnahmenvorschläge auf, die dort nicht „hingehören“ und im Zweifelsfall auch sicherlich nicht berücksichtigt werden. (AFB, S. 13)</p>	<p>Wird noch ergänzt</p>
<p>Maßnahmenvorschläge sollten übersichtlich und durchnummeriert in die Maßnahmenplanung übernommen werden. (AFB, S. 14)</p>	<p>Wird noch ergänzt</p>
<p>Die zum Thema Fledermäuse pauschale Verschiebung der Kontrolle von Bäumen auf die tatsächlichen Fällarbeiten und dann möglicherweise notwendige Festlegung von Maßnahmen unmittelbar vor der Fällung ist naturschutzrechtlich nicht zulässig da ein bloßes Aussetzen sicherlich vermeidbar wäre. Daher ist die Maßnahme fachlich unangemessen (i.e. falsch bzw. rechtswidrig). Zudem birgt sie das bereits angesprochene Risiko von Baustopps oder Bauunterbrechungen für Vorhabenträger (siehe oben). Die Ökologische Baubegleitung ist für „unvorhergesehene“ Überraschungen und die Überwachung der fachgerechten Umsetzung von im Vorfeld beauftragten Maßnahmen zuständig.</p> <p>Sollten tatsächlich Fledermäuse oder auch „nur“ unbesetzte Quartiere gefunden werden, so ist hier mit hoher Wahrscheinlichkeit ein Ausnahmeantrag bei der zuständigen UNB zu stellen: Lauf Maß-</p>	<p>Wird noch ergänzt</p>



<p>nahmenbeschreibung ist hier jedoch nach Meinung der Gutachter/innen keinerlei Beteiligung der UNB nötig - die ÖBB kann selber entscheiden, was nötig ist.</p> <p>Das Gutachterbüro verkennt hier aber grundsätzliche Regelungen des Artenschutzes: Es sind durch frühzeitige genaue Kartierungen geeignete Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen möglich. Sollten bei der kurzfristigen Kontrolle unmittelbar vor der Fällung Individuen gefunden werden, sind auch für das „Einfangen“ Ausnahmeanträge bei der UNB zu stellen - hierzu und zur grundsätzlichen Zuständigkeit der UNB fehlt jeder Hinweis.</p> <p>Dass die „eingefangenen“ Individuen (die Bäume sollen im Winterhalbjahr abgeholzt und unmittelbar vorher kontrolliert werden) sich möglicherweise im Winterschlaf oder zumindest im Tagestorpor befinden wird nicht diskutiert: Tiere einfach auf der abgewandten Seite auszusetzen (besser müsste es „abzulegen“ heißen), würde aber die Gefahr der Tötung und Verletzung deutlich erhöhen (Krähen, Hunde, Katzen). Dass diese Vorgehensweise nicht genehmigungsfähig ist, wurde bereits mehrfach dem Gutachterbüro im Rahmen anderer Vorhaben mitgeteilt.</p> <p>Die Bäume (und Gebäude) im Wirkungsbereich sind daher mit genügend Vorlaufzeit vor der Fällung durch eine sachkundige Person auf Fledermausquartiere zu kontrollieren und der Bericht der UNB vor der Fällung vorzulegen. Ggfs. notwendige Vermeidungs-, Minimierungs- oder CEF Maßnahmen sind vor der Fällung durch die UNB vor der Fällung festzulegen. Daher sind die derzeitigen Ausführungen des AFB nicht akzeptabel.</p>											
<p>In Bezug auf Brutvögel muss festgestellt werden, dass die bloße Einhaltung der Fällzeiten des § 39 BNatSchG nicht geeignet ist, die Verbotstatbestände ausschließen zu können: Zahlreiche Vogelarten beginnen deutlich früher mit dem Brutgeschäft:</p> <table border="0"> <tr> <td>Ringeltaube</td> <td>Anfang Februar</td> </tr> <tr> <td>Waldkauz</td> <td>Anfang Februar</td> </tr> <tr> <td>Waldohreule</td> <td>Anfang Februar</td> </tr> <tr> <td>Schwarzspecht</td> <td>Anfang Februar</td> </tr> <tr> <td>Buntspecht</td> <td>Anfang Februar</td> </tr> </table> <p>(Erfassungszeiträume Brutvögel nach Südbeck et al. 2005)</p> <p>Die in der Artenschutztafel Vögel des LUNG gemachten Angaben zu den Brutzeiten liegen teilweise noch deutlich vor den Angaben nach Südbeck et al. 2005). Im vorliegenden Fall sind auch nach der Brutvogelkartierung von Fraase hier zumindest die Arten Ringeltaube und Waldohreule nachgewiesen.</p>	Ringeltaube	Anfang Februar	Waldkauz	Anfang Februar	Waldohreule	Anfang Februar	Schwarzspecht	Anfang Februar	Buntspecht	Anfang Februar	<p>Wird noch ergänzt</p>
Ringeltaube	Anfang Februar										
Waldkauz	Anfang Februar										
Waldohreule	Anfang Februar										
Schwarzspecht	Anfang Februar										
Buntspecht	Anfang Februar										
<p>Laut Kartierbericht wurde die Waldohreule östlich des Geltungsbereichs nachgewiesen. Im AFB wird auf S. 8 ein Vorkommen im Wirkraum jedoch ausgeschlossen. Weder wird der Wirkraum in der</p>	<p>Wird noch ergänzt</p>										

<p>Unterlage (oder im Kartierbericht) definiert noch wird auf andere Weise nachvollziehbar dargelegt, dass das Vorkommen (Brut und Ruhestätte/traditionelle Schlafbäume) nicht durch das Vorhaben beeinträchtigt werden kann. Vielmehr muss man feststellen, dass die Bauarbeiten (im Gegensatz zu gesteigerten touristischen Nutzungen ab April) bereits im Winterhalbjahr zu Beginn der Fortpflanzungszeit in unmittelbarer Nähe geplant sind.</p> <p>Balzflüge der Tiere sind für die bislang unbeleuchteten Waldrandbereiche auch innerhalb des Geltungsbereichs zu erwarten. Betriebsbedingt ist mit einer deutlich erhöhten Beleuchtung (derzeit weitgehend keine Beleuchtung) zu rechnen und auch mit einer ständig erhöhten menschlichen Präsenz („neues lebendiges Quartier“ soll entstehen, AFB, S. 12). Es werden jedoch keinerlei Betrachtungen zu dieser Art oder auch zur Ringeltaube angestellt und fälschlicherweise allein auf die Zeiträume des § 39 BNatSchG verwiesen - das ist so nicht genehmigungsfähig.</p>	
<p>Auch die Kohlmeise wurde festgestellt (Brutverdacht): Bei der Kohlmeise gelten auch außerhalb der Brutzeiten die als Schlafplätze genutzten Höhlen als geschützt und unterliegen dem Zugriffsverbot des § 44 (1) Nr. 3 BNatSchG. Als ganzjährig und über mehrere Jahre geschützte Nist- und Ruhestätte liegt hier eindeutig ein ganzjähriger Schutz vor, der vom Gutachten jedoch in keiner Weise thematisiert wird.</p>	<p>Wird noch ergänzt</p>
<p>In Bezug auf den Feldsperling sollte nachgewiesen werden, ob die lokal brütenden Vögel bereits über ein System mehrerer Nester verfügen und ob hier genügend Nester vom Vorhaben unbeeinträchtigt bleiben und deren Nutzung weiter wahrscheinlich ist. Hierzu fehlen jedoch jedwede Betrachtungen.</p>	<p>Wird noch ergänzt</p>
<p>Ebenso muss darauf hingewiesen werden, dass das Kollisionsrisiko von Vögeln durch den Neubau von Gebäuden mit großen Fensterflächen ansteigen wird. Diese anlagenbedingte Wirkung des Vorhabens bleibt von den Gutachtern ebenso unberücksichtigt, wie die zu erwartenden Kleintierfallen (Reptilien, Amphibien) durch Gullys, Kabelschächte oder ähnliche Strukturen. In beiden Fällen sind geeignete Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen zu planen, die im Übrigen nicht nur für Anh. IV Arten nach dem allgemeinen Vermeidungs- und Minimierungsgebot zumutbar und erforderlich sind (§ 2 (1) und (4) BNatSchG). Auch § 44 (5) BNatSchG schließt im Satz 1 alle besonders geschützten Arten mit ein und stellt hier klar auf unvermeidbare Beeinträchtigungen ab.</p>	<p>Wird noch ergänzt</p>
<p>In Bezug auf Reptilien und Amphibien muss darüber hinaus festgestellt werden, dass trotz der von den Gutachtern behaupteten massiven Störwirkungen durch den Besucherverkehr die Arten</p>	<p>Wird noch ergänzt</p>

<p>Waldeidechse und Blindschleiche nachgewiesen wurden. Beide Arten dienen entlang der Schmalen Heide als Beutetiere der Glattnatter, die auch in unmittelbarer Nähe der intensiv genutzten Bereiche der KDF Bauten gefunden werden konnte, wie dem Gutachterbüro auch bekannt ist.</p> <p>Im vorliegenden Fall zeigen Luftbilder und die aktuelle Situation vor Ort aber auch, dass gerade im westlichen, nördlichen und nordöstlichen Bereich gut geeignete und zudem vergleichsweise störungsarme Lebensräume vorhanden sind: Hier sind, wie die Vegetation aus Landreitgras, aufkommenden Gehölzen und verschiedenen Arten der Mager- und Trockenrasen zeigt, sowohl andauernde intensive Nutzungen selbst in der Hochsaison kaum zu erwarten.</p>	
<p>Die Argumentation der Gutachter ist daher nicht schlüssig und kann nicht gefolgt werden.</p>	<p><b>Wird noch ergänzt</b></p>
<p>Das zitierte Gutachten (Grunewald 2015) sieht genau in diesem Bereich einen potenziellen Lebensraum (vgl. Karte im Gutachten) und weist bereits damals einen Konflikt mit der damals bestehenden Planung aus - hierauf geht die nun vorgelegte Unterlage mit keinem Wort ein. Das Gutachten zitiert lediglich, dass Nachweise bislang fehlen. Der Hinweis, dass die Art auch im nicht näher definierten „weiteren“ Umfeld bislang nicht nachgewiesen wurde, ist als Begründung jedoch keinesfalls geeignet, ein Vorkommen auszuschließen: Zum einem wurde bislang gar nicht in diesem Bereich oder Umfeld systematisch kartiert und zum anderen gilt die Art als schwer nachzuweisen. Auch dieses und die Anforderungen an Kartierungen der Glattnatter sind dem Büro seit Langem bekannt und werden auch in dem zitierten Gutachten aus dem Jahr 2015 nochmal explizit hervorgehoben (S. 6, S. 35 bzw. Hachtel 2005): Für einen einigermaßen sicheren Ausschluss (90% Sicherheit) des Vorkommens der Glattnatter sind mindestens 15 Begehungen pro Jahr notwendig. Das Gutachten und die wissenschaftliche Diskussion hierzu sind den Gutachtern/innen auch von anderen Vorhaben her bekannt. Anders als in den Antragsunterlagen dargelegt, sind diese Flächen zumindest in Teilen relativ störungsarm und ähnelnd von der Störung und Habitatausstattung her durchaus anderen Flächen mit Vorkommen der genannten Arten auf Rügen. Als Fazit muss daher festgehalten werden, dass weiterhin von einem potenziellen Vorkommen ausgegangen werden muss.</p>	<p><b>Wird noch ergänzt</b></p>
<p>Der besondere Artenschutz muss fachlich qualifiziert rechtzeitig vor Beginn der späteren Umsetzung unter Einbeziehung der UNB abgearbeitet werden. Aus diesem Grund ist gemäß § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich Folgendes zu übernehmen:</p> <p>„Für die Baufeldfreimachung, die Erschließung und die weitere Umsetzung des Bebauungsplanes sind Festlegungen und Genehmigungen der unter-</p>	<p><b>Wird noch ergänzt</b></p>

<p>ren Naturschutzbehörde Vorpommern-Rügen in Bezug auf § 44 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz erforderlich. Möglicherweise sind teilweise vor Beginn der Arbeiten funktionsfähige Ersatzhabitate zu schaffen oder es sind die Voraussetzungen auf Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zu prüfen. Entsprechend frühzeitig sind die Arbeiten bei der unteren Naturschutzbehörde Vorpommern-Rügen zu beantragen. Mit dem Antrag ist ein höchstens 5 Jahre altes artenschutzrechtliches Fachgutachten von qualifizierten Fachkräften vorzulegen.</p>	
<p>Fazit</p> <p>Bei einem hier vorgelegten Fachgutachten der die abwägungsfesten Regelungen des besonderen Artenschutzes gutachterlich einschätzen soll - auch um die Rechtsicherheit des B-Plans sicherzustellen, sind die aufgezeigten und auch bei anderen Gutachten des bearbeitenden Büros wiederholt aufgetretenen Mängel nicht akzeptabel.</p> <p>Es kann derzeit aufgrund der zum Teil ausgebliebenen Kartierungen bzw. fehlerhaften „Worst Case Betrachtungen“ auch keine objektive Befreiungslage attestiert werden (siehe hierzu ausführlich die Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts für das Land Mecklenburg-Vorpommern 3. Senat, Beschluss vom 08.05.2018, 3 M 22/16).</p> <p>Eine Abstimmung mit der UNB dringend empfohlen.</p>	<p>Wird noch ergänzt</p>

### VIII. Bauordnung

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p>Wie bereits in meinen vorherigen Stellungnahmen angemerkt sollte die Festsetzung von Tiefgaragen überarbeitet werden. Die beabsichtigte Regelung unter dem Teil B - Textliche Festsetzungen Nr. I.2.1 Buchstabe c zur möglichen Anordnung von Tiefgaragen einschließlich der Bauwerke für die Zufahrt / den Zugang außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche in einem ausgewiesenen Planbereich ist nicht nachvollziehbar, da in der Planzeichnung kein hierfür bestimmter Bereich angegeben wurde.</p>	<p>Hinweis wird berücksichtigt, die unzutreffende Einschränkung wird redaktionell gestrichen.</p>

### IX. Denkmalschutz

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p>Im Plan unter III.1 und in der Begründung III.1 sind folgende redaktionelle Änderungen vorzunehmen:</p> <p>Die Behördennamen „Landesamt für Denkmalpflege“ und „Landesamt für Bodendenkmalpflege“ sind durch „Landesamt für Kultur und Denkmalpflege“ zu ersetzen.</p>	<p>Hinweis wird berücksichtigt, es erfolgt eine redaktionelle Korrektur.</p>

### X. Kataster und Vermessung

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p>Planzeichnung Teil A</p> <p>Die hier vorliegende Ausfertigung der Planzeichnung</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die katastermäßige Richtigkeit wird für die Ausfertigungsfassung der Sat-</p>

<p>nung ist zur Bestätigung der Richtigkeit des katastermäßigen Bestandes nicht geeignet. Der Bearbeitungsstand der Planzeichnung ist der 11.09.2020. Somit hätte die Fortführung der Liegenschaftskarte vom 26.2020 in der Planzeichnung enthalten sein können.</p>	<p>zung aktualisiert.</p>
<p>Die Benennung des Plangebietes fehlt. Die Plangrundlage ist nicht bezeichnet. Alle dargestellten Elemente des Liegenschaftskatasters sollten in der Legende aufgeführt werden. Ein Verfahrensvermerk zur Bestätigung der katastermäßigen Richtigkeit der Planzeichnung fehlt.</p> <p>Ich empfehle einen Verfahrensvermerk:  Der katastermäßige Bestand im Geltungsbereich des B-Planes am ..... wird als richtig dargestellt bescheinigt. Hinsichtlich der lagerichtigen Darstellung der Grenzpunkte gilt der Vorbehalt, dass eine Prüfung nur grob erfolgte, da die rechtsverbindliche Liegenschaftskarte (ALKIS-Grunddatenbestand) im Maßstab 1:1000 vorliegt. Regressansprüche können nicht abgeleitet werden.</p> <p>....., den ..... ObVI oder Landkreis Vorpommern-Rügen  FD Kataster und Vermessung</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Planzeichnerklärung bleibt der Übersichtlichkeit wegen auf Planzeichen mit Festsetzungsbezug beschränkt.</p>
<p><b>Begründung:</b>  Unter Punkt 1.1.1 „Lage des Plangebietes“ sollten die vom Geltungsbereich betroffenen Flurstücke überprüft und vollständig aufgeführt werden.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

## XI. Tiefbau

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p>Für Baumaßnahmen an öffentlichen Verkehrsflächen im Sinne des StrWG-MV ist eine Genehmigung nach § 10 StrWG-MV einzuholen. Der Träger der Straßenbaulast hat dafür einzustehen, dass die allgemein anerkannten Regeln der Baukunst und der Technik eingehalten werden und ihre Bauten technisch allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Die festgesetzten Verkehrsflächen sind ausreichend zu bemessen, um die Verkehrsflächen entsprechend der vorgenannten Verpflichtung zu planen und herzustellen.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

## XII. Abfallwirtschaft

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p>Bitte fügen Sie den Hinweis über die Abfallbewirtschaftung Ver- und Entsorgung zu den Planungsunterlagen hinzu:  „Im Plangebiet wird die Entsorgung der Rest- sowie der Bioabfälle gemäß der Satzung über die Abfallbewirtschaftung im Landkreis Vorpommern-Rügen in der jeweilig gültigen Fassung durch den Landkreis Vorpommern-Rügen, Eigenbetrieb Abfallwirtschaft bzw. durch von ihm beauftragte Dritte durchgeführt. Weiterhin erfolgt die Abholung und Entsorgung von Wertstoffen, wie Pappe, Papier, Glas und Verkaufsverpackungen, durch hierfür beauftragte private Entsorger.“</p>	<p>Hinweis kann nicht berücksichtigt werden, da ein entsprechender Absatz bereits unter 2.4.2 in der Begründung enthalten ist.</p>
<p>Ich bitte Sie für die weitere Planung bezogen auf</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>die spätere Befahrbarkeit der Straße Folgendes zu beachten:</p> <p>Müll darf nur abgeholt werden, wenn die Zufahrt zu Müllbehälterstandplätzen so angelegt ist, dass ein Rückwärtsfahren nicht erforderlich ist. Dies gilt nicht, wenn ein kurzes Zurückstoßen für den Ladevorgang erforderlich ist, z. B. bei Absetzkippern." Zum Paragraphen 16 Nr. 1 legt die DGUV Vorschrift 43 „Müllbeseitigung“ weiterhin fest: „Bei Sackgassen muss die Möglichkeit bestehen, am Ende der Straße zu wenden.“</p> <p>Eine Wendeanlage ist aus Sicht des gesetzlichen Unfallversicherungsträgers idealerweise geeignet, wenn sie einen Mindestdurchmesser von 20,00 m zuzüglich der erforderlichen Freiräume von bis zu 2,00 m für die Fahrzeugüberhänge aufweist und in der Wendepplattenmitte frei befahrbar ist. Wendeanlagen müssen mindestens den Bildern 56 - 59 der unter Ziffer 6.1.2.2 genannten Wendeanlagen der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) entsprechen, wobei andere Bauformen als Wendekreise oder -schleifen, z. B. Wendehämmer, aus Sicht des gesetzlichen Unfallversicherungsträgers (siehe DGUV Information 214-033) nur ausnahmsweise zulässig sind, wenn aufgrund von topographischen Gegebenheiten oder bereits vorhandener Bausubstanz ein Wendekreis! -schleife nicht realisiert werden kann.</p> <p>Für jede Wendeanlage sind ein Ausfahrtradius von mindestens 10 m und eine Fahrbahnbreite von mindestens 5,50 m zu planen.</p> <p>Der Wendepplattenrand zuzüglich der erforderlichen Freiräume muss frei sein von Hindernissen wie Schaltschränke der Telekommunikation, Elektrizitätsversorgung oder Lichtmasten, Zäune und ähnlichen Einschränkungen.</p>	
<p>Bezüglich der Straßen regelt die DGUV Vorschrift 71 „Fahrzeuge“ (ehemals BGV D 29) im Paragraphen 45 Abs. 1: „Fahrzeuge dürfen nur auf Fahrwegen oder in Bereichen betrieben werden, die ein sicheres Fahren ermöglichen.“</p>	s.o.
<p>Das bedeutet:</p> <p>1. Die Straße muss für die zulässigen Achstasten eines Abfallsammelfahrzeuges ausreichend tragfähig sein (zulässiges Gesamtgewicht von Abfallsammelfahrzeugen beträgt max. 26 t). Die Straße muss so angelegt sein, dass auf geneigtem Gelände ausreichende Sicherheit gegen Umstürzen und Rutschen gegeben ist.</p> <p>2. Anliegerstraßen und -wege ohne Begegnungsverkehr müssen eine ausreichende Breite von mindestens 3,55 m für die Vorwärtsfahrt bei gerader Streckenführung haben. Dieses Maß ergibt sich aus der Fahrzeugbreite (2,55 m) und einem beidseitigen Sicherheitsabstand von je 0,5 m. Anliegerstraßen und -wege mit Begegnungsverkehr müssen eine ausreichende Breite von mindestens 4,75 m haben.</p>	s.o.

<p>Bei kurviger Streckenführung sind die Schleppkurven für dreiachsige Müllfahrzeuge zu beachten. Bei 90-Grad-Kurven ist ein Platzbedarf im Kurvenbereich von mindestens 5,50 m zu berücksichtigen. Das Maß ergibt sich aus Messungen an einem 10 m langen, 3-achsigen Abfallsammelfahrzeug.</p> <p>3. Die Straße muss eine Lichte Durchfahrtshöhe von mindestens 4,00 m gewährleisten (Dächer, Sträucher, Bäume, Straßenlaternen usw. dürfen nicht in das Lichtraumprofil ragen).</p> <p>4. Die Straße muss so gestaltet sein, dass Schwellen und Durchfahrtschleusen problemlos von Abfallsammelfahrzeugen überfahren werden können (ohne Aufsetzen der Trittbretter, wobei die niedrigste Höhe für Trittbretter nach DIN EN 1501-1 Hecklader 450 mm beträgt; dabei sind auch Rahmenkonstruktion und Fahrzeugüberhang und Federweg zu berücksichtigen).</p>	
<p>Beachten Sie bitte bei der Planung, dass die Entsorgungsfahrzeuge keine Privatstraßen und Betriebsgelände befahren dürfen.</p>	s.o.
<p>Für den Fall, dass die o. g. Vorgaben nicht eingehalten werden können, regelt der Paragraph 15 Absatz 5 der Satzung über die Abfallbewirtschaftung des Landkreises Vorpommern-Rügen:</p> <p>„Wenn das Sammelfahrzeug nicht am Grundstück vorfahren kann, müssen die Abfallbehälter sowie sperrige Gegenstände nach § 16 Absatz 1 der Abfallsatzung von den Überlassungspflichtigen an der nächsten vom Sammelfahrzeug benutzbaren Fahrstraße bereitgestellt werden. Der Eigenbetrieb Abfallwirtschaft des Landkreises kann den Bereitstellungsort der Abfallbehälter und Abfallsäcke bzw. des Sperrmülls bestimmen.“</p>	s.o.

## 1.2) Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 02.11.2020</u></p> <p>Aus Sicht der durch mich zu vertretenden Belange der <b>Abteilung Naturschutz, Wasser und Boden</b> nehme ich zu dem Vorhaben wie folgt Stellung:</p> <p>In der Überarbeitung der textlichen Festsetzung unter Nr. 1.4.2 GFLR 2 (Geh-, Fahr- und Leitungsrechte) sind die Forderungen des StALU VP als Zuwegung mit einer Belastung von 40 t zum Dünenüberweg aufgenommen worden. Allerdings fehlt die Kennzeichnung als GFLR 2 in der Planzeichnung Teil A für die Planstraße S. Ich bitte nunmehr auch die Planzeichnung entsprechend zu kennzeichnen.</p>	<p>Bei der Planstraße S handelt es sich um eine öffentlich zu widmende Straße; hier können keine ergänzenden Geh-, Fahr- und Leitungsrechte eingetragen werden.</p>
<p>Ihr Planvorhaben wurde aus der Sicht der von meinem Amt zu vertretenden Belange des anlagenbezogenen <b>Immissionsschutzes</b> geprüft. Im Plangebiet befinden sich keine nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz genehmigungsbedürfti-</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

gen Anlagen, ferner befindet sich das Plangebiet auch nicht im Einwirkungsbereich einer solchen Anlage.	
Aus Sicht der von meinem Amt zu vertretenden Belange des Abfallrechts bestehen keine Hinweise.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

### 1.3) Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 05.11.2020</u></p> <p>Das LUNG weist erneut darauf hin, dass der Gutachter für die Prognose zum Parkhaus [3] (teilweise) geschlossene Fassaden berücksichtigt. Für diese Außenwände sind entsprechende Schalldämm-Maße auszuweisen, damit sichergestellt werden kann, dass die prognostizierten Beurteilungspegel erzielt werden.</p>	<p>Das Parkhaus bedarf einer Baugenehmigung, in der nach TA-Lärm die Einhaltung der einschlägigen Orientierungswerte in der Nachbarschaft nachzuweisen und evtl. erforderliche Auflagen festzusetzen sind. Der Bebauungsplan lässt außer Parkhäusern im entsprechenden Baufeld auch andere Nutzungen zu. Daher sind Festsetzungen, die sich nur auf eine Nutzungsoption beziehen, im Bebauungsplan entbehrlich.</p>

### 1.4) Landesamt für Gesundheit und Soziales Mecklenburg-Vorpommern

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 30.10.2020</u></p> <p>hiermit teile ich Ihnen mit, dass es zu dem o. g. Bebauungsplan derzeit keine Bedenken gibt.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Vorliegende Bauanträge von Antragstellern für gewerbliche Betriebe und Einrichtungen (z.B. Kita) können dem LAGuS M-V, Dezernat Stralsund, vor Beginn der Baumaßnahme durch den Antragsteller oder deren Beauftragte zur Stellungnahme zugeleitet werden.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>Hinweis</b></p> <p>1. Pflichten des Bauherren nach Baustellenverordnung</p> <p>Während der Vorbereitungs- und Ausführungsphase des Bauvorhabens sind vom Bauherrn die Anforderungen aus der Baustellenverordnung einzuhalten bzw. umzusetzen.</p> <p>In diesem Zusammenhang ist insbesondere für den Fall, dass an diesem Vorhaben mehrere Arbeitgeber gleichzeitig oder nacheinander tätig werden, ein geeigneter Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordinator zu bestellen sowie durch diesen eine Unterlage für spätere Arbeiten an der baulichen Anlage zusammenzustellen. Eine damit erforderlichenfalls verbundene Vorankündigung der Baumaßnahmen ist spätestens 14 Tage vor Baubeginn an das Landesamt für Gesundheit und Soziales Mecklenburg-Vorpommern, Abteilung Arbeitsschutz und technische Sicherheit, Dezernat Stralsund zu übersenden. (Baustellenverordnung - BaustellV) vom 10. Juni 1998 (BGBl. I, S. 1283)</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

### 1.5) Zweckverband Wasserversorgung und Abwasserbehandlung Rügen

Anregungen und Bedenken	Abwägung
-------------------------	----------



<p><u>Stellungnahme vom 11.12.2019 aus I. u. II. OL</u></p>	
<p><b>1. Trinkwasserversorgung</b>  Im Plangebiet sind keine öffentlichen Trinkwasserversorgungsanlagen vorhanden.  Eine mögliche Anschlussstelle an die vorhandenen öffentlichen Anlagen besteht in der Proraer Allee, zwischen den Planstraßen E und F, auf Höhe der derzeitigen Parkplatzzufahrt, an einem bereits vorhandenen, derzeit mit einem X-Stück versehenen Anschlussflansch. Von dort aus ist das Plangebiet bedarfsgerecht neu zu erschließen. Bei der Ausführung sind in Abstimmung mit dem ZWAR Maßnahmen zur späteren Erneuerung bestehender Trinkwasserleitungen zu berücksichtigen.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>2. Schmutzwasserentsorgung</b>  Im Plangebiet sind keine öffentlichen Schmutzwasserentsorgungsanlagen vorhanden.  Die im Bereich der westlichen Plangebietsgrenze verlaufende Abwasserdruckleitung DN 400 AZ (Transportleitung) ist für einen direkten Anschluss nicht geeignet.  Südlich vom Plangebiet, im Bereich des „Dünenparks“ ist eine Schmutzwasserkanalisation vorhanden. Ob und an welcher Stelle dort Anschlussmöglichkeiten bestehen, ergibt sich aus den konkreten Bedarfszahlen und der diesbezüglichen Fachplanung.  Dadurch, dass das Geländeniveau im Plangebiet tiefer liegt als im o. g. Bereich der bestehenden Schmutzwasserkanalisation, ist ein Anschluss mit Gefälle über Freispiegelkanal nicht möglich. Dazu ist an einem dafür geeigneten Standort der Bau eines unterirdischen Pumpwerkes in Schachtbauweise mit entsprechender Druckleitung erforderlich. Das Schmutzwasser aus dem Plangebiet ist über eine bedarfsgerecht aufzubauende Freispiegelkanalisation dem Pumpwerk zuzuführen.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><b>3. Niederschlagswasserentsorgung</b>  Im Plangebiet sind keine öffentlichen Niederschlagswasserentsorgungsanlagen vorhanden.  Gemäß § 55 Abs. 2 Wasserhaushaltsgesetz soll das Niederschlagswasser ortsnah versickert, versielet oder direkt ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserrechtliche Belange entgegenstehen. Wenn mit entsprechendem Gutachten nachgewiesen wurde, dass die dafür erforderlichen örtlichen Voraussetzungen gegeben sind, entfällt gemäß § 40 Abs. 3 Nr. 2 LWaG M-V die Pflicht zur Beseitigung des Niederschlagswassers durch den ZWAR. Dazu ist dann derjenige verpflichtet, bei dem das Niederschlagswasser anfällt. Dies bedarf dann gemäß § 32 Abs. 4 LWaG M-V der satzungrechtlichen Regelungen im B-Plan.  Die Errichtung von grundstücksbezogenen Anla-</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in der Erschließungsplanung berücksichtigt.</p>

<p>gen zur Versickerung, Verrieselung oder Ableitung von Niederschlagswasser bedarf der Anzeige bei der zuständigen unteren Wasserbehörde bzw. deren Genehmigung im Falle der Einleitung in ein öffentliches Gewässer.</p> <p>Falls das Niederschlagswasser nicht ortsnah versickert, verrieselt oder abgeleitet werden kann, ist der Aufbau von öffentlichen Niederschlagswasserentsorgungsanlagen erforderlich. Da die entsprechenden Anlagen im Umfeld des Plangebietes hydraulisch ausgelastet sind, wäre in diesem Fall der Bau von umfangreichen Anlagen, im ungünstigsten Fall bis zum Schmachter See, erforderlich. Genauere Angaben dazu lassen sich aus den konkreten Bedarfszahlen und der diesbezüglichen Fachplanung ableiten.</p>	
<p><b>4. Löschwasserversorgung</b></p> <p>Über die sich im näheren Umfeld des Plangebietes befindenden Hydranten - Nr. 05093, 050945, 05106 und 05120 können maximal 96,00 m³/h Löschwasser bereitgestellt werden. Dieser Wert ist als Löschwassermenge für die zweistündige Erstbrandbekämpfung gemäß DVGW - Regelwerk, Arbeitsblatt W 405 zu verstehen.</p> <p>Bei gleichzeitiger Nutzung mehrerer Hydranten, stehen insgesamt auch nur maximal 96 m³/h Löschwasser zur Verfügung.</p> <p>Die aktuellen Hydrantenpläne mit den Übersichten zur Leistungsfähigkeit der einzelnen Hydranten wurden der Gemeinde Ostseebad Binz übergeben. Bei höherem Löschwasserbedarf sind zusätzliche Maßnahmen erforderlich.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p><b>5. Breitbandausbau</b></p> <p>Derzeit ist seitens des ZWAR im Plangebiet kein Breitbandausbau geplant.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p><b>6. Allgemeines</b></p> <p>Die Kosten für die Erschließung und maßnahmenbezogene Netzerweiterungen mcl. Planungsleistungen (Pkt. 1 bis 3) sind vom Bauherren/ Erschließungsträger zu übernehmen. Diese Maßnahmen sind in einem Erschließungsvertrag mit dem ZWAR zu regeln. Als Grundlage dafür ist in Abstimmung mit dem ZWAR eine entsprechende Erschließungsplanung von einem Fachplanungsbüro zu erstellen. Die Erschließung von B-Plangebieten erfolgt nicht im Auftrag und nicht zu Lasten des ZWAR.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p>Mit Bezug auf unsere Stellungnahme vom 09.03.2018 ist nochmals darauf hinzuweisen, dass sich die ausgewiesenen Neupflanzungen von Bäumen im süd-westlichen Randbereich des Plangebietes, entlang der Proraer Allee direkt in den Trassen von vorhandenen Trinkwasserhaupt- und -versorgungsleitungen (2 x DN 200 St u. DN 400 GGG) sowie der Abwasserdruckleitung DN 400 AZ befinden (siehe beiliegenden Bestandsplanauszug). Diesen Baumpflanzungen können wir auf</p>	Hinweis wird für die Pflanzfestsetzungen innerhalb des Änderungsbereichs berücksichtigt.

<p>keinem Fall zustimmen. Damit wäre der Fortbestand der für Binz sehr wichtigen Trinkwasserver- und Abwasserentsorgungsleitungen stark gefährdet. Vielmehr sind diese Leitungstrassen im B-Plan entsprechend auszuweisen, die auch für spätere Leitungserneuerungen vorgehalten werden müssen. Alternativen dazu sind bedingt durch die angrenzenden Bahnanlagen und stark frequentierten Verkehrsflächen schwerlich auszumachen.</p> <p>Für den Standort des Schmutzwasserpumpwerkes (siehe Pkt. 3) ist eine dafür geeignete Fläche im B-Plan auszuweisen. Grundlage dafür sollte die diesbezügliche Fachplanung sein. Zu beachten ist, dass das Pumpwerk über eine für LKW geeignete Zufahrt verfügen muss.</p> <p>Anlage: Bestandsplanauszug</p>	
--	--

### 1.6) Landesforst Mecklenburg-Vorpommern

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 27.10.2020</u></p> <p>für den Bereich der 3. Änderung wurden zwischenzeitlich entsprechend vorangegangener Absprachen eine Aufforstungsgenehmigung (05.03.2020), eine Umwandlungsgenehmigung (01.04.2020) und eine Umwandlungserklärung (05.03.2020) durch das Forstamt Rügen erteilt. Alle forstbehördlich notwendigen Bescheide sind damit ergangen.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p>Das forstbehördliche Einvernehmen zum 2. Durchgang der 3. Änderung des B-Planes Nr. 9 wird erteilt.</p> <p>Die Stellungnahme ergeht unbeschadet privater Rechte Dritter.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

### 1.7) EWE NETZ GmbH

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 13.10.2020</u></p> <p>In dem Plangebiet befinden sich Gasverteilungsleitungen der EWE NETZ GmbH mit den zugehörigen Anlagen.</p> <p>Diese Leitungen und Anlagen müssen in ihren Trassen (Lage) und Standorten (Bestand) erhalten bleiben und dürfen weder beschädigt, überbaut, überpflanzt oder anderweitig gefährdet werden. Bitte stellen Sie sicher, dass diese Leitungen und Anlagen durch Ihr Vorhaben weder technisch noch rechtlich beeinträchtigt werden.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p>Die EWE NETZ GmbH hat keine weiteren Bedenken oder Anregungen vorzubringen.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p>Bevor Sie die Grundstücke zur Bebauung freigeben, sorgen Sie bitte dafür, dass die Versorgungsträger in der von Ihnen zur Verfügung zu stellenden Leitungstrasse alle notwendigen Arbeiten ausführen können. Grundlage für die Leitungstrasse</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

sind Bauvorschriften und Sicherheitshinweise der EWE NETZ GmbH sowie u.a. BGV C22, BGR 500, BGI 531 und BGI 759. Dabei sind die Leitungstrassen so zu planen, dass die geforderten Mindestabstände gemäß VDE und DVGW Regelwerke eingehalten werden. im Bebauungsplan ist für die privaten Straßenflächen ein Leitungs- und Wege-recht für die EWE NETZ GmbH festzulegen.	
Eine Oberflächenbefestigung im Bereich von Versorgungsleitungen sollte so geplant werden, dass die Herstellung von Hausanschlüssen, Störungsbeseitigungen, Rohrnetzkontrollen usw. problemlos durchgeführt werden können. Eine eventuelle Bepflanzung darf nur mit flachwurzelnden Gehölzen ausgeführt werden, um eine Beschädigung der Versorgungsleitungen auszuschließen. Eine Überbauung unserer Anlagen ist unzulässig.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Somit bestehen unsererseits keine Bedenken gegenüber dem vorstehenden B-Plan „9“.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Wir bitten Sie, uns auch in die weiteren Planungen einzubeziehen und uns frühzeitig zu beteiligen. Sollten Anpassungen unserer Anlagen, wie z.B. Änderungen, Beseitigung, Neuherstellung der Anlagen an anderem Ort (Versetzung) oder andere notwendige Betriebsarbeiten wegen begründeter Vorgaben oder Freigaben erforderlich werden, sollen für die technische Vorgehensweise die geltenden gesetzlichen Regelungen und die anerkannten Regeln der Technik gelten. Die Kosten der Anpassungen bzw. Betriebsarbeiten sind von dem Vorhabenträger vollständig zu tragen und dementsprechend der EWE NETZ GmbH zu erstatten, es sei denn der Vorhabenträger und die EWE NETZ GmbH haben eine anderslautende Kostenverteilung vertraglich geregelt.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Die EWE NETZ GmbH plant im Zuge des Bauvorhabens, die Mitverlegung von einer Versorgungsleitung d 63. Wir bitten Sie, dieses im Plangenehmigungsverfahren zu berücksichtigen.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

### 1.8) Deutsche Telekom Technik GmbH

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 10.11.2020</u></p> <p>Gegen ihre geplante Baumaßnahme gibt es prinzipiell keine Einwände.</p> <p>Wir weisen jedoch auf folgendes hin:</p> <p>In Ihrem Planungsbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom, wie aus dem beige-fügten Lageplan zu ersehen ist.</p> <p>Für die telekommunikationstechnische Erschließung wird im Zusammenhang mit dem oben genannten Bebauungsplan eine Erweiterung unseres Telekommunikationsnetzes erforderlich.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Für die Planung benötigen wir frühestmöglich folgende Angaben, gern auch per Mail:	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

<ol style="list-style-type: none"> <li>1. einen genauen Parzellierungsplan des Bebauungsplanes als pdf. Datei</li> <li>2. die geplanten Wohnungseinheiten (WE) bzw. Geschäftseinheiten (GE) pro Grundstück/Haus.</li> <li>3. Wird ein weiterer Anbieter für Telekommunikationsdienste den B-Plan erschließen?</li> <li>4. Geben Sie uns bitte die Kontaktdaten des Erschließungsträgers an.</li> <li>5. Geplanter Ausführungszeitraum</li> <li>6. Werden die Straßen im B-Plangebiet öffentlich oder Privatstraßen?</li> <li>7. Neue Straßenbezeichnung mit Hausnummern im B-Plan Gebiet</li> <li>8. Handelt es sich um Wohn- oder Ferienhäuser?</li> </ol>	
<p>Eine Entscheidung, ob ein Ausbau erfolgt und wenn ja, in welcher Technologie (Glasfaser oder Kupfer), der Ausbau im B-Plan erfolgen wird, können wir erst nach Prüfung der Wirtschaftlichkeit und einer Nutzenrechnung treffen. Aus diesem Grund benötigen wir die Aussagen zu den angegebenen Punkten mindestens 4 Monate vor Baubeginn.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p>Wichtig für die telekommunikationstechnische Grundversorgung des B-Plan Gebietes ist es, dass uns durch die Gemeinde, so früh wie möglich, die neuen Straßenbezeichnungen und Hausnummern bekanntgegeben werden.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p>Im Vorfeld der Erschließung ist der Abschluss eines Erschließungsvertrages mit dem Erschließungsträger (Bauträger) notwendig. Wir machen darauf aufmerksam, dass aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten für die telekommunikationstechnische Erschließung und gegebenenfalls der Anbindung des Bebauungsplanes eine Kostenbeteiligung durch den Bauträger erforderlich werden kann.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p>Für die nicht öffentlichen Verkehrsflächen ist die Sicherung der Telekommunikationslinien mittels Dienstbarkeit zu gewährleisten.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p>Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordinierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger ist es notwendig, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Bebauungsplangebiet der Deutschen Telekom Technik GmbH so früh wie möglich, mindestens 2 Monate vor Baubeginn, schriftlich angezeigt werden.</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p>Der Erschließungsträger/Vorhabenträger hat sicherzustellen, dass im Rahmen der Erschließung eine passive Netzinfrastruktur (z.B. ein Leerrohrnetz) mitverlegt wird. Wir weisen in diesem Zusammenhang auf das Telekommunikationsgesetz (TKG) § 77i „Koordinierung von Bauarbeiten und Mitverlegung“ Absatz (7) hin: Hier heißt es unter anderem, Zitat: " Im Rahmen der Erschließung von Neubaugebieten ist stets sicherzustellen, dass</p>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

geeignete passive Netzinfrastrukturen, ausgestattet mit Glasfaserkabeln, mitverlegt werden."	
Des Weiteren weisen wir darauf hin, dass der Bauherr als „Zustandsstörer“ für die Kampfmittelfreiheit des Baugrundstückes verantwortlich ist. Die Kampfmittelfreiheit ist schriftlich zu dokumentieren und rechtzeitig an die Telekom, als Voraussetzung für den Baubeginn, zu übergeben. Wir möchten Sie bitten, den Erschließungsträger auf diese Punkte aufmerksam zu machen. <i>Anlage Lageplan</i>	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

### 1.9) Polizeiinspektion Stralsund

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 06.10.2020</u></p> <p>Folgende Hinweise seien jedoch für die Planung und Bebauung gegeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausreichende Fahrbahnbreiten, optimaler Weise breiter als das gesetzlich geforderte bzw. empfohlene Mindestmaß</li> <li>- Ausreichende Ein- und Ausfahrtbreiten im Einmündungsbereich und zu Grundstückszufahrten, optimaler Weise als das gesetzlich geforderte bzw. empfohlene Mindestmaß</li> <li>- Ausreichende Sichtweiten bzgl. der Bebauung und Begrünung im Einmündungsbereich und im Bereich der Grundstückszufahrten</li> <li>- Bauliche Gestaltung der Straße, die eine ggf. geplante Geschwindigkeitsreduzierung realistisch und einhaltbar macht</li> <li>- Bauliche Gestaltung der Straße, die ein gefahrloses/ gefahrenarmes Teilnehmen am Straßenverkehr, insbesondere von schwachen Verkehrsteilnehmern ermöglicht</li> <li>- Die Größe der Parkflächen im Parkhaus sind so zu gestalten, dass beim Ein- und Ausparken Verkehrsunfälle vermieden werden können und diese der heutigen Größe der Fahrzeuge angepasst werden, optimaler Weise als das gesetzlich geforderte bzw. empfohlene Mindestmaß.</li> </ul>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in der Erschließungsplanung berücksichtigt.</p>
<p>Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass eine Zufahrt zum geplanten Parkhaus über die Landestraße/ Proraer Allee nicht befürwortet wird, da es sich in dem Bereich der Dollahner Straße – Bahnübergang – L 29 um eine Unfallhäufungsstelle handelt.</p>	<p>Bei der Planung handelt es sich um eine Angebotsplanung. Ein Parkhaus ist in einem MU grundsätzlich zulässig (vgl. auch § 12 BauNVO). Die Lage der Zufahrt ist planungsrechtlich nicht festgesetzt. Maßnahmen zur Vermeidung eines Rückstaus in den Kreuzungsbereich hinein sind in der Erschließungsplanung bzw. der Hochbauplanung zu berücksichtigen (z.B. Bemessung einer separaten Einfahrtspur, Wechselschilder mit Angabe zu verfügbaren Parkplatzkapazitäten, etc.).</p> <p>Das Parkhaus dient allgemein als Ersatz des bisherigen Großparkplatzes im Plangebiet. An der äußeren Erschließung werden keine Änderungen vorgenommen.</p>
<p>Es wird hiermit um eine weitere Beteiligung im Anhörungsverfahren gebeten, wenn in der Planung detailliertere verkehrsrechtliche Aspekte relevant</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in der Erschließungsplanung berücksichtigt.</p>

sind.

### 1.10) Deutsche Bahn AG

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 20.10.2020</u></p> <p>1. Immobilienrechtliche Belange</p> <p>In den Geltungsbereich des Bebauungsplans sind keine Grundstücke der Deutschen Bahn AG mit einbezogen.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Bei den angrenzenden Bahnflächen handelt es sich um gewidmete Eisenbahnbetriebsanlagen, die dem Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) unterliegen. Änderungen an Eisenbahnbetriebsanlagen unterliegen demnach dem Genehmigungsvorbehalt des EBA (§§ 23 Absatz 1 AEG i.V.m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 und Absatz 2 Satz 2 BEVVG i.V.m. § 18 AEG). Wir möchten Sie darauf aufmerksam machen, dass auch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) im Rahmen der Fachanhörung direkt am Verfahren zu beteiligen ist.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Die Abstandsflächen gemäß LBO sowie sonstige baurechtliche und nachbarrechtliche Bestimmungen sind einzuhalten. Die Abstandsflächen dürfen sich unter Beachtung der gesetzlichen Regelungen auf Bahngelände erstrecken, unter dem Vorbehalt, dass für die Inanspruchnahme des Bahngrundstückes eine einmalige Vergütung durch den Antragsteller entrichtet wird. Hierfür ist ein kostenpflichtiger Gestattungsvertrag abzuschließen.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine Übertragung von Abstandsflächen auf Bahngrundstücke ist nicht beabsichtigt.</p>
<p>Wir verweisen auf die Sorgfaltspflicht des Bauherrn und auf die Verkehrssicherungspflicht (§§ 823 ff. BGB) des Grundstückseigentümers.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>2. Infrastrukturelle Belange</p> <p>Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen ist gemäß § 62 EBO unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen grundsätzlich und dauerhaft auszuschließen. Es wird hiermit auf § 64 EBO hingewiesen, wonach es verboten ist, Bahnanlagen, Betriebseinrichtungen oder Fahrzeuge zu beschädigen oder zu verunreinigen, Schranken oder sonstige Sicherheitseinrichtungen unerlaubt zu öffnen, Fahrthindernisse zu bereiten oder andere betriebsstörende sowie betriebsgefährdende Handlungen vorzunehmen.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Bei Wohnbauplanungen in der Nähe von lärmintensiven Verkehrswegen wird auf die Verpflichtung des kommunalen Planungsträgers hingewiesen, aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen und festzusetzen. Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Emissionen des Bahnverkehrs wurden in der Planung berücksichtigt.</p>

den Emissionen sind erforderlichenfalls von der Gemeinde oder den einzelnen Bauherren auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen.	
Alle Neuanpflanzungen im Bereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen und Bahnübergängen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen (DB Konzernrichtlinie (Ril) 882 Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle"). Der Pflanzabstand zum Bahnbetriebsgelände ist entsprechend der Endwuchshöhe zu wählen. Soweit von bestehenden Anpflanzungen Beeinträchtigungen des Eisenbahnbetriebes und der Verkehrssicherheit ausgehen können, müssen diese entsprechend angepasst oder beseitigt werden.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der festgesetzte Pflanzstreifen parallel zur Bahnstrecke liegt außerhalb des Änderungsbereichs.
Bei Planungs- und Bauvorhaben in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen ist zum Schutz der Baumaßnahme und zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs das Einhalten von Sicherheitsabständen zwingend vorgeschrieben.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Wenn Sicherheitsabstände zu Bahnbetriebsanlagen unterschritten werden müssen, sind nach Art der jeweiligen Gefährdung geeignete Maßnahmen mit der DB AG abzustimmen und zu vereinbaren. Die erforderlichen Nachweise und Planungen sind vorher zur Prüfung der DB AG vorzulegen. Die DB AG legt die Schutzmaßnahmen und mögliche Standsicherheitsnachweise für Bauwerke fest, die dann bindend zu beachten sind.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Von der Bebauungsplanänderung ist der Bahnübergang (BÜ) Strecke 6776 km 10,670 direkt betroffen. Eine Änderung der Verkehrssituation ist nicht auszuschließen. Um zu klären, ob und in welchem Umfang Sicherungsmaßnahmen am vorhandenen Bahnübergang angepasst werden müssen, ist eine Verkehrsschau durchzuführen.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Für die Neu-/Aus-/Umbaumaßnahme im Bereich des Bahnüberganges ist eine entsprechende Kreuzungsvereinbarung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) mit der DB Netz AG abzuschließen. Die fachlich zuständige Abteilung der DB Netz AG ist dazu rechtzeitig an der Planung zu beteiligen.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in der Erschließungsplanung berücksichtigt.
Bei allen Maßnahmen ist zu beachten, dass die vorgegebenen Vorflutverhältnisse der Bahnkörper-Entwässerungsanlagen nicht beeinträchtigt werden dürfen. Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet werden. Sie sind ordnungsgemäß in die öffentliche Kanalisation abzuleiten.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Für den Standort wird eine den Regeln der Technik entsprechende öffentliche Erschließung aufgebaut.
Das Planen, Errichten und Betreiben der geplanten baulichen Anlagen hat nach den anerkannten Regeln der Technik unter Einhaltung der gültigen Sicherheitsvorschriften, technischen Bedingungen und einschlägigen Regelwerke zu erfolgen. Der Eisenbahnbetrieb darf weder behindert noch ge-	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.



fährdet werden.	
Die Bauarbeiten müssen grundsätzlich außerhalb des Einflussbereichs von Eisenbahnverkehrslasten durchgeführt werden. Erdarbeiten innerhalb des Stützbereichs von Eisenbahnverkehrslasten dürfen nur in Abstimmung mit der DB Netz AG und dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ausgeführt werden.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Werden bei einem Kraneinsatz Betriebsanlagen der DB überschwenkt, so ist mit der OB Netz AG eine schriftliche Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens 8 Wochen vor Kranaufstellung bei der OB Netz AG zu beantragen ist.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Bahngelände darf weder im noch über dem Erdboden überbaut werden. Grenzsteine sind vor Baubeginn zu sichern. Sie dürfen nicht überschüttet oder beseitigt werden. Es wird darauf hingewiesen, dass auf oder im unmittelbaren Bereich von OB Liegenschaften jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel, Leitungen oder Verrohrungen gerechnet werden muss.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Bei der Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen hat der Bauherr sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Die späteren Anträge auf Baugenehmigung für den Geltungsbereich sind uns erneut zur Stellungnahme vorzulegen. Wir behalten uns weitere Bedingungen und Auflagen vor. Wir verweisen auf die Sorgfaltspflicht des Bauherrn. Für alle zu Schadensersatz verpflichtenden Ereignisse, welche aus der Vorbereitung, der Bauausführung und dem Betrieb des Bauvorhabens abgeleitet werden können und sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahn auswirken, kann sich eine Haftung des Bauherrn ergeben.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
Für Rückfragen zu diesem Verfahren, die Belange der Deutschen Bahn AG betreffend, bitten wir Sie, sich an den Mitarbeiter des Kompetenzteams Baurecht, Herrn Christian Zielzki, zu wenden.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

## 2) Behörden ohne Anregungen und Hinweise

- Straßenbauamt Stralsund (30.10.2020)
- Landesamt für innere Verwaltung M-V (06.10.2020)
- Wasser- und Bodenverband „Rügen“ (21.10.2020)
- Handwerkskammer Ostmecklenburg-Vorpommern (28.10.2020)
- Handelsverband Nord (30.10.2020)
- Evangelisches Pfarramt Binz (07.10.2020)

## 3) benachbarte Gemeinden mit Anregungen und Hinweisen

- Es liegt keine Stellungnahme vor.

#### 4) Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 20.11.2020</u></p> <p>mit der 3. Änderung des o.g. Bebauungsplans sollen am nördlichen Ortsrand von Binz die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung eines neuen Wohnquartiers, einer angrenzenden Ferienwohnbebauung sowie einem Parkhaus geschaffen werden. Das Plangebiet (rd. 4,9 ha) umfasst den nördlichen Abschnitt des rechtskräftigen Bebauungsplans Nr. 9 „Alte Gärtnerei / MZO“. Die bislang un bebauten Flächen werden aktuell vorwiegend als Großparkplatz genutzt. Im Geltungsbereich des o.g. Bebauungsplans werden ein allgemeines Wohngebiet (WA), ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Ferienhaus sowie zwei urbane Gebiete (MU1, MU2) festgesetzt.</p>	<p>Sachdarstellung ist zutreffend.</p>
<p>Zur Sicherung der Wohnungsversorgung der örtlichen Bevölkerung wird auf den gemeindlichen Flächen ein Wohnquartier mit gemischter Nutzung geplant. So sind Wohnungen in verschiedenen Wohnformen (Mehrgenerationswohnen, Mietwohnungen, Reihenhäuser) einschließlich Pflegewohnen und Altenpflege für rund 250 Einwohner vorgesehen. Das städtebauliche Konzept sieht entlang der Poststraße zwei größere Geschosswohnungsblöcke vor, von denen der südliche als Mietwohnungen und der nördliche als Pflegewohnheim mit entsprechenden Versorgungsangeboten entwickelt werden sollen. Zwischen der vorwiegend gewerblichen Nutzung im südlichen Abschnitt und der Wohnnutzung im nördlichen Abschnitt soll ein kleiner Platz mit Versorgungseinrichtungen (z.B. Nahversorgung, Bäcker, Gaststätte etc. mit Vfl. von bis zu 200 m<sup>2</sup>) entstehen. In der zweiten Reihe werden die Gebäude kleinteiliger. Hier sind Stadthäuser und Appartementhäuser zur Förderung der innerstädtischen Eigentumsbildung vorgesehen. Richtung Küstenwald schließt an das allgemeine Wohngebiet ein Ferienhausgebiet an. Die Bebauung soll aus fünf aufgelockerten viergeschossigen Einzelhäusern, mit einem rechnerischen Potenzial von bis zu 90 Nutzungseinheiten, bestehen. Mit dem neuen Ferienhausgebiet sollen die touristischen Angebote entlang der Promenade nach Norden in Richtung Prora erweitert werden. Als Ersatz des wegfallenden bisherigen Parkplatzes ist südlich des Plangebiets - entlang der Poststraße - ein dreigeschossiges Parkhaus mit ca. 520 Plätzen vorgesehen. Der Bau eines Parkhauses - mit fußläufiger Anbindung an Promenade/ Strand - soll zudem zur Verringerung des Parksuchverkehrs im Ort beitragen. Der Standort wird als Mobility Hub geplant, an dem verschiedene Mobilitäts- und mobilitätsnahe Dienstleistungen angeboten werden.</p>	<p>s.o.</p>
<p>Der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) stellt den Planbereich als Grünfläche mit der Zweckbe-</p>	<p>s.o.</p>

<p>stimmung „Parkanlage“ sowie „Sportanlagen“, als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Parkplatz“ sowie als Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung „Sporteinrichtungen“ dar. Der FNP soll im Parallelverfahren den neuen Planungszielen angepasst werden.</p>	
<p>Landesplanerische Bewertung Das Ostseebad Binz nimmt gemäß regionalplanerischem Ziel 3.2.4 (1) Regionalen Raumentwicklungsprogramms Vorpommern (RREP VP, 2010) eine zentralörtliche Funktion als Grundzentrum wahr und stellt somit gemäß Ziel 4.1 (3) RREP VP einen Schwerpunkt der Wohnbauflächenentwicklung dar. Mit der geplanten Änderung soll ein Quartier mit unterschiedlichen Wohnformen und Modellen - für eine sozial gemischte Bewohnerschaft - entstehen. Mit der zugewiesenen zentralörtlichen Funktion übernimmt Binz auch die Aufgabe zur Sicherung von altersgerechten Wohnanlagen (4.2 (4) LEP M-V). Die Errichtung von Seniorenwohnungen und Servicewohnanlagen soll aus raumordnerischer Sicht städtebaulich integriert und in günstiger Zuordnung zu Einrichtungen der Infrastruktur erfolgen. Das Vorhabengebiet liegt nah zu Einrichtungen der sozialen Infrastruktur und ist mit einer Haltestelle an der Proraer Allee an das örtliche Busnetz angeschlossen. Zudem sieht die Quartiersplanung ergänzende Versorgungseinrichtungen sowie die Möglichkeit der Ansiedlung von medizinischen, pflegerischen und sozialen Dienstleistungsangeboten vor. Hinsichtlich der avisierten Wohnbauflächenentwicklung entspricht das Vorhaben den Programmsätzen 4.1 (4), 4.1 (6) sowie 4.2 (4) RREP VP und 4.2 (4) LEP M-V. Im weiteren Planverfahren ist der Programmsatz 4.2 (1) RREP VP zu berücksichtigen.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Entsprechend der Karte des Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (RREP VP, 2010) wird die Gemeinde Ostseebad Binz als Tourismusschwerpunktraum dargestellt. Für die weitere Planung sind die Belange der Tourismusräume gemäß den Programmsätzen 3.1.3 (4) RRPV VP und 4.6 (5) LEP M-V zu berücksichtigen.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Die 3. Änderung des Bebauungsplans Nr. 9 „Alte Gärtnerei 1 MZO“ der Gemeinde Ostseebad Binz ist mit den Zielen der Raumordnung vereinbar.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Für die Einstellung in das Raumordnungskataster (ROK) senden Sie uns bitte die genaue Anzahl der Wohneinheiten zu, gerne auch per Mail.</p>	<p>Die Anzahl der Wohneinheiten kann aus der städtebaulichen Planung nicht sicher abgeleitet werden. Das Maß der zulässigen baulichen Nutzung lässt nur einen Rückschluss auf die mögliche Flächen (d.h. BGF, Nutzfläche, daraus evtl. auch abgeleitet Wohnfläche) zu, nicht jedoch die Anzahl der Einheiten, da hierzu eine durchschnittliche Wohnungsgröße vorauszusetzen wäre, die jedoch stark von der wohnwirtschaftlichen Ausrichtung abhängt. Vereinfacht ausgedrückt: Mehr Seniorenwohnen heißt mehr Wohneinheiten, mehr familiengerechtes Wohnen heißt weniger Wohnungen bei jedoch etwa gleicher Bewohnerzahl.</p>

## 5) Stellungnahmen der Öffentlichkeit

### 5.1) Bürger 1 - Nordstraße 26, 18609 Prora

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 08.01.2020</u></p> <p>zum 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 9 "Alte Gärtnerei/MZO" möchte ich meinen Einwand als Einwohner geltend machen.</p> <p>Es sollen in Stadtvillen bis zu 90 weitere Ferienwohnungen entstehen. Ich vertrete die Meinung, dass Binz mit dem Ortsteil Prora mit Ferienwohnungen/Hotelbetten schon jetzt überbelegt ist. Die vorhandene Infrastruktur, speziell im Bereich des Straßenverkehrs steht schon jetzt in der Saison vor dem Kollaps. Beschäftigte der Gastronomie, des Hotelwesens und der Dienstleister müssen teils lange Wege auf überfüllten Straßen auf sich nehmen, um die stetig steigende Zahl an Übernachtungs- und Tagesgästen zu versorgen. Die mir nur noch dem Wahn nach noch höheren Übernachtungszahlen erscheinende Ortsentwicklung beachtet nicht, dass Urlauber zum Beispiel einen anderen, nämlich höheren Bedarf an Trinkwasser haben als Berufstätige bzw. "normale" Einwohner. Die Klimaentwicklung in unserem Bereich zeigt, dass die Grundwasserstände sinken und der Trinkwasservorrat endlich ist. Das vertiefen der Grundwasserbrunnen wirkt sich negativ auf den Oberflächenbewuchs aus. Das bitte ich bei allen weiteren Baumaßnahmen zu beachten. Bitte prüfen und überarbeiten Sie die B-Pläne entsprechend.</p>	<p>Die Wohnadresse des Einwandgebers liegt in einer Entfernung von knapp 3 km zum Plangebiet. Eine private Betroffenheit wird nicht geltend gemacht.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

### 5.2) Bürger 2 - WEG Dünenpark Binz c/o Rechtsanwälte Hellriegel

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 11.11.2020</u></p> <p>hiermit zeigen wir an, dass uns die WEG Dünenpark Binz mit der Wahrnehmung ihrer rechtlichen Interessen betraut hat. Eine auf uns lautende Vollmacht fügen wir als Anlage in Kopie bei. Für unsere Mandantin nehmen wir zur 3. Änderung des Bebauungsplans Nr. 9 „Alte Gärtnerei/MZO“ der Gemeinde Ostseebad Binz in der Fassung vom 11. September 2020 im Rahmen der erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung wie folgt Stellung:</p>	<p>Der Dünenpark liegt benachbart zum Plangebiet. Auswirkungen auf die Grundstücke im Dünenpark sind nicht von vorneherein ausgeschlossen und wurden daher gutachterlich untersucht und in der Abwägung berücksichtigt.</p>
<p>Zunächst ist festzuhalten, dass die geplante Festsetzung eines urbanen Gebietes nicht rechtmäßig erfolgen kann, da die geplante Nutzung nicht der Zweckbestimmung eines urbanen Gebiets im Sinne des § 6a BauNVO entspricht (vgl. 1.). Abwägungsfehlerhaft ist die Planung aber auch mit Blick auf das mehrgeschossige Parkhaus mit 520 Stellplätzen auf vier Ebenen auf der Fläche MU2. Das geplante Gebäude hat gegenüber der bestehenden Ferienwohnnutzung in seiner Umgebung eine</p>	<p>s.u.</p>

<p>erdrückende Wirkung, die auch nicht durch einen hohen Stellplatzbedarf gerechtfertigt wird. Auch der immissionsschutzrechtliche Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG und die Belange der touristischen Infrastruktur und des Straßenverkehrs wurden bei dieser Planung nicht berücksichtigt (vgl. II.). Diese Planung ist offensichtlich abwägungsfehlerhaft, da die Auswirkungen des neuen Parkhauses auf die südöstlich des Plangebiets gelegenen Ferienwohnungen unserer Mandantin fehlerhaft bewertet wurden, da das Plangebiet trotz der ausschließlichen (Ferien-) Wohnnutzung als allgemeines Wohngebiet bewertet wurde (vgl. III.). Auch die Verkehrslärmbelastung wurde im Bebauungsplanentwurf nicht ausreichend ermittelt und bewertet (vgl. IV.).</p>	
<p><b>I. Zweckbestimmung des urbanen Gebiets verfehlt</b></p> <p>Die Änderung des Bebauungsplans sieht die Festsetzung eines urbanen Gebiets zwischen dem Allgemeinen Wohngebiet und der Dollahner Straße vor. Diese Planung ist abwägungsfehlerhaft, da das Gebiet mit den geplanten Nutzungen und Nutzungsdichte in der Randlage bei Ferienwohnungen und Strand nicht der Zweckbestimmung eines urbanen Gebiets im Sinne des § 6a BauNVO entspricht:</p>	<p>Der Gebietscharakter des urbanen Gebiets besteht in einer Nutzungsmischung mit hoher baulicher Dichte. Die hohe bauliche Dichte soll einem weiteren Flächenverbrauch entgegenwirken, die Nutzungsmischung entspricht dem Leitbild der kompakten Stadt.</p> <p>Das Plangebiet stellt den Stadteingang von Neu-Binz dar. Der Stadtteil ist im Wesentlichen geprägt durch eine mehrgeschossige Bebauung (III-V Geschosse).</p>
<p>1. Schon nach seiner Lage am Rand einer Kleinstadt entspricht das Plangebiet nicht einem urbanen Gebiet im Sinne der BauNVO. Denn urbane Gebiete dienen der städtischen Innenentwicklung und sind daher auf typisch städtische Gebiete zugeschnitten. Dies ergibt sich schon aus ihrer Bezeichnung: „Urban“ leitet sich von dem lateinischen Wort für „zur Stadt gehörend, städtisch“ ab.</p> <p>Hornmann, in: Spannowsky/Hornmann/Kämper, Beck'scher Online Kommentar zur Baunutzungsverordnung, Stand: September 2020, § 6a Rn. 1.</p> <p>Es ist zwar grundsätzlich nicht ausgeschlossen urbane Gebiete auch auf noch unbebauten Flächen auszuweisen. Dies ist jedoch höchst ungewöhnlich und wenn eher auf Brachflächen innerhalb einer städtischen Siedlungsstruktur zu erwarten. Immerhin wurde der Gebietstypus des urbanen Gebietes mit der Intention in die Baunutzungsverordnung aufgenommen, die städtische Innenentwicklung zu fördern.</p> <p>Blechtschmidt, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Baugesetzbuch, Stand: Mai 2020, 5 6a Rn. 1, 18.</p> <p>Zwar ist die Festsetzung eines urbanen Gebietes grundsätzlich auch in kleineren Kommunen zulässig und nicht auf Großstädte beschränkt. Dennoch ist das Vorliegen eines städtisch geprägten Gebietes zu fordern.</p> <p>Vgl. Hornmann, in: Spannowsky/Hornmann/Kämper, Beck'scher Online Kommentar zur Baunutzungsverordnung, Stand: September 2020, § 6a Rn. 1.</p> <p>Die Ausweisung eines urbanen Gebietes ist hier jedenfalls mangels städtisch geprägter Umgebung</p>	<p>s.o.</p> <p>Bei den Flächen des Plangebiets handelt es sich um eine Brachfläche (früheres Ferienlager der Armee), die zwischenzeitlich als Großparkplatz genutzt wurde.</p>

<p>zweckwidrig. Immerhin dient der Bebauungsplan hier der Nutzbarmachung von Brachflächen und nicht der Entwicklung verdichteter Gebiete: Hier wird das Plangebiet auf einer Brachfläche geplant, die von Wald, Ferienwohnungen, Dünen und einer Grundschule umgeben ist. Zudem liegt das Plangebiet in einer Randlage rund 2 km von der Innenstadt entfernt. Eine städtische Siedlungsstruktur ist hier weder vorhanden noch erscheint es naheliegend, dass hier eine städtische Siedlungsstruktur geschaffen werden kann.</p> <p>Vgl. Blechschmidt, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Baugesetzbuch, Stand: Mai 2020, § 6a Rn. 1.</p>	
<p>2. Auch entspricht die <b>geplante Nutzungsmischung</b> nicht der Eigenart eines urbanen Gebiets.</p> <p>In einem urbanen Gebiet sind gemäß § 6a Abs. 1 BauNVO Wohnnutzung, nichtstörende Gewerbebetriebe sowie soziale, kulturelle und andere Einrichtungen, welche die Wohnnutzung nicht wesentlich stören, zulässig. Das urbane Gebiet ist daher gerade auf gemischte Bauflächen ausgerichtet und war vom Gesetzgeber sogar als „Mischgebiet der Innenentwicklung“ vorgesehen.</p> <p>Vgl. Blechschmidt, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Baugesetzbuch, Stand: Mai 2020, § 6a Rn. 1, 12.</p> <p>Für das urbane Gebiet MU1 sind nach dem Planentwurf vorwiegend Wohnnutzung geplant; dies bestätigt auch das Nutzungskonzept, das in der Begründung des Bebauungsplans dargestellt ist.</p> <p>3. Änderung Bebauungsplan Nr. 9 „Alte Gärtnerei / MZO“, Entwurfsfassung vom 29. Juni 2017, Stand: 11. September 2020, Seite 12.</p> <p>Dabei gehören auch die geplanten Pflegeeinrichtungen und das „Generationenwohnen“, die nach dem städtebaulichen Konzept im Gebiet geplant sind, zu Wohnnutzung. Denn § 3 Abs. 4 BauNVO stellt klar, dass Wohngebäude auch ganz oder teilweise der Betreuung und Pflege der Bewohner dienen können.</p> <p>Die gewerbliche Nutzung in dem Gebiet soll sich auf den neu geplanten zentralen Platz konzentrieren und ist schon aufgrund der geringen Fläche für Gewerbe kaum geeignet, die Eigenart des Gebiets mitzuprägen. Aber auch hier soll ausschließlich kleinteiliges Gewerbe zugelassen werden, das ausschließlich der Versorgung des neuen Plangebiets dienen soll.</p> <p>Diese Nutzungsmischung mit Wohnen und untergeordnetem Gewerbe, das der Versorgung des Gebiets dient, kann bereits in einem Allgemeinen Wohngebiet nach § 4 BauNVO umgesetzt werden. Sollte der Gewerbeanteil weiter ausgebaut werden, kommt auch ein Mischgebiet im Sinne des § 6 BauNVO in Betracht. Eine urbane Mischung, die für ein Mischgebiet erforderlich ist, ist hier nicht erkennbar. Dies gilt umso mehr, als es sich um ein (Ferien-)Wohngebiet handelt, das keine zusammenhängende städtische Struktur aufweist, sondern lediglich durch seine unmittelbare Anbindung</p>	<p>Das urbane Gebiet erstreckt sich über alle Baufelder entlang der Proraer Chaussee. Die Nutzungsmischung muss dabei weder gleichgewichtig sein, noch im Sinne einer horizontalen (geschossweisen) Mischung in allen Baufeldern erreicht werden. Pflegeeinrichtungen (zumal wenn es sich um vollstationäre Pflege oder um Tagespflegeangebote für externe Bewohner handelt), fallen unter die sozialen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören.</p> <p>Es ist daher nicht zu erkennen, dass die Gebietscharakteristik des urbanen Gebiets im vorliegenden Fall nicht erreicht werden wird bzw. nicht gewollt wäre.</p>

<p>an den Strand geprägt wird und damit keinen urbanen Charakter hat.</p>	
<p>3. Auch das geplante Maß der baulichen Nutzung entspricht nicht der Zweckbestimmung eines urbanen Gebiets, das gerade eine verdichtete bauliche Nutzung ermöglichen soll. Mit Ausnahme das Parkhaus-Grundstücks wird für das urbane Gebiet eine GRZ von 0,6 und drei Vollgeschosse sowie offene Bauweise festgesetzt. Damit kann auf den Grundstücken die GFZ von bis zu 1,8 zugelassen werden. Nach § 17 BauNVO soll die Bebauung in einem urbanen Gebiet eine GRZ von 0,8 und eine GFZ von 3,0 erreichen. Eine verdichtete Bebauung, die der Zweckbestimmung eines urbanen Gebiets entsprechen würde, ist hier also nicht geplant.</p>	<p>Bei den in § 17 BauNVO angegebenen Werten handelt es sich um Obergrenzen, nicht jedoch um anzustrebende Zielwerte. Mit einer möglichen GFZ von 1,8 werden auch im MU1 die nach § 17 zulässigen Obergrenzen der Mischgebiete (GFZ 1,2) aber deutlich überschritten.</p>
<p>4. Schließlich ist die Festsetzung des urbanen Gebiets schon aus Gründen des Immissionschutzrechts abwägungsfehlerhaft. Nach dem Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG dürfen immissionsstarke Nutzungen nicht unmittelbar an den schutzbedürftigen Wohngebieten geplant werden. Hier soll das urbane Gebiet direkt an das Allgemeine Wohngebiet angrenzen. Diese Planung verstößt gegen den Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG und ist damit fehlerhaft.</p>	<p>Die Aussage ist sachlich unzutreffend. Im urbanen Gebiet sind Einrichtungen zulässig, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Damit verwendet der Verordnunggeber für das MU eine grundsätzlich dem MI vergleichbare Vorgabe. Eine Nachbarschaft von MU und WA ist damit (ebenso wie die von MI und WA) durch den Trennungsgrundsatz nicht ausgeschlossen.</p>
<p><b>II. Festsetzung des Parkhauses abwägungsfehlerhaft</b>  Abwägungsfehlerhaft sind auch die Festsetzungen für das geplante Parkhaus im Gebiet MU2. Gegenüber dem Grundstück unserer Mandantin hat das Parkhaus aufgrund seiner erheblichen Höhe und Länge, die in keinem Verhältnis zu der kleinteiligen Ferienwohnnutzung steht, eine erdrückende Wirkung (vgl. 1.). Ein Bedarf an Stellplätzen, die diese Planung rechtfertigen würde, liegt jedoch nicht vor und wird auch von der Gemeinde nicht vorgetragen (vgl. 2.). Die Planung ist ferner fehlerhaft, da keine Alternativstandorte berücksichtigt wurden und das Parkhaus trotz seiner erheblichen Immissionen unmittelbar an einer schutzwürdigen (Ferien-) Wohnnutzung sowie an einer Grundschule geplant wurde (vgl. 3.). Auch seine Anbindung an die touristische Infrastruktur (vgl. 4.) sowie die Belange des Straßenverkehrs (vgl. 5.) wurde dabei nicht beachtet.</p>	<p>Bei der Planung handelt es sich um eine Angebotsplanung. Ein Parkhaus ist in einem MU grundsätzlich zulässig (vgl. auch § 12 BauNVO). Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ist die Einhaltung der Vorgaben der TA-Lärm im weiteren Verfahren nachzuweisen.  Um jedoch eine Vollzugsfähigkeit der gemeindlichen Planungsabsicht (Parkhaus) zu belegen, wurde die immissionsrechtliche Möglichkeit eines Parkhauses an dieser Stelle im Bebauungsplanverfahren bereits vorab gutachterlich untersucht bzw. belegt.  Zu den einzelnen Punkten s.u.</p>
<p>1. Dem geplanten Parkhaus kommt gegenüber der Ferienwohnnutzung unserer Mandantin eine erdrückende Wirkung zu. Eine solche ist dann anzunehmen, wenn ein Gebäude auf seine Umgebung erschlagend wirkt oder dazu führt, dass bei seinen Nachbarn das Gefühl des Eingemauertseins entsteht.  Vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 23. Mai 1986 – 4 C 34.85, NVwZ 1987, 128 (129); Oberverwaltungsgericht Hamburg, Urteil vom 10. Dezember 2019 - 2 E 24/18, NVwZ 2020, 639 (644).  So liegt es hier. Die erdrückende Wirkung folgt daraus, dass das geplante Parkhaus den nahege-</p>	<p>Vom Parkhaus wird schon wegen des Abstands keine erdrückende Wirkung ausgehen. Das Bau Feld des geplanten Parkhauses liegt in einem Abstand von gut 50 m zum nächstgelegenen Gebäude des Dünenparks und ist durch die stark befahrene Dollahner Straße (trennende Wirkung) sowie den Parkplatz des Dünenparks getrennt.  Bei der Bewertung der Wirkung ist zudem auch die konkrete Ausrichtung / Zuordnung zu berücksichtigen. Das Parkhaus liegt bezogen auf die Gebäude des Dünenparks „über Eck“, so dass das Volumen für die Bebauung des Dünenparks kein „Gegenüber“ darstellt und auch beim Blick aus den einzelnen Räumen heraus nicht als</p>

<p>gelegenen Ferienwohnungen unserer Mandantin in geringem Abstand gegenübergestellt wird, diese aber in seinen Ausmaßen deutlich überragt. Für das Parkhaus auf der Fläche MU2 ist ein großzügiges Baufeld ausgewiesen. Das geplante Parkhaus soll über 520 Stellplätze auf vier Ebenen verfügen und eine Grundfläche von über 2000 m<sup>2</sup> aufweisen. Darüber hinaus ist im Bebauungsplanentwurf eine zulässige Gebäudehöhe von 17 m vorgesehen.</p> <p>Dieses Maß der baulichen Nutzung auf der Fläche MU2 steht in keinem Verhältnis zu der lediglich zweistöckigen und kleinteiligen Bebauung in der Ferienwohnanlage. Die räumliche Nähe des Parkhauses führt dazu, dass das Parkhaus aus der Sicht der Kurgäste in der Ferienwohnanlage deutlich aus der Umgebung hervorsticht. Erschwerend kommt hinzu, dass die Fassade des Parkhauses ausweislich des gegenwärtigen Bebauungsplanentwurfs aus Gründen der Geräuschminderung in Richtung der Ferienwohnanlage nur zu maximal 50% offen ausgeführt werden. Dies verstärkt den Eindruck der „baulichen Übermacht“.</p> <p>Das geplante Ausmaß des Parkhauses steht in eklatantem Widerspruch zum Erholungscharakter des Ortsteils Binz und den zu diesem Zweck errichteten Ferienhäusern auf dem Grundstück unserer Mandantin. In dem Bebauungsplanverfahren wurde dies nicht gewürdigt.</p>	<p>Gegenüber sichtbar wird.</p> <p>Mit einer zulässigen Gebäudehöhe von 17m wird das Volumen des Parkhauses auch nur unwesentlich höher ausfallen als die südlich an den Dünenpark angrenzenden Wohngebäude (V Geschosse, FH<sub>max</sub> 16 m mit Gebäudelängen bis 100m). Auch für das seeseitig in einem geringen Abstand von nur wenig über 20m gegenüberliegende Hotel ist eine Gebäudehöhe von gut 15 m zulässig (vgl. vB-Plan Nr. 10, FH<sub>max</sub> 21,30m HN, bei rund 6m HN Geländehöhe).</p>
<p>2. Die Planung einer derart großen und erdrückenden Parkanlage wird auch nicht durch den tatsächlichen Bedarf an Stehplätzen gerechtfertigt. Der Bedarf von 520 Stellplätzen wird nicht durch die Tagestouristen ausgelöst: Nach der Statistik über die Zahl der pro Jahr verkauften Tageskarten müssen für Tagestouristen rund 100 Stellplätze vorgehalten werden. Die darüber hinaus geplanten 420 Stellplätze lassen sich mit dem tatsächlichen Bedarf nicht rechtfertigen.</p> <p>Auch der Bedarf im Plangebiet erzeugt nicht einen derart hohen Stellplatzbedarf. An einer Grundschule findet nur zu Stoßzeiten ein vermehrtes Verkehrsaufkommen statt; zudem parken Eltern, die ihre Kinder zur Schule bringen oder von dieser abholen nicht im Parkhaus, sondern halten nur kurz an. Die Häuser im angrenzenden Wohngebiet verfügen über eigene Parkplätze, sodass auch hier kein Bedarf an zusätzlichen Parkplätzen ersichtlich ist. Auch die geplanten gewerblichen Nutzungen sollen den Bedarf des Plangebiets decken und können schon aufgrund der festgesetzten Größenbeschränkung diesen Stellplatzbedarf nicht auslösen. Es bleibt daher unklar, auf welcher Tatsachengrundlage die Gemeinde von einem derart hohen Bedarf an Parkplätzen ausgegangen ist.</p>	<p>Bei der Planung handelt es sich um eine Angebotsplanung. Ein Parkhaus ist in einem MU grundsätzlich zulässig (vgl. auch § 12 BauNVO). Die Zahl von 420 Stellplätzen stellt die nach Baufeldgröße ermittelte größtmögliche Anzahl im MU<sub>2</sub> dar, die etwas geringer als die bisher am Standort für Tagesbesucher des Ostseebades vorgehaltene Kapazität ist. Der derzeitige Stellplatz ist mit Ausnahme weniger Tage im Jahr nur schlecht ausgelastet. Mit dem Bau des Parkhauses soll jedoch eine Verkehrsberuhigung des Ortszentrums erreicht / vorbereitet werden, so dass zukünftig unabhängig von der Art des Parkplatzangebots von einem steigenden Bedarf ausgegangen wird. Ob das Parkhaus in der maximalen Ausbaugröße gebaut wird, ist nicht abzusehen. Möglich ist durchaus auch eine abschnittsweise Realisierung (mit einer zukünftigen Aufstockung). Im Sinne einer worst-case-Betrachtung wird hinsichtlich der Auswirkungen der maximale Endausbau angenommen. Die Angabe von 520 Stellplätzen entstammt dabei noch der veralteten Fassung vom 15.11.2019. Durch die Änderung des Straßenverlaufs wurde in der aktuellen Fassung die Fläche MU<sub>2</sub> deutlich verkleinert, so dass nunmehr selbst bei einer Nutzung des Daches im Parkhaus nur 420 Stellplätze möglich sind. Die veralteten Angaben in der Begründung werden redaktionell korrigiert.</p>
<p>3. Unverständlich ist zudem, warum das lärmintensive Parkhaus an der südlichen Grenze des Plangebiets errichtet werden soll. Der Plangeber hat sich entschieden, das Parkhaus unmittel-</p>	<p>Zur Nachbarschaft s.o.</p> <p>Die Lage des Parkhauses ist durch die Nähe zur Ortseinfahrt (direkte Zuordnung zur Zufahrt über die Bahngleise) begründet. Am Standort ist wegen der hohen Immissi-</p>



<p>bar neben die Ferienwohnanlage und vor die Schule zu setzen, ohne dass hierfür ein nachvollziehbarer Grund ersichtlich ist. Bei dieser Planung hat er das immissionsschutzrechtliche Trennungsgrundsatz missachtet und nicht berücksichtigt, dass für das Parkhaus alternative Standorte zur Verfügung stehen, die nicht unmittelbar an geschützte Nutzungen angrenzen. So kann das Parkhaus ebenso gut auf der nördlichen Seite des Plangebietes errichtet werden, wo sich immerhin lediglich eine Brachfläche befindet. In diesem Fall wären sowohl weniger Schallimmissionen als auch eine weniger erdrückende Wirkung des Parkhauses auf die bestehende Siedlung südlich des Plangebietes zu erwarten. Überdies befindet sich der bereits vorhandene Parkplatz auch jetzt weiter nördlich als die Fläche MU2, so dass diese Planung naheliegend ist.</p> <p>Da eine andere Fläche für die Errichtung des Parkhauses im Rahmen der Abwägung nicht in Betracht gezogen wurde, liegt insofern ein Abwägungsdefizit vor.</p>	<p>onsbelastung durch Verkehrslärm zudem eine reguläre Wohnnutzung nicht möglich.</p>
<p>4. Auch mit Blick auf die geplante touristische Nutzung des Parkhauses und seine Anbindung an die Infrastruktur des Kurortes ist seine Lage nicht nachvollziehbar. Für die wohl geplante touristische Nutzung des Parkhauses ist ein guter Übergang vom Parkhaus zum Strand und zur Strandpromenade essentiell. Dieses Erfordernis wurde in dem Bebauungsplanverfahren nicht berücksichtigt. Denn der nahe gelegene Übergang Nr. 50 ist nur über einen Fußgängerweg erreichbar. Dieser Durchgang ist jedoch sehr schmal und damit nicht geeignet, um das hohe touristische Aufkommen der Parkplatznutzer aufzunehmen. Um die Nutzung des Strandübergangs Nr. 51 durch die Tagesgäste zu ermöglichen, ist eine Verlegung des Parkhauses in nördliche Richtung erforderlich. Die Planung ist daher entsprechend anzupassen.</p>	<p>Die Tagesgäste kommen nicht so sehr wegen der Strandnutzung, sondern um das historische Seebad zu besuchen oder im Ort zu arbeiten. Wichtig ist daher die Erreichbarkeit der Strandpromenade als zentraler Fußgängerachse im Ort. Dies ist am vorgesehenen Standort gewährleistet.</p>
<p>5. Die Belange des Straßenverkehrs wurden bei der Planung des Parkhauses ebenfalls nicht ausreichend berücksichtigt. So wurde bei der Planung der Zufahrt zum Parkhaus der hohe - bei 520 Stellplätzen zu erwartende - An- und Abfahrtsverkehr und die damit einhergehende Einschränkung des Straßenverkehrs nicht bedacht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sollten die vielen geplanten Stellplätze tatsächlich erforderlich und in Benutzung sein, ist morgens und abends mit Zu- und Abfahrtsverkehr innerhalb einer kurzen Zeit zu rechnen. Es ist daher mit Rückstaus in der Dollahner Straße zu rechnen. Die erhöhte Unfallgefahr aufgrund des Rückstaus ist insbesondere aufgrund des verwinkelten Verlaufs der Dollahner Straße zu erwarten. Dieses Risiko wurde im Bebauungsplanverfahren nicht gesehen.</li> <li>• Die hohe Unfallgefahr wird zudem dadurch begründet, dass sich die Zufahrt zum</li> </ul>	<p>Bei der Planung handelt es sich um eine Angebotsplanung. Ein Parkhaus ist in einem MU grundsätzlich zulässig (vgl. auch § 12 BauNVO). Die Lage der Zufahrt ist planungsrechtlich nicht festgesetzt. Maßnahmen zur Vermeidung eines Rückstaus in den Kreuzungsbereich hinein sind je nach Größe evtl. in der Erschließungsplanung bzw. der Hochbauplanung zu berücksichtigen (z.B. Bemessung einer separaten Einfahrspur, Wechselschilder mit Angabe zu verfügbaren Parkplatzkapazitäten, etc.).</p>

<p>Parkhaus sich in der unmittelbaren Nähe zu einem Bahnübergang befindet. Denn schon bei einem kleineren Rückstau ist zu befürchten, dass die wartenden Fahrzeuge auf den Bahngleisen zum Stehen kommen.</p> <p>Die Lage der Zufahrt sollte aus diesen Gründen neu abgewogen werden.</p>	
<p>6. Festzuhalten ist damit, dass die Planung für das Parkhaus in mehreren Hinsichten abwägungsfehlerhaft ist. Sie beruht nicht auf einem nachweisbaren Stellplatzbedarf und berücksichtigt zudem weder das Interesse der Bestandsbebauung, von einer immissionsreichen Nutzung in unmittelbarer Nachbarschaft verschont zu bleiben, noch die Interessen seiner Nutzer an eine gute Anbindung an die touristische Infrastruktur und den Straßenverkehr.</p>	s.o.
<p><b>III. Überschreitung der Immissionsrichtwerte nach TA Lärm</b></p> <p>Ferner wurde der vom geplanten Parkhaus ausgehende Gewerbelärm bei der Planaufstellung nicht hinreichend berücksichtigt. Die Bewertung des vom Parkhaus ausgelösten Lärms erfolgt auf der Grundlage der Schalltechnischen Immissionsprognose „Parkhaus“, Bericht Nr. B2315_4, des Ingenieurbüros acouplan GmbH vom 4. September 2020. Für die Bewertung des zumutbaren Beurteilungspegels im Bereich der Ferienwohnanlage unserer Mandantin zieht die Schalltechnische Immissionsprognose fälschlicherweise die für Allgemeine Wohngebiete geltenden immissionsrichtwerte heran. Denn die Ferienwohnanlage ist als Kurgebiet im Sinne der Ziffer 6.1 Abs. 1 lit. g) TA Lärm zu qualifizieren. Die im Kurgebiet geltenden Immissionsrichtwerte von 45 dB(A) tags und 35 dB(A) nachts werden durch das geplante Parkhaus deutlich überschritten (vgl. 1.). Aber auch wenn man das Gebiet als reines Wohngebiet betrachten will, werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm trotzdem nicht eingehalten (vgl. 2.). Zudem enthält die Planung keine Maßnahmen, um die Einhaltung der errechneten Immissionsbelastung sicherstellen würden (vgl. 3.).</p>	<p>Zur Beurteilung des Gewerbelärms wurde eine gutachterliche Immissionsprognose erstellt.</p> <p>Die TA-Lärm weist für Ferienhausgebiete nach § 10 BauNVO keine eigenen Immissionsrichtwerte aus. Nach DIN 18005 entsprechen die Anforderungen eines Ferienhausgebiets denen eines reinen Wohngebiets. Dies erscheint jedoch praxisfremd und entspricht erkennbar nicht der realen Situation in Urlaubsorten wie Binz.</p> <p>Ein Ferienhausgebiet nach § 10 BauNVO dient anders als ein Wochenendhausgebiet nämlich der gewerblichen Unterbringung wechselnder Gäste. Dadurch ist ein gewisser Lärmpegel im Gebiet unausweichlich (An- und Abreise der Gäste, Nutzung wohnungsnaher Freiflächen / Außenwohnbereiche bis in den späten Abend, usw.). Angesichts der Diskussion um eine Zulässigkeit von Ferienwohnen in Wohngebieten wurde in den letzten Jahren gerade das mögliche Störpotenzial von Ferienhäusern deutlich herausgearbeitet.</p>
<p>1. Umgebung als Kurgebiet zu qualifizieren</p> <p>Die Einstufung der Ferienwohnanlage unserer Mandantin als allgemeines Wohngebiet ist fehlerhaft. Bauplanungsrechtlich handelt es sich nach dem Bebauungsplan Nr. 9 „Alte Gärtnerei / MZO“ um ein „Sondergebiet Ferienwohnen“. Die Festsetzungen des Bebauungsplans, die für die Zuordnung der Immissionsrichtwerte maßgebend sind,</p> <p>Hansmann, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand: Februar 2020, Nr. 6 TA Lärm, Rn. 14,</p> <p>führen also nicht zur Anwendbarkeit der Richtwerte für Allgemeine Wohngebiete. Auch entspricht das „Sondergebiet Ferienwohnen“ nach seiner</p>	s.o.

<p>Eigenart und Schutzwürdigkeit nicht einem Allgemeinen Wohngebiet. Denn eine Ferienwohnnutzung zu Erholungszwecken begründet ein höheres Ruhebedürfnis als eine Wohnnutzung. Zudem folgt die Bewertung als Kurgebiet daraus, dass der gesamte Ortsteil Binz ein anerkanntes Seebad im Sinne von § 3 Nr. 3 des Gesetzes über die Anerkennung als Kur- und Erholungsort in Mecklenburg-Vorpommern (Kurortgesetz) ist. Eine solche staatliche Anerkennung durch die zuständige Landesbehörde führt dazu, dass die Richtwerte der Ziffer 6.1 Abs. 1 lit. g) anzuwenden sind.</p> <p>Reidt/Schiller, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand: Februar 2020, 18. BImSchV § 2 Rn. 27.</p> <p>Somit ist das benachbarte Grundstück unserer Mandantin sowie das Grundstück, auf dem das Parkhaus errichtet werden soll, als Kurgebiet im Sinne der TA Lärm zu qualifizieren.</p>	
<p>Dieser Einordnung steht auch nicht die Festsetzung der Ferienwohnanlage als „Sondergebiet Ferienhäuser“ im Sinne des § 11 Abs. 2 BauNVO entgegen. Zum einen ist das Vorhandensein leistungsfähiger Einrichtungen zur Beherbergung der Kurgäste gerade eine wesentliche Voraussetzung für die Anerkennung als Kurort (§ 2 Abs. 1 Nr. 4 Kurortgesetz Mecklenburg-Vorpommern). Zum anderen werden Kurgebiete und Gebiete für die Fremdenbeherbergung in § 11 Abs. 2 Satz 2 BauNVO gleichgestellt, indem der Gesetzgeber sie unter dem gemeinsamen Oberbegriff „Gebiete für den Fremdenverkehr“ geregelt hat.</p>	<p>Der Bereich ist als Ferienhausgebiet nach § 10 BauNVO festgesetzt. Die Ausführungen zu § 11 BauNVO entbehren damit eines jeglichen Bezugs zur Planung.</p>
<p>Legt man die im Kurgebiet zu beachtenden Immissionsrichtwerte nach Ziffer 6.1 Abs. 1 lit. g) TA Lärm zugrunde, ist festzustellen, dass der vom Parkhaus ausgehende Beurteilungspegel diese Richtwerte deutlich überschreitet. Einzuhalten sind danach die Immissionsrichtwerte von 45 dB(A) tags und 35 dB(A) nachts. Die im Gutachten ermittelten Beurteilungspegel liegen hingegen bei 52 dB(A) tags und 37 dB(A) nachts. Diese erhebliche Überschreitung wird im Schallgutachten verkannt und wird daher auch in der Bebauungsplanbegründung nicht gewürdigt und nicht rechtmäßig abgewogen.</p>	<p>s.o.</p>
<p><b>2. Jedenfalls: reines Wohngebiet</b></p> <p>Sollte trotz dessen nicht vom Vorliegen eines Kurgebietes ausgegangen werden, so liegt jedenfalls ein reines Wohngebiet vor.</p> <p>Gemäß § 3 Abs. 1 BauNVO dienen reine Wohngebiete vorwiegend dem Wohnen. Diese Zweckbestimmung erfüllt das Grundstück unserer Mandantin, auf dem sich ausschließlich (Ferien-)Wohnungen und -häuser befinden. Dabei ist zu beachten, dass Ferienwohnungen als Betriebe des Beherbergungswesens gemäß § 3 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO auch in reinen Wohngebieten zulässig sind.</p> <p>Vgl. Stock, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Stand:</p>	<p>s.o.</p> <p>Ohne dass es darauf ankommt sei darauf hingewiesen, dass die Aussagen zur Zulässigkeit von Ferienwohnungen und -häusern sachlich unzutreffend sind, da diese planungsrechtlich als sonstige nicht störende (bzw. nicht wesentlich störende) Gewerbebetriebe anzusprechen sind (vgl. § 13a BauNVO). Gewerbebetriebe sind in reinen Wohngebieten auch ausnahmsweise unzulässig.</p>

<p>Mai 2020, Baugesetzbuch, BauNVO § 3 Rn. 76.</p> <p>Aufgrund seiner erheblichen Größe kann der Dünenpark immissionsrechtlich als ein eigenes Gebiet betrachtet werden. In diesem Gebiet befinden sich ausschließlich Wohnnutzungen, so dass es den Charakter eines reines Wohngebiets nach § 3 BauNVO aufweist. Aber auch seine Umgebung, in der sich eine Grundschule und im Übrigen vorwiegend Wald und Dünen befinden, erlaubt keine andere Gebietszuordnung.</p>	
<p>Die Immissionsrichtwerte für ein reines Wohngebiet nach Ziffer 6.1 TA Lärm werden durch das Parkhaus auch klar überschritten: In einem reinen Wohngebiet dürfen tagsüber 50 dB(A) nicht überschritten werden; nachts gilt ein Grenzwert von 35 dB(A). Diese Grenzwerte hält das Parkhaus nach dem vorgelegten Schallschutzgutachten nicht ein und ist daher in dieser Lage und Größe gegenüber der Bestandsbebauung unzumutbar.</p>	s.o.
<p><b>3. Einhaltung der errechneten Immissionen nicht sichergestellt</b></p> <p>Die Schallimmissionen des Parkhauses verstoßen dann gegen die Vorgaben der TA-Lärm, wenn die angrenzende Wohnbebauung - zutreffend - als Kurgebiet oder als reines Wohngebiet qualifiziert wird. So ist tagsüber mit einer Geräuschbelastung von bis zu 52 dB(A) zu rechnen. Und auch nachts sind bis zu 36 dB(A) zu erwarten.</p> <p>Vgl. Schalltechnische Immissionsprognose „Parkhaus“ des Ingenieurbüros acouplan vom 04. September 2020, Seite 14 ff.</p>	s.o.
<p>Gleichzeitig enthalten der Bebauungsplan und die Planbegründung keine Vorgaben, um die ermittelte Lärmbelastung auf diesem - auch wenn sehr hohen - Lärmniveau zu halten. So geht der Gutachter für die Nachtzeit von 0,04 Wechsel pro Stellplatz und damit von 16,8 KFZ-Bewegungen pro Stunde aus.</p> <p>Schalltechnische Immissionsprognose „Parkhaus“ des Ingenieurbüros acouplan vom 4. September 2020, Seite 9.</p> <p>Die Annahme dieser KFZ-Bewegungen erfolgt rein theoretisch und wird nicht durch die tatsächlichen Begebenheiten des Gebiets bestätigt. Gleichzeitig wird auch nicht sichergestellt, dass eine höhere Nutzung des Parkplatzes pro Stunde - etwa durch Zufahrtzähler oder automatische Schranke sichergestellt wird.</p>	<p>Die Stellplatzwechselhäufigkeit resultiert aus dem zu erwartenden Nutzerkreis. Dabei ist grundsätzlich von einer typisierenden Betrachtungsweise auszugehen. Tagesgäste kommen für einen mehrstündigen Aufenthalt ins Ostseebad Binz. Angesichts mangelnder Angebote (kein Theater, Kino etc.) bleibt die Gästezahl und damit die Bewegungshäufigkeit nachts wie auch derzeit an der Nutzung des Großparkplatzes ersichtlich gering.</p> <p>Die Nutzungsintensität (Auslastung) der Parkplätze durch Tagesbesucher ist abhängig von der Verkehrsführung und -beschilderung im Gemeindegebiet insgesamt, d.h. v.a. von der Zugänglichkeit des Zentrumsbereichs für den motorisierten Individualverkehr (MIV), vom Angebot zentrumsnaher Stellplätze sowie von der Bewirtschaftung der öffentlich verfügbaren Stellplätze (transparente Parkgebührenstaffelung mit Unterscheidung in Kurzzeitparkzonen bzw. Tagestickets), nicht aber von der baulichen Ausgestaltung des Angebots. Grundsätzlich sind ebenerdige Stellplätze eher leichter zu vermitteln als vergleichbare Angebote in Parkhäusern (Schwellenangst). Aufgrund der Entfernung zum Ortzentrum (Hauptstraße, historischer Abschnitt der Strandpromenade) kann bisher wie zukünftig gleichermaßen von einer längeren Verweildauer und damit geringeren Parkplatzwechselhäufigkeit ausgegangen werden (vergleichbar einem Pendlerparkplatz).</p>
<p><b>4. Ergebnis</b></p> <p>Die erhebliche Überschreitung der Immissions-</p>	s.o.

<p>richtwerte für das Grundstück unserer Mandantin wird im Schallgutachten verkannt und wird daher auch in der Bebauungsplanbegründung nicht gewürdigt und nicht rechtmäßig abgewogen. Die Planung ist daher auch aus diesem Grunde abwägungsfehlerhaft und damit rechtswidrig.</p>	
<p><b>IV. Verkehrslärmermittlung fehlerhaft</b></p> <p>Auch der Verkehrslärm wird im Bebauungsplan fehlerhaft ermittelt und damit nicht hinreichend berücksichtigt und abgewogen. Anders als in der Schalltechnischen Untersuchung „Verkehrslärm und Schallschutz gegen Außenlärm dargestellt, werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) überschritten, denn auch hier sind die für Kurgebiete geltenden Grenzwerte maßgebend (vgl. 1.). Im Übrigen verkennt das Gutachten, dass das vermehrte Verkehrsaufkommen innerhalb des Plangebiets auch Auswirkungen auf plangebietsfremde Grundstücke haben kann. Die Ferienwohnanlage unserer Mandantin wird lediglich mit Blick auf die veränderte Straßenführung berücksichtigt, ohne dass ihre Belastung durch das erhöhte Verkehrsaufkommen erkannt wurde (vgl. 2.).</p>	<p>s.o.</p> <p>Die einschlägigen Richt- bzw. Orientierungswerte für Verkehrslärm werden im Ferienhausgebiet seit je her überschritten. Daher enthält bereits der Ursprungsplan für die westlichen Bereiche die Verpflichtung zu passivem Schallschutz nach DIN 4109 (Fassaden im Lärmpegelbereich IV oder III). An der hohen Lärmbelastung, die durch die Bahngleise, die L 29 sowie die Dollahner Straße entsteht, ändert die Planung nichts. Vielmehr soll das Parkhaus dazu dienen, die Verkehrsströme direkt von der L 29 aufzunehmen und damit die Verkehrsbelastung in Richtung des Ortszentrums (Dollahner Straße) sowie im Ort selbst zu reduzieren. Da die Verkehrsberuhigung aber von vielen Faktoren abhängig ist (z.B. auch der Verringerung des Parkplatzangebots im Ort sowie einer konsequenten Beschilderung), kann die Entlastung nicht als kausal bewirkte Planungsfolge berücksichtigt werden.</p>
<p><b>1. Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV</b></p> <p>Zunächst ist festzuhalten, dass auch die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) überschritten werden. Die abweichende Auffassung der Schalltechnischen Untersuchung,</p> <p style="padding-left: 20px;">Schalltechnische Immissionsprognose „Verkehrslärm und Schallschutz gegen Außenlärm“ des Ingenieurbüros acouplan vom 4. September 2020, Seite 22,</p> <p>beruht auf der fehlerhaften Prämisse, dass die Immissionsgrenzwerte für Allgemeine Wohngebiete nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 16. BImSchV zugrunde zu legen sind. Diese Annahme ist, wie soeben unter III.1. dargelegt, nicht zutreffend. Die maßgeblichen Werte sind vielmehr die Grenzwerte gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 1 16. BImSchV für Kurheime. Die dort geregelten Grenzwerte von 57 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts werden hier jedenfalls zur Nachtzeit überschritten.</p>	<p>s.o.</p>
<p><b>2. Verkehrslärm auch über das Plangebiet hinaus zu berücksichtigen</b></p> <p>Ferner ist es fehlerhaft, dass die Schalltechnische Untersuchung die Ferienwohnanlage nur mit Blick auf die geänderte Straßenführung berücksichtigt und nicht das erhöhte Verkehrsaufkommen beachtet, dass durch die neue Nutzung des Plangebiets ausgelöst wird. Das Gutachten hält auf Seite 22 lediglich fest, dass die neue Straßenführung am Immissionsort „Dünenpark“ zu einer Erhöhung des Beurteilungspegels um 0,1 dB(A) führt. Hierbei beschränkt sich das Gutachten auf die Prognose der Geräuschimmissionen „dieser Straßenabschnitte“, also des geänderten Abschnitts der Dol-</p>	<p>Das zusätzliche Verkehrsaufkommen wurde ermittelt; in der Begründung heißt es hierzu: „Das planinduzierte zusätzliche Verkehrsaufkommen beläuft sich damit auf eine durchschnittliche Verkehrsmenge (DTV) von 391 + 126 = 517 Kfz/24 h (Summe Ziel- und Quellverkehr) bei einer saisonalen Spitze von rund 570 Kfz/24 h. Für die Spitzenstunde (geschätzt mit ca. 12% der Tageswerte) kann damit für jede Richtung eine Belastung von 31 Kfz/h bzw. saisonal bis zu 34 Kfz/h angenommen werden.“ Betroffen von der Verkehrszunahme sind v.a. die Dollahner Straße in anliegenden Abschnitt sowie die über den Bahnübergang angebundene Landesstraße L29. Die Emissionspegel der planinduzierten zusätzlichen Verkehre wurden im Schallgutachten berücksichtigt (vgl. Tabelle 4), sie liegen jedoch um mehr als 10 dB(A) un-</p>

<p>Jahner Straße.</p> <p>Das Gutachten berechnet den Verkehrslärm, der durch die Festsetzungen der 3. Änderung des Bebauungsplans in ihrer Gesamtheit entsteht, jedoch nur beschränkt auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans. Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen im Plangebiet, hauptsächlich auf der Proraer Allee, ist allerdings gleichermaßen in der Ferienwohnanlage unserer Mandantin und auch auf anderen gebietsfremden Grundstücken spürbar. Dies gilt nicht zuletzt deshalb, weil das Parkhaus ausweislich der Planbegründung „zentraler Anlaufpunkt“ für die Tagesbesucher werden soll. Die Verkehrslärmbelastung, die aufgrund der Neubebauung im Plangebiet entsteht, endet nicht an dessen Grenzen, wie es die Abbildungen auf den Seiten 15 und 16 der Schalltechnischen Untersuchung suggerieren. Somit werden die Belange der Eigentümer gebietsfremder Grundstücke auch in dieser Hinsicht nicht hinreichend berücksichtigt. Der Entwurf des Bebauungsplans ist somit auch aus diesem Grund abwägungsfehlerhaft.</p>	<p>terhalb der Emissionspegel der entsprechenden Straßenabschnitte für den Prognosefall 2030 ohne planbedingten Zusatzverkehr und sind damit nicht in der Lage, die Berechnungsergebnisse wesentlich zu beeinflussen. Dabei ist ergänzend zu berücksichtigen, dass zur Sicherheit der zusätzliche Verkehr auf allen Straßenabschnitten gleichermaßen berücksichtigt wurde; in Realität wird aber der Großteil des Erschließungsverkehrs über den Bahnübergang auf direkten Wege zur L29 fahren (als direkter Zufahrt gleichermaßen ins Ortszentrum sowie nach Bergen / Sassnitz).</p> <p>Zudem wurde der Beurteilungspegel der Dollahner Straße bei alter und neuer Straßenführung untersucht; auch hier ergibt sich keine wesentliche Betroffenheit für en Bereich des Dünenparks.</p>
<p><b>V. Ergebnis</b></p> <p>Festzuhalten ist, dass der Bebauungsplanentwurf in mehrfacher Hinsicht die Belange des Ferienparks unserer Mandantin ungenügend beachtet. Bei der Lage des Parkhauses wurden die Belange seiner Umgebung nicht berücksichtigt und die möglichen schonenderen Alternativstandorte nicht bedacht, obwohl dies sowohl für die Nutzer des Parkhauses als auch für seine Umgebung erforderlich wäre. Zudem wurde die Lärmeinwirkung des Parkhauses anhand von falschen Immissionsrichtwerten bewertet und damit die unzumutbare Lärmbelastung des Grundstücks unserer Mandantin nicht beachtet. Auch die Verkehrslärmbelastung wird anhand von unzutreffenden Richtlinien betrachtet und zudem nur lückenhaft ermittelt, da die Auswirkungen des durch das Plangebiet ausgelösten Verkehrs auf das Grundstück unserer Mandantin nicht bewertet werden. Wir regen daher an, dass die Gemeinde die durch die Planung ausgelösten Belastung des Grundstücks unserer Mandantin durch Gewerbe- und Verkehrslärm umfassend und fehlerfrei ermittelt und auf der Grundlage dieser Sachverhaltsermittlung eine abwägungsfehlerfreie planerische Abwägung nachholt. Es ist unzweifelhaft, dass im Ergebnis einer solchen Abwägung der überdimensionierten Planung eines Parkhauses in unmittelbarer Nähe von schutzbedürftigen Bestandsnutzungen eine Absage erteilt wird.</p>	<p>s.o.</p>

### 5.3) Bürger 3 - c/o HSA Rechtsanwälte, Dünenpark Binz

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 12.11.2020</u></p> <p>zu oben genannter Sache zeigen wir an, dass wir ..., anwaltlich vertreten. Eine auf uns lautende</p>	<p>Der Dünenpark liegt benachbart zum Plangebiet. Auswirkungen auf die Grundstücke im Dünenpark sind nicht von vorneherein ausgeschlossen und wurden daher gut-</p>

<p>Vollmacht reichen wir kurzfristig nach. Namens und in Vollmacht unserer Mandantin erheben wir zur 3. Änderung des Bebauungsplans Nr. 9 „Alte Gärtnerei / MZO der Gemeinde Ostseebad Binz in der Fassung vom 11. September 2020 im Rahmen der erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung nachfolgende Einwendungen: Die ausgelegte Planänderung sieht auf der Fläche MU<sub>2</sub> die Errichtung eines mehrgeschossigen Parkhauses mit 520 Stellplätzen auf vier Ebenen vor. Diese Planung ist offensichtlich abwägungsfehlerhaft, da die Auswirkungen des neuen Parkhauses auf die südöstlich des Plangebiets des Dünenparks Binz und der darin gelegenen Ferienwohnung unserer Mandantin unzureichend ermittelt und berücksichtigt wurden. Dies gilt zum einen für die mit dem Parkhaus verbundenen Anlagengeräusche, die im Gutachten des Ingenieurs acouplan fehlerhaft ermittelt und bewertet wurden (vgl. I.). Zudem wurde im Bebauungsplanentwurf die Verkehrslärmbelastung nicht ermittelt und nicht bewertet, die durch die neuen Nutzungen des Plangebiets ausgelöste Verkehr für den Dünenpark Binz, verursacht (vgl. II.). Im Übrigen verkennt die Planung, dass das Parkhaus gegenüber der kleinteiligen Ferienwohnnutzung in seiner direkten Nachbarschaft eine erdrückende Wirkung hat (vgl. III.). Auch die Erschließung des Parkhauses durch den erhöhten Fahrzeugverkehr sowie seine Anbindung an die (touristische) Infrastruktur werden schließlich nicht ausreichend berücksichtigt (vgl. IV.).</p>	<p>achterlich untersucht und in der Abwägung berücksichtigt. Zu den einzelnen Punkten s.u.</p>
<p><b>I. Überschreitung der Immissionsrichtwerte nach TA Lärm</b></p> <p>Der vom geplanten Parkhaus ausgehende Gewerbelärm wurde bei der Planaufstellung nicht hinreichend berücksichtigt. Nach § 2 Abs. 3 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange, die für die Abwägung von Bedeutung sind (das sogenannte Abwägungsmaterial), von der Gemeinde zu ermitteln und zu bewerten. Diese sind sodann gemäß § 1 Abs. 7 BauGB gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Dieses Abwägungsgebot unterliegt zwar nur einer eingeschränkten gerichtlichen Kontrolle. Hiergegen wird jedenfalls dann verstoßen, wenn eine Abwägung überhaupt nicht stattfindet (Abwägungsausfall), in die Abwägung an Belangen nicht eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss (Abwägungsdefizit), wenn die Bedeutung dieser Belange verkannt wird (Abwägungsfehleinschätzung) oder wenn der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten Belangen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht (Abwägungsdisproportionalität).</p> <p>Insofern wurde im Bauleitplanverfahren nicht das eingestellt, was nach Lage der Dinge einzustellen gewesen ist, so dass letztlich eine Fehleinschätzung seitens der planenden Gemeinde vorliegt.</p>	<p>s.u.</p>

<p>Die Bewertung des vorn Parkhaus, ausgelösten Lärms erfolgt auf der Grundlage der Schalltechnischen Immissionsprognose „Parkhaus“, Bericht Nr. 523154, des Ingenieurbüros acouplan GmbH vom 4. September 2020, die jedoch in mehrfacher Hinsicht fehlerhaft ist. Zum einen beruht die Ermittlung der vom Parkhaus ausgehenden Schallimmissionen auf einer unzutreffenden Berechnungsgrundlage, da das Gutachten den Gewerbelärm des Parkhauses als Straßenverkehrslärm behandelt. Darüber hinaus entsprechen die im Rahmen der fehlerhaften Berechnung eingegebenen Parameter auch nicht den wirklichen Verhältnissen, denn das Gutachten geht von einem unzutreffenden Sachverhalt aus (vgl. 1.). Zum anderen wird die Ferienwohnanlage, in der unsere Mandantin eine Ferien Wohnung unterhält, fälschlicherweise als Allgemeines Wohngebiet im Sinne der TA Lärm eingestuft. Die Ferienwohnanlage ist vielmehr als Kurort zu bewerten, für den wesentlich geringere Immissionsrichtwerte gelten; diese werden jedoch erheblich überschritten (vgl. 2.). Auf die vorstehenden Abwägungsmängel kann sich unsere Mandantin auch berufen. Dem steht nicht entgegen, dass die Ferienwohnung innerhalb des Dünenparks Binz außerhalb des Plangebiets liegt (vgl. 3.)</p>	
<p><b>1. Fehlerhafte Berechnungsgrundlage</b></p> <p>a) Die Schalltechnische Immissionsprognose beruht bereits auf einer falschen Berechnungsgrundlage. Bei den vom geplanten Parkhaus ausgehenden Immissionen handelt es sich um Anlagen- bzw. Gewerbelärm im Sinne der TA Lärm. Die Lärmberechnung erfolgt im Gutachten dennoch „streng nach RLS 90b“ (Schalltechnische Immissionsprognose „Parkhaus“ des Ingenieurbüros acouplan vom 4. September 2020, Seite 13).</p> <p>Bei der RLS 90 handelt es sich um die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen des Bundesministers für Verkehr, Ausgabe 1990. Diese Richtlinie erfasst jedoch ausschließlich den Lärmschutz an geplanten oder bestehenden Straßen und dient daher nur zur Ermittlung des Straßenverkehrslärms. Diesen Anwendungsbereich der Richtlinie RLS-90 bestätigt auch die TA Lärm, die in Ziffer 7.4 Abs. 2 ausdrücklich feststellt;</p> <p><i>„Der Verurteilungspegel für den Straßenverkehr auf Öffentlichen Verkehrsflächen ist zu berechnen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe - 1990 – TLS-909, bekanntgemacht im Verkehrsblatt (...)“</i></p> <p>Die RLS-90 ist mithin nicht geeignet, um die Geräuschbelastung durch das geplante Parkhaus zu bewerten. Die Schalltechnische Immissionsprognose, die der 3. Änderung des Bebauungsplans zugrunde liegt, ist bereits aus diesem Grund fehlerhaft.</p> <p>Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass laut der im Gutachten herangezogenen Parkplatzstu-</p>	<p>Aussage beruht auf einem falschen Verständnis des Gutachtens. Bereich unter 1) heißt es: „Durch eine schalltechnische Immissionsprognose ist die Geräuschbelastung durch das geplante Parkhaus zu ermitteln und nach TA Lärm /3/ zu bewerten.“ Auf S. 13 im Gutachten heißt es lediglich: „Die Berechnungen des Straßenverkehrslärms erfolgen streng nach RLS 90“. Diese Aussage bezieht sich u.a. auf die Berechnung des Schallleistungspegels des Fahrwegs zwischen Straße und Parkhaus, nicht jedoch auf die Gesamtberechnung bzw. –bewertung, wie schon die Berücksichtigung des Maximalpegelkriteriums als Bewertungsgrundlage zeigt (vgl. Abbildung 5, S. 16).</p>



<p>die die Einfahrt von Parkhäusern nicht gegenüber schutzbedürftigen Immissionsorten angelegt sein soll. Dies ist hier jedoch der Fall, da die Ein- und Ausfahrt gegenüber der im MU<sub>1</sub> teilweise zulässigen Wohnnutzung als besonders schutzbedürftige Nutzung erfolgt.</p>	
<p>b) Zudem geht die Schalltechnische Immissionsprognose: von einem Parkhaus mit 420 Stellplätzen aus. Bereits dies führt für sich betrachtet zu falschen Berechnungen, denn die Bauleitplanung legt einen Bedarf von 520 Stellplätzen zugrunde. Sämtliche Annahmen innerhalb des Gutachtens, sind damit unzutreffend, so dass auch die Messungen falsch. Ergebnisse auswerfen; insbesondere können die auf Seite 9 des Gutachtens ermittelten Emissionswerte von tags 86.0 dB(A) und nachts 75.1 dB(A) nicht stimmen, da sie konsequenterweise zu niedrig bemessen sind. Demnach unterschätzen die errechneten immissionswerte das tatsächliche Emissionspotenzial. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der auf Seite 12 errechneten Emissionen, die das Parkhaus in nordöstlicher und südöstlicher Richtung gegenüber dem Dünenpark Binz verlassen, die bei tags 86,7dB(A) und nachts 75.8 dB(A) liegen und ausgehend von der Zugrundelegung eines falschen Stellplatzbedarfs deutlich höher liegen dürften.</p> <p>Zudem geht das Schallgutachten davon aus dass das Parkhaus auf sechs Etagen Und einer zusätzlichen Parketage auf dem Dach errichtet wird. Aus der Begründung des Bebauungsplans geht hingegen hervor, dass das Parkhaus aus vier Ebenen bestehen soll. Der dem Schallgutachten zugrunde gelegte Sachverhalt ist damit insgesamt schlicht unzutreffend, so dass das Gutachten folglich kein zutreffendes Ergebnis zum Gegenstand haben kann.</p> <p>Sind die Berechnungen aber schon bei dem zugrunde gelegten Stellplatzbedarf von 420 nicht nur fehlerhaft, sondern übersteigen das zulässige Maß (siehe dazu unten I. 2. b), ist dies bei Zugrundelegung des tatsächlichen in Rechnung zu stellenden Planungsbedarfs von 520 Stellplätzen und dem zutreffenden Sachverhalt hinsichtlich Konstruktion u. ä. erst recht der Fall.</p>	<p>Die Aussage von 520 angestrebten Stellplätzen bezieht sich auf die Fassung vom 15.11.2019. Durch die Änderung des Straßenverlaufs wurde die Fläche MU<sub>2</sub> in der aktuellen Fassung deutlich verkleinert, so dass nunmehr selbst bei einer Nutzung des Daches im Parkhaus nur 420 Stellplätze möglich sind. Die veralteten Angaben in der Begründung werden redaktionell korrigiert.</p>
<p><b>2. Kurgebiet als maßgebliche Gebietsart</b></p> <p>Für die Bewertung des zumutbaren Beurteilungspegels im Bereich der Ferienwohnanlage unserer Mandantin zieht die Schalltechnischen Immissionsprognose fälschlicherweise die für Allgemeine Wohngebiete geltenden Immissionsrichtwerte heran. Denn die Ferienwohnanlage ist als Kurgebiet im Sinne der Ziffer 6.1 Abs. 1 lit. g) TA Lärm zu qualifizieren (vgl. a). Die im Kurgebiet geltenden Immissionsrichtwerte von 45 dB(A) tags und 35 dB(A) nachts werden durch das geplante Parkhaus deutlich überschritten (vgl. b).</p>	<p>s.u.</p>
<p>a) Die Einstufung des Gebiets der Ferienwohnan-</p>	<p>Die TA-Lärm weist für Ferienhausgebiete nach § 10</p>

lage (Dünenpark Binz) als Allgemeines Wohngebiet ist fehlerhaft. Bauplanungsrechtlich handelt es sich nach dem Bebauungsplan Nr. 9 „Alte Gärtnerei/MZO um ein „Sondergebiet Ferienwohnen“. Bereits der Begriff des „Kurgebiets“ an sich verbietet die Vergleichbarkeit mit einem Allgemeinen Wohngebiet, da es andernfalls der ausdrücklichen Regelung von Kurgebieten in der TA Lärm nicht bedurft hätte. Da die in Ziffer 6.1 Abs. 1 TA Lärm erwähnten Baugebietstypen an jene der Baunutzungsverordnung (BauNVO) anknüpfen (Hansmann, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand Februar 2020, Nr. 6 TA Lärm, Rn. 13), kann es sich bei einem als Sondergebiet nach § 11 BauNVO ausgewiesen „Sondergebiet Ferienhäuser“ schon deshalb nicht um ein Allgemeines Wohngebiet nach § 4 BauNVO handeln. Insofern sieht § 11 Abs. 2 S. 2 BauNVO das Kurgebiet gerade ausdrücklich als Sondergebiet für den Fremdenverkehr vor. Die Festsetzungen des Bebauungsplans, die allein für die Zuordnung der Immissionsrichtwerte maßgebend sind (Hansmann, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand: Februar 2020, Nr. 6 TA Lärm, Rn. 14), führen also gerade nicht zur Anwendbarkeit der Richtwerte für Allgemeine Wohngebiete dies können sie nicht, da sich allgemeine Wohnnutzung und Ferienwohnnutzung gegenseitig ausschließen.

Das Bundesverwaltungsgericht, hat insofern klargestellt (BVerwG, Urt. v. 11.07.2013 -4 CN 7.12):

*„Eine dauerhafte Wohnnutzung ist mit der allgemeinen Zweckbestimmung eines Sondergebiets für die Erholung nicht vereinbar prägendes Merkmal der in einem Sondergebiet nach § 10 BauNVO zulässigen Unterbringungsmöglichkeiten ist das gelegentliche Wohnen während der Freizeit Sondergebiete nach § 10 BauNVO kommen daher grundsätzlich nicht für Unterbringungsmöglichkeiten in Betracht die dem dauernden Wohnen dienen, dies ist den Baugebieten nach den §§ 2 ff. BauNVO vorbehalten (Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Bd. VI. Stand Januar 2013, § 10 BauNVO Rn. 5). Die allgemeine Wohnnutzung und die Wochenend- und Ferienhausnutzung wertet die Baunutzungsverordnung als städtebaulich relevante eigenständige Nutzungsarten (Beschluss vom 8 Mai 1989 - BVerwG 4 B 78.89 - BRS 49 Nr. 66), die sich nicht ähneln, sondern „grundverschieden“ sind (so schon Fickert/Fieseler, BauNVO, 1. Aufl. 1969, § 10 Tz. 120).“*

Zwar kommt es insofern auch nicht auf die tatsächliche Nutzung des Gebiets an, sondern auf die Festsetzungen des Bebauungsplans, hier also eines Sondergebiets. Aber auch die tatsächliche Nutzung ist hier nicht auf allgemeines Wohnen, sondern auf Ferienwohnen gerichtet. Ausweislich § 13a BauNVO handelt es sich um eine eigenständige Nutzung, nicht aber um eine „erweiterte“ allgemeine Wohnnutzung. Insofern wäre - läge

BauNVO keine eigenen Immissionsrichtwerte aus. Nach DIN 18005 entsprechen die Anforderungen eines Ferienhausgebiets denen eines reinen Wohngebiets. Dies erscheint jedoch praxisfremd und entspricht erkennbar nicht der realen Situation in Urlaubsorten wie Binz.

Ein Ferienhausgebiet nach § 10 BauNVO dient anders als ein Wochenendhausgebiet nämlich der gewerblichen Unterbringung wechselnder Gäste. Dadurch ist ein gewisser Lärmpegel im Gebiet unausweichlich (An- und Abreise der Gäste, Nutzung wohnungsnaher Freiflächen / Außenwohnbereiche bis in den späten Abend, usw.). Angesichts der Diskussion um eine Zulässigkeit von Ferienwohnen in Wohngebieten wurde in den letzten Jahren gerade das mögliche Störpotenzial von Ferienhäusern deutlich herausgearbeitet.

Der Bereich ist als Ferienhausgebiet nach § 10 BauNVO festgesetzt. Die Ausführungen zu § 11 BauNVO entbehren damit eines jeglichen Bezugs zur Planung.

<p>kein Bebauungsplan vor - bei Ferienhausgebieten gerade eine Einzelfallbeurteilung notwendig, die ein bloßen Abstellen auf die Werte für Allgemeine Wohngebiete von vornherein verbietet (Hansmann in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht. Stand; Februar 2020, Nr. 6 TA Lärm, Rn, 15). Das „Sondergebiet Ferienwohnen“ entspricht, nach seiner Eigenart und Schutzwürdigkeit nämlich einem Allgemeinen Wohngebiet nicht. Denn eine Ferienwohnnutzung zu Erholungszwecken begründet ein höheres Ruhebedürfnis als eine (allgemeine) Wohnnutzung.</p>	
<p>b) Zudem folgt die Bewertung als Kurgebiet. daraus, dass der gesamte Ortsteil Binz ein anerkanntes Seebad im Sinne von § 3 Nr. 3 des Gesetzes über die Anerkennung als Kur- und Erholungsort in Mecklenburg-Vorpommern (Kurortgesetz) ist. Eine solche staatliche Anerkennung durch die zuständige Landesbehörde führt dazu, dass die Richtwerte der Ziffer 6.1 Abs. 1 lit. g) TA. Lärm anzuwenden sind (Reidt/Schiller, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand; Februar 2020, 18. BImSchV § 2 Rn. 27). Somit ist das benachbarte Grundstück des Dünenparks Binz sowie das Grundstück, auf dem das Parkhaus errichtet werden soll, als Kurgebiet im Sinne der TA Lärm zu qualifizieren.</p> <p>Dieser Einordnung steht auch nicht die Festsetzung der Ferienwohnanlage als „Sondergebiet Ferienhäuser“ im Sinne des § 11 Abs. 2 BauNVO entgegen. Zum einen ist das Vorhandensein leistungsfähiger Einrichtungen zur Beherbergung der Kurgäste gerade eine wesentliche Voraussetzung für die Anerkennung als Kurort (§ 2 Abs. 1 Nr. 4 Kurortgesetz Mecklenburg-Vorpommern). Zum anderen werden Kurgebiete und Gebiete für die Fremdenbeherbergung in § 11 Abs. 2 S. 2 BauNVO gleichgestellt, indem der Gesetzgeber sie unter dem gemeinsamen Oberbegriff „Gebiete für den Fremdenverkehr“ geregelt hat.</p>	s.o.
<p>c) Legt man daher die im Kurgebiet zu beachtenden Immissionsrichtwerte nach Ziffer 6.1 Abs. 1 lit g) TA Lärm zugrunde, ist festzustellen, dass der vom Parkhaus ausgehende Beurteilungspegel diese Richtwerte deutlich überschreitet, Einzuhalten sind danach die Immissionsrichtwerte von 45 dB(A) tags und 35 dB(A) nachts; Die im Gutachten ermittelten Beurteilungspegel liegen hingegen bei 52 dB(A) tags und 37 dB(A) nachts. Diese erhebliche Überschreitung wird im Schallgutachten erkannt und wird daher auch in der Bebauungsplanbegründung nicht gewürdigt und nicht rechtmäßig abgewogen.</p>	s.o.
<p><b>3. Eigene Betroffenheit unserer Mandantin</b></p> <p>Unsere Mandantin kann sich auf ihr Recht auf gerechte Abwägung der eigenen Belange aus § 1 Abs. 7 BauGB berufen. Dem steht nicht entgegen, dass die Nutzung außerhalb des Plangebiets liegt, da es um die künftige Lärmbelastung aufgrund der</p>	Der Dünenpark liegt benachbart zum Plangebiet. Auswirkungen auf die Grundstücke im Dünenpark sind nicht von vornherein ausgeschlossen und wurden daher gutachterlich untersucht und in der Abwägung berücksichtigt.

<p>planbedingten Abwicklung des Zu- und Abgangsverkehrs für das neue Baugebiet, insbesondere durch das geplante Parkhaus, im Ganzen geht, die Auswirkungen über das Plangebiet hinaus erzeugt (vgl. BVerwG, Urt. v. 26.02.1999 - 4 CN 6.98; Beschl. v. 08.06.2004 - 4 BN 19.04; VGH München, Urt. v. 28.04.2017 - 15 N 15.967). Abwägungserheblich sind private Belange nämlich schon dann, wenn sie in der konkreten Planungssituation einen städtebaulich relevanten Bezug haben und schutzwürdig sind. An Letzterem fehlt es bei nur geringwertigen oder mit einem Makel behafteten Interessen sowie bei solchen, auf deren Fortbestand kein schutzwürdiges Vertrauen besteht, oder solchen, die für die Gemeinde bei der Entscheidung über den Plan nicht erkennbar waren (vgl. BVerwG, Beschl. v. 30.11.2016 - 4 BN 16.16; VGH München, Beschl. v. 08.09.2017 - 9 NE 17.1392). Insofern hat die planende Gemeinde, den Konflikt zwar gesehen. Wegen der fehlerhaften Lärmgutachten hat sie diesen jedoch auf einer unsicheren Tatsachenbasis entschieden. Zwar ist das Interesse, von planbedingtem Verkehrslärm verschont zu bleiben, nur dann ein abwägungserheblicher Belang, wenn es über die Bagatellgrenze hinaus betroffen wird. Dies ist hier aber der Fall.</p>	
<p>a) Denn erstens handelt es sich vorliegend bei der beabsichtigten Bauleitplanung nicht nur um einzelne hinzukommende Wohnhäuser (vgl. hierzu BVerwG, Beschl. v. 24.08.2017 - 4 BN 35.17), sondern um die Erschließung eines Baugebiets mit Wohnen in verschiedener Wohnform (Mehrgenerationswohnen, Mietwohnungen, Reihenhäuser) einschließlich Pflegewohnen und Altenpflege für rund 250 Einwohner inklusive 360 Gästebetten und Stadtvillen mit bis zu 90 Ferienwohnungen sowie einem Parkhaus mit etwa 520 Plätzen. Die planbedingte Zunahme des Verkehrslärms am benachbarten Dünenpark ist damit nicht nur geringfügig (zu ähnlichen Fallgestaltungen vgl. auch VGH München, Beschl. v. 08.09.2017 - 9 NE 17.1392; OVG Münster, Urt. v. 11.12.2008-7 D 92/07.NE).</p>	<p>s.o. Die durch die Planung bewirkten Emissionen durch Straßenverkehr wurden ermittelt und bewertet. Die Planung wird jedoch keine wesentliche Änderung der Verkehrsbelastung bewirken. Der Verkehr für das neue Baugebiet wird v.a. über die Proraer Chaussee / L29 abgewickelt, über die auch das Ortszentrum und die Nahversorgungsbereiche schnell erreichbar sind. Die Dollahner Straße als Haupteerschließung des Ortsteils Neu-Binz spielt für die Erschließung des Baugebiets keine tragende Rolle.</p>
<p>Zweitens spricht gerade auch das Ergebnis der vorgelegten schalltechnischen Untersuchung dafür, dass die bei Umsetzung des Bebauungsplans zu prognostizierende Lärm(zusatz)belastung im abwägungserheblichen Relevanzbereich liegt, da selbst bei unterstellter Richtigkeit des Gutachtens was nicht der Fall ist - die Berechnungen ergaben, dass die Immissionswerte von tags 52 dB(A) und nachts 37 dB(A) die Höchstwerte für Allgemeine Wohngebiete um gerade einmal 3 dB(A) unterschreiten und die Genauigkeit der Berechnungen, ausweislich des Gutachtens selbst bei <math>\pm 1,5</math> liegt, damit die Abwägungserheblichkeit nicht von Vornherein abzusprechen ist, Demnach hätte das Gutachten selbst bei unterstellter Richtigkeit nicht auf eine weitere Untersuchung verzichten dürfen.</p>	<p>Bei der Planung handelt es sich um einen sog. Angebotsplan. Die konkrete Zulässigkeit und Ausgestaltung gewerblicher Emissionen ist im Genehmigungsverfahren nach TA-Lärm festzulegen. Dabei wurde im Sinne einer Worst-Case-Abschätzung die Emissionen eines möglichen Parkhauses zugrundegelegt und die Einhaltung der Orientierungswerte plausibilisiert. In der Abwägung sind die Rechte der Einwandgeber auf Wahrung einer gebietsentsprechenden Ruhe mit den Nutzungsinteressen angrenzender Grundstückseigentümer abzuwiegen. Solange die einschlägigen Grenz- bzw. Orientierungswerte nach TA-Lärm sicher unterschritten bleiben, bestehen immissionschutzrechtlich keine Abwehrrechte.</p>

<p>b) Die Relevanz von Geräuschimmissionen ist nicht allein durch einen Vergleich von Lärmesswerten mit bestimmten Richtwerten o. ä. zu bestimmen. Auch eine Lärmbelastung unterhalb der Grenze schädlicher Umwelteinwirkungen und unterhalb einschlägiger Orientierungs- bzw. Grenzwerte der TA, Lärm kann zum Abwägungsmaterial gehören (vgl. OVG Münster, Urt. v. 08.10.2015 - 2 D 35/14,NE; VGH Mannheim, Urt. v. 12.06.2012 -, 8 S 1337/10; Beschl. v. 09.08.2016 – 5 S 437/16). Dasselbe kann sogar bei einer Verkehrslärmzunahme der Fall sein, die für das menschliche Ohr kaum wahrnehmbar ist (vgl. VGH München, Beschl. v. 26.03.2014 9 NE 13.2213; VGH Mannheim, Beschl. V. 09.05.2016 - 5 S 437/16). Die Gemeinde kann sich, demnach nicht mit der Feststellung begnügen, dass einschlägige Orientierungswerte unterschritten seien, insbesondere, wenn diese Unterschreitung hier nur minimal gegeben ist und wegen der Messungenauigkeit noch weniger vorliegt.</p>	<p>s.o.</p>
<p>Vor diesem Hintergrund ist nicht verständlich, weshalb die in der Begründung zum Bebauungsplan zu findende Anmerkung, dass die Schallemissionen gegenüber dem benachbarten Dünenpark durch eine andere Ausführung des Parkhauses in Bezug, auf die dem Dünenpark zugewandten Seiten zu erreichen ist, nicht weiter verfolgt wurde. Insofern muss schon wegen des Prioritätsgrundsatzes auf die schon vorher bestehende Nutzung besondere Rücksicht genommen werden (vgl. BVerfG, Beschl. v. 05.11.2002 - 9 VR 14/02). Eine andere Konstruktion in Form der kompletten Schließung der zugewandten Seiten ist jedoch vor dem noch zu erläuternden Aspekt der „erdrückenden Wirkung“ (dazu unten III.), ebenso ausgeschlossen.</p>	<p>s.o. Bei der Planung handelt es sich um einen sog. Angebotsplan. Die Zulässigkeit gewerblicher Emissionen ist im Genehmigungsverfahren nach TA Lärm festzulegen. Nach 4.1 TA Lärm sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen nach § 22 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BImSchG so zu errichten und zu betreiben, dass a) schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik zur Lärminderung vermeidbar sind, und b) nach dem Stand der Technik zur Lärminderung unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß beschränkt werden.“</p>
<p><b>II. Mangelnde Verkehrslärmermittlung</b> Auch der (übrige) Verkehrslärm wird im Bebauungsplan fehlerhaft ermittelt und damit nicht hinreichend, berücksichtigt und abgewogen. Anders als in der Schalltechnischen Untersuchung „Verkehrslärm und Schallschutz gegen Außenlärm“ dargestellt, werden die zulässigen Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) überschritten, denn auch hier sind die für Kurgebiete geltenden Grenzwerte maßgebend (vgl. 1.). Im Übrigen verkennt das Gutachten, dass das vermehrte Verkehrsaufkommen innerhalb des Plangebiets auch Auswirkungen auf plangebietsfremde Grundstücke hat. Der Dünenpark Binz wird lediglich mit Blick auf die veränderte Straßenführung berücksichtigt, ohne dass ihre Belastung durch das erhöhte Verkehrsaufkommen insgesamt erkannt wurde (vgl. 2.1).</p>	<p>s.u.</p>
<p><b>1. Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV</b> Zunächst ist festzuhalten, dass auch die Immissi-</p>	<p>s.o. Die einschlägigen Richt- bzw. Orientierungswerte für Verkehrslärm werden im Ferienhausgebiet seit je her</p>

<p>onsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) überschritten werden. Die abweichende Auffassung der Schalltechnischen Untersuchung (Schalltechnische Immissionsprognose „Verkehrslärm und Schallschutz gegen Außenlärm des Ingenieurbüros acouplan, vom 4. September 2020, Seite 22) beruht auf der fehlerhaften Prämisse, dass die Immissionsgrenzwerte für Allgemeine Wohngebiete nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV zugrunde zu legen sind. Diese Annahme ist, wie soeben unter 1. dargelegt, nichtzutreffend. Die maßgeblichen Werte sind vielmehr die Grenzwerte gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 1 16. BImSchV für Kurheime.</p> <p>Die dort geregelten Grenzwerte von 57 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts werden hier jedenfalls zur Nachtzeit überschritten.</p>	<p>überschritten. Daher enthält bereits der Ursprungsplan für die westlichen Bereiche die Verpflichtung zu passivem Schallschutz nach DIN 4109 (Fassaden im Lärmpegelbereich IV oder III). An der hohen Lärmbelastung, die durch die Bahngleise, die L 29 sowie die Dollahner Straße entsteht, ändert die Planung nichts. Vielmehr soll das Parkhaus dazu dienen, die Verkehrsströme direkt von der L 29 aufzunehmen und damit die Verkehrsbelastung in Richtung des Ortszentrums (Dollahner Straße) sowie im Ort selbst zu reduzieren. Da die Verkehrsberuhigung aber von vielen Faktoren abhängig ist (z.B. auch der Verringerung des Parkplatzangebots im Ort sowie einer konsequenten Beschilderung), kann die Entlastung nicht als kausal bewirkte Planungsfolge berücksichtigt werden.</p>
<p><b>2. Verkehrslärm außerhalb des Plangebiets</b></p> <p>Ferner ist es fehlerhaft, dass die Schalltechnische Untersuchung die Ferienwohnanlage Dünenpark Binz nur mit Blick auf die geänderte Straßenführung berücksichtigt und nicht das erhöhte Verkehrsaufkommen beachtet, dass durch die, neue Nutzung des Plangebiets insgesamt ausgelöst wird. Das Gutachten „Verkehrslärm und Schallschutz gegen Außenlärm“ vom 04.09.2020 der acouplan GmbH hält auf Seite 22 lediglich fest, dass die neue Straßenführung am Immissionsort „Dünenpark“ zu einer Erhöhung des Beurteilungspegels um 0.1 dB(A) führt. Hierbei beschränkt sich das Gutachten auf die Prognose der Geräuschimmissionen „dieser Straßenabschnitte“ also des geänderten Abschnitts der Dollahner Straße, ohne den gesamten Verkehr in den Blick zu nehmen.</p>	<p>s.o.</p> <p>In der Schalltechnischen Untersuchung wurde sowohl die Verkehrszunahme als auch die geänderte Verkehrsführung untersucht. Dass der Dünenpark insgesamt durch Verkehrslärm stark belastet ist, wurde bereits in dem Gutachten zum Ursprungsplan ersichtlich (vgl. Schalltechnisches Gutachten für den Bebauungsplan Nr. 9 „Alte Gärtnerei / MZO“, NORDUM, Neubrandenburg 1/2003). Der bestehende Konflikt war aber auch bereits zum Zeitpunkt der Aufstellung des Ursprungsplans gegeben und muss im Rahmen der Planänderung nicht erneut betrachtet werden.</p>
<p>a) Der Aufwand, der zur Ermittlung möglicher Lärmbelastungen, die von einem neuen Baugebiet ausgehen, erforderlich ist, bestimmt sich je nach der Lage des einzelnen Falles ob Belange außer Betracht bleiben dürfen, die durch die Planungsentscheidung nicht mehr als geringfügig betroffen werden, ist eine Frage rechtlicher Wertung, die nur auf der Grundlage von tatsächlichen Erkenntnissen getroffen werden kann. Erst wenn die Gemeinde klare Vorstellungen von den immissionschutzrechtlichen Auswirkungen ihrer Planung hat, kann sie abschätzen, ob die Schwelle der Abwägungsrelevanz erreicht ist oder nicht. Verfügt sie insoweit nicht selbst über eine zuverlässige Datenbasis, so muss sie sich die erforderlichen Kenntnisse anderweitig verschaffen. Die Einholung eines Immissionsgutachtens bietet sich als ein für diesen Zweck geeignetes Mittel an vgl. BVerwG, Beschl. v. 19.08.2003 - 4 BN 51/03).</p> <p>Die planende Gemeinde muss zwar nicht stets umfangreiche gutachterliche Ermittlungen anstellen (lassen), um die konkrete Größenordnung der planbedingten Lärmauswirkungen exakt zu bestimmen Dies gilt insbesondere darin, wenn schon</p>	<p>Das zusätzliche Verkehrsaufkommen wurde ermittelt; in der Begründung heißt es hierzu: „Das planinduzierte zusätzliche Verkehrsaufkommen beläuft sich damit auf eine durchschnittliche Verkehrsmenge (DTV) von 391 + 126 = 517 Kfz/24 h (Summe Ziel- und Quellverkehr) bei einer saisonalen Spitze von rund 570 Kfz/24 h. Für die Spitzenstunde (geschätzt mit ca. 12% der Tageswerte) kann damit für jede Richtung eine Belastung von 31 Kfz/h bzw. saisonal bis zu 34 Kfz/h angenommen werden.“ Betroffen von der Verkehrszunahme sind v.a. die Dollahner Straße in anliegenden Abschnitt sowie die über den Bahnübergang angebundene Landesstraße L29.</p> <p>Die Emissionspegel der planinduzierten zusätzlichen Verkehre wurden im Schallgutachten berücksichtigt (vgl. Tabelle 4), sie liegen jedoch um mehr als 10 dB(A) unterhalb der Emissionspegel der entsprechenden Straßenabschnitte für den Prognosefall 2030 ohne planbedingten Zusatzverkehr und sind damit nicht in der Lage, die Berechnungsergebnisse zu beeinflussen. Dabei ist ergänzend zu berücksichtigen, dass zur Sicherheit der zusätzliche Verkehr auf allen Straßenabschnitten gleichermaßen berücksichtigt wurde; in Realität wird aber der Großteil des Erschließungsverkehrs über den Bahnübergang auf direkten Wege zur L29 fahren (als direkter Zu-</p>

<p>eine grobe Abschätzung eindeutig erkennen lässt, dass wegen des ersichtlich geringen Ausmaßes zusätzlicher planbedingter Verkehrsbewegungen beachtliche nachteilige Lärmbeeinträchtigungen offensichtlich ausscheiden. Allerdings muss die Prognose hinreichend aussagekräftig sein, um die konkrete Planungssituation abwägungsgerecht beurteilen zu können (vgl. OVG Münster, Beschl. v. 17.01.2014 - 2 B 1367/13.NE VGH Mannheim, Urf. V. 24.07.2015 - 8 S 538/12). Maßstab hierfür ist, dass die Gemeinde sich als Grundlage ihrer Abwägungsentscheidung, in einer Weise mit den zu erwartenden Lärmbeeinträchtigungen vertraut macht, die es ihr ermöglicht, hieraus entstehende Konflikte umfassend in ihrer Tragweite zu erkennen. Der Bebauungsplan muss die aus ihm hervortretenden Konflikte insofern selbst einer Lösung zuführen. Nur wenn dies der Fall ist kann er zu einer sachgerechten Problembewältigung im Rahmen der Abwägung in der Lage sein und vermag Entscheidungsvorschläge eigenverantwortlich nachzuvollziehen (vgl. OVG Koblenz, Urf. v. 15.11.2011 - 8 C 10906/11).</p>	<p>fahrt gleichermaßen ins Ortszentrum sowie nach Bergen / Sassnitz). Zudem wurde der Beurteilungspegel der Dollahner Straße bei alter und neuer Straßenführung untersucht; auch hier ergibt sich keine wesentliche Betroffenheit für en Bereich des Dünenparks.</p>
<p>b) Gemessen hieran stellt es einen Verstoß gegen § 2 Abs. 3 BauGB dar, dass der Antragsgegner die planbedingte Zunahme des Verkehrslärms und der Verkehrslärmgesamtbelastung für den angrenzenden Dünenpark Binz nicht ausreichend ermittelt und bewertet hat. Das Lärmgutachten berechnet den Verkehrslärm, der durch die Festsetzungen der 3. Änderung des Bebauungsplans in ihrer Gesamtheit entsteht, nur beschränkt auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans. Dies genügt dem anzustellenden Ermittlungsaufwand nicht (VGH München, Urf. V. 27.04.2016 9 N 13.1408). Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen im Plangebiet, hauptsächlich, auf der Proraer Allee, ist gleichermaßen in der Ferienwohnanlage und auch auf anderen gebietsfremden Grundstücken spürbar. Dies gilt nicht zuletzt deshalb, weil das Parkhaus ausweislich der Planbegründung „zentraler Anlaufpunkt“ für die Tagesbesucher werden soll, Die Verkehrslärmbelastung, die aufgrund der Neubebauung im Plangebiet entsteht, endet nicht an dessen Grenzen, wie es die Abbildungen auf den Seiten 15 und 16 der Schalltechnischen Untersuchung suggerieren. Eine Aussage zur Verkehrslärmbelastung des Dünenparks Binz enthält die Planbegründung insofern nicht. Somit werden die Belange der Eigentümer gebietsfremder Grundstücke auch in dieser Hinsicht nicht hinreichend berücksichtigt. Bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Lärmbelastung muss nicht nur das Eigentumsrecht und die Berufsfreiheit unserer Mandantin als gewerbliche Anbieterin von Ferienwohnnutzung berücksichtigt werden, sondern auch mittelbar die Gefahren für die Gäste der Ferienwohnanlage, Namentlich der Landkreis Vorpommern Rügen hatte in seiner Stellungnahme darauf hingewiesen, dass</p>	<p>s.o.</p>

<p>durch wissenschaftliche Studien in der Fachwelt anerkannt ist, dass Lärmimmissionen die Ursache für Gehörschäden, Schlafstörungen, Bluthochdruck und Herzinfarkte ist. Dass dies dem Erholungs- und Ruhebedürfnis der Gäste der Ferienwohnanlage entgegensteht, liegt auf der Hand.</p> <p>Der Plan berücksichtigt darüber hinaus nicht die Ein- und Ausfahrt des für die Besucher der Binz-Therme vorgesehenen Parkplatzes, der an die bisherige Dollahner Straße angeschlossen ist. Dessen verursachter Verkehr muss bei dem Mehraufkommen, das durch das geplante Parkhaus verursacht wird, eingestellt werden. Schließlich liegen beide an derselben Straße an und befinden sich in nur geringer Entfernung voneinander. Dieser Umstand wurde im Bebauungsplanverfahren nicht gesehen. Er ist, insofern aus Lärmschutzaspekten abwägungserheblich, als dass der Dünenpark Binz genau zwischen dem neu geplanten Parkhaus und dem Parkplatz der Binz-Therme gelegen ist und dem Lärm des so verursachten Verkehrsmehraufkommens in, besonderem Maße ausgesetzt ist. Der Entwurf des Bebauungsplans ist somit auch aus diesem Grund abwägungsfehlerhaft.</p>	
<p>c) Unabhängig hiervon ist das Verkehrsmehraufkommen insgesamt auch fehlerhaft berechnet worden. Die Begründung des Bebauungsplans geht auf Seite 23 davon aus, dass kein zusätzlicher Verkehr im Hinblick auf das Parkhaus entsteht, weil dieses lediglich den schon jetzt bestehenden Bedarf von 520 Stellplätzen festschreibt, diesen also nicht vergrößert. Dieser Schluss ist schon insofern trügerisch, als dass von einem Parkhaus eine andere Anziehungskraft ausgeht, als dies bei einem „normalen“ Parkplatz der Fall ist und dies auch in der breiten Öffentlichkeit tatsächlich anders wahrgenommen wird.</p> <p>Dies bezieht sich nicht allein auf das unterschiedliche Emissionsverhalten von Parkhaus und Parkplatz, auf das bereits das StALU Vorpommern in seiner Stellungnahme hingewiesen hatte. Vor dem Hintergrund, dass mittels des Bebauungsplans der Tourismus in Binz gestärkt werden soll und diese Stärkung auch anderweitig vollzogen wird, steigt die Attraktivität und somit die Magnetfunktion von Binz. Der durchschnittliche Tourist wird insofern davon ausgehen, dass diese Steigerung mit einer Erhöhung an Parkmöglichkeiten einhergeht, so dass allein aus der Existenz eines Parkhauses ein erhöhtes Mehraufkommen resultiert. Hiervon ist insbesondere deshalb auszugehen, weil die Zielgruppe des Parkhauses gerade nicht die Einwohner Binz sind, sondern auswärtige Tagesgäste, die die tatsächliche Entwicklung Binz - u. a. hinsichtlich der Parkplatzsituation - naturgemäß nicht nachvollziehen können.</p>	<p>Aussage ist unzutreffend.</p> <p>Die Nutzungsintensität (Auslastung) der Parkplätze durch Tagesbesucher ist abhängig von der Verkehrsführung und –beschilderung im Gemeindegebiet insgesamt, d.h. v.a. von der Zugänglichkeit des Zentrumsbereichs für den motorisierten Individualverkehr (MIV), vom Angebot zentrumsnaher Stellplätze sowie von der Bewirtschaftung der öffentlich verfügbaren Stellplätze (transparente Parkgebührenstaffelung mit Unterscheidung in Kurzzeitparkzonen bzw. Tagestickets), nicht aber von der baulichen Ausgestaltung des Angebots. Grundsätzlich sind ebenerdige Stellplätze eher leichter zu vermitteln als vergleichbare Angebote in Parkhäusern (Schwellenangst). Aufgrund der Entfernung zum Ortzentrum (Hauptstraße, historischer Abschnitt der Strandpromenade) kann bisher wie zukünftig gleichermaßen von einer längeren Verweildauer und damit geringeren Parkplatzwechselfrequenz ausgegangen werden (vergleichbar einem Pendlerparkplatz).</p>
<p>Bezüglich des auch in der Begründung des Bebauungsplans angenommenen Verkehrsmehrauf-</p>	<p>Die Aussagen sind offensichtlich unzutreffend, da ausdrücklich auch der Verkehr durch das Ferienhausgebiet</p>



<p>kommens durch die geplante Wohn- und wohnähnliche Nutzung geht die Begründung lediglich von einem durch neu hinzutretende 250 Einwohner verursachten Mehrbedarf aus (Seite .23), unterschlägt aber die 90 Ferienwohneinheiten sowie die 360 Gästebetten. Die auf Basis dieser unzureichenden Grund erfolgte Berechnung, ausgehend von einer nicht näher spezifizierten Wegezähl, ist somit zwangsläufig fehlerbehaftet. Bei einer „mittleren Wegehäufigkeit“ von 3,5 bis 4 Wegen pro Werktag ist mangels Begründung auch nicht nachvollziehbar, weshalb der Bauleitplan den Mittelwert dieser beiden zugrunde legt und nicht etwa den Höchstwert von 4. Hinzu tritt dass dieser Mittelwert von 3,5 und 4 nicht wie in der Begründung: des Bebauungsplans angenommen bei 3,7 sondern korrekterweise bei 3,75 liegt. Sofern hier eine Rundung vorgenommen worden sein sollte, ist die zum einen aus der Begründung nicht ersichtlich und zum anderen nach der mathematischen Rundungsregel auch unzutreffend, da in diesem Fall „nach oben“ zu runden gewesen wäre</p>	<p>mit geschätzt 90 Ferienwohnungen (2 Fahrten / Einheit) berücksichtigt wurde. Eine mittlere Wegehäufigkeit von 3,7 Wegen pro Einwohner wurde angenommen, da es am Standort Anschluss an den ÖPNV gibt, Einrichtungen der sozialen Infrastruktur fußläufig erreichbar sind und zumindest in einigen Abschnitten auch betreutes Wohnen vorgesehen ist, das einen geringen Stellplatzbedarf nach sich zieht.</p>
<p><b>III. Erdrückende Wirkung</b> Ferner weisen wir darauf hin, dass dem im Bebauungsplan vorgesehenen Parkhaus eine erdrückende Wirkung zukommt. Eine solche ist dann anzunehmen, wenn ein Gebäude auf seine Umgebung erschlagend wirkt oder dazu führt, dass bei seinen Nachbarn das Gefühl des Eingemauertseins entsteht vgl. BVerwG, Urt. V. 23.05.1986 - 4C 34.85); OVG Hamburg, Urt. v. 10.12.2019 - 2 E 24/18). So liegt es hier. Die erdrückende Wirkung folgt daraus, dass das geplante Parkhaus den nahegelegenen Ferienwohnungen des Dünenparks Binz in geringem Abstand gegenübergestellt wird, diese aber in seinen Ausmaßen deutlich überragt Für das Parkhaus auf der Fläche MU<sub>2</sub> ist ein großzügiges Baufeld ausgewiesen. Das geplante Parkhaus soll über 520 Stellplätze auf vier Ebenen (das Schallgutachten geht sogar von sechs und einem Parkdeck aus) verfügen und eine Grundfläche von über 2000 m<sup>2</sup> aufweisen. Darüber hinaus ist im Bebauungsplanentwurf eine zulässige Gebäudehöhe von 17m vorgesehen. Dieses Maß der baulichen Nutzung auf der Fläche MU<sub>2</sub> steht in keinem Verhältnis zu der lediglich zweistöckigen und kleinteiligen Bebauung in der Ferienwohnanlage. Die räumliche Nähe des Parkhauses führt dazu, dass das Parkhaus aus der Sicht der Kurgäste in der Ferienwohnanlage deutlich aus der Umgebung hervorsticht. Erschwerend kommt hinzu, dass die Fassade des Parkhauses ausweislich des gegenwärtigen Bebauungsplanentwurfs aus Gründen der Geräuschminderung in Richtung der Ferienwohnanlage nur zu maximal 50% offen ausgeführt werden. Dies verstärkt den Eindruck der „baulichen Übermacht“. Das geplante Ausmaß des Parkhauses. steht in</p>	<p>Vom Parkhaus wird schon wegen des Abstands zwischen dem Baufeld im MU<sub>2</sub> sowie dem nächstliegenden Gebäude im Dünenpark keine erdrückende Wirkung ausgehen. Das Baufeld des geplanten Parkhauses liegt in einem Abstand von gut 50 m zum nächstgelegenen Gebäude des Dünenparks und ist durch die stark befahrene Dollahner Straße (trennende Wirkung) sowie den Parkplatz des Dünenparks getrennt. Bei der Bewertung der Wirkung ist zudem auch die konkrete Ausrichtung / Zuordnung zu berücksichtigen. Das Parkhaus liegt bezogen auf die Gebäude des Dünenparks „über Eck“, so dass das Volumen für die Bebauung des Dünenparks kein „Gegenüber“ darstellt und auch beim Blick aus den einzelnen Räumen heraus nicht als Gegenüber sichtbar wird. Mit einer zulässigen Gebäudehöhe von 17m wird das Volumen des Parkhauses auch nur unwesentlich höher ausfallen als die südlich an den Dünenpark angrenzenden Wohngebäude (V Geschosse, FH<sub>max</sub> 16 m mit Gebäudelängen bis 100m). Auch für das seeseitig in einem geringen Abstand von nur wenig über 20m gegenüberliegende Hotel ist eine Gebäudehöhe von gut 15 m zulässig (vgl. vB-Plan Nr. 10, FH<sub>max</sub> 21,30m HN, bei rund 6m HN Straßenhöhe). Zur Stellplatzanzahl s.o.</p>

<p>eklatantem Widerspruch zum Erholungscharakter des Ortsteils Binz und den zu diesem Zweck errichteten Ferienhäusern des Dünenparks Binz. In dem Bebauungsplanverfahren wurde dies nicht gewürdigt.</p> <p>Im Übrigen wird die erdrückende Größe des Parkhauses nicht durch den tatsächlichen Bedarf an Stellplätzen begründet. Nach der Statistik über die Zahl der pro Jahr verkauften Tageskurkarten müssen für Tagestouristen rund 100 Stellplätze vorgehalten werden. Die darüber hinaus, geplanten 420 Stellplätze lassen sich mit dem tatsächlichen Bedarf nicht rechtfertigen. Dieser hohe Bedarf wird zudem in der Begründung des Bebauungsplans auch nicht behauptet.</p>	
<p><b>IV. Mangelnde Erschließung des Parkhauses</b></p> <p>Schließlich wurden die Erschließung des Parkhauses und seine Lage im Bebauungsplanentwurf nicht ausreichend abgewogen:</p>	s.u.
<p><b>1. Mangelnder Anschluss an das Ostseebad (Innenerschließung)</b></p> <p>Für die geplante touristische Nutzung des Parkhauses und seine Anbindung an die Infrastruktur des Kurortes ist ein guter Übergang vom Parkhaus zum Strand und zur Strandpromenade in der Nähe des Parkhauses essenziell. Dieses Erfordernis wurde im Bauleitplanverfahren nicht berücksichtigt. Denn der nahe gelegene Übergang Nr. 50 ist nur über einen schmalen Fußgängerweg erreichbar. Dieser Durchgang ist nicht geeignet, das hohe touristische Aufkommen der Parkplatznutzer aufzunehmen. Um die Nutzung des geeigneteren Strandübergangs Nr. 51 durch die Tagesgäste zu ermöglichen, ist eine Verlegung des Parkhauses in nördlicher Richtung erforderlich.</p>	Die Tagesgäste kommen nicht so sehr wegen der Strandnutzung, sondern um das historische Seebad zu besuchen oder hier zu arbeiten. Wichtig ist daher die Erreichbarkeit der Strandpromenade als zentraler Fußgängerachse im Ort. Dies ist am vorgesehenen Standort gewährleistet.
<p><b>2. Mangelnde Erschließung im Übrigen</b></p> <p>Die Planung für die Zufahrt zum Parkhaus ist lückenhaft und berücksichtigt nicht den hohen An- und Abfahrtsverkehr und die damit einhergehende Einschränkungen des Straßenverkehrs. Sollten die geplanten Stellplätze tatsächlich erforderlich und in Benutzung sein, ist morgens und abends mit Zu- und Abfahrtsverkehr innerhalb kurzer Zeit zu rechnen. Es ist daher mit Rückstau in der Dollahner Straße zu rechnen. Die erhöhte Unfallgefahr aufgrund des Rückstaus ist insbesondere aufgrund des verwinkelten Verlaufs der Dollahner Straße zu erwarten.</p>	s.u.
<p>a) Die hohe Unfallgefahr ist vor allem dadurch begründet, dass sich die Zufahrt zum Parkhaus in unmittelbarer Nähe zum Bahnübergang befindet. Denn schon bei einem geringen Rückstau ist zu befürchten, dass die wartenden Fahrzeuge auf den Bahngleisen zum Stehen kommen. Schon die Begründung zur geplanten 3. Änderung des Flächennutzungsplans in der Genehmigungsfassung vom 20.03.2020 weist darauf hin, dass die das Parkhaus ansteuernden externen Tagesbesucher</p>	Bei der Planung handelt es sich um eine Angebotsplanung. Ein Parkhaus ist in einem MU grundsätzlich zulässig (vgl. auch § 12 BauNVO). Die Lage der Zufahrt ist planungsrechtlich nicht festgesetzt. Maßnahmen zur Vermeidung eines Rückstaus in den Kreuzungsbereich hinein sind in der Erschließungsplanung bzw. der Hochbauplanung zu berücksichtigen (z.B. Bemessung einer separaten Einfahrtspur, Wechselschilder mit Angabe zu verfügbaren Parkplatzkapazitäten, etc.).

<p>„vor allem aber den Bahnübergang von der/auf die Landesstraße fahren“ (dort, S. 10), entsprechendes konstatiert die Begründung zum hiesigen Bebauungsplan auf Seite 21. Die Lage der Zufahrt ist damit nicht nur ungünstig, sondern begründet erhebliche Gefahren und muss neu abgewogen werden. Insofern geht die Begründung des Bebauungsplans selbst von einer erheblichen Gefahr aus, ohne hieraus die erforderlichen Schlüsse zu ziehen. Auf Seite 23 führt die Begründung aus, dass eine gefahrlose Weiterführung im Bereich des Bahnübergangs nicht möglich ist und daher der Radweg sogar zurückgebaut werden muss. Eine Gefahr besteht aber nicht lediglich für Radfahrer, sondern gerade auch für den motorisierten Verkehr.</p> <p>Dies gilt vor allem, weil die Dollahner Straße im Bereich des Anschlusses an den Bahnübergang geändert werden soll. Dies stellt die Herstellung einer neuen Kreuzung im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) dar, denn die geplante Zufahrt, die aus geradem Weg ins Gebiet hinein führen soll, muss erst neu angelegt werden.</p>	
<p>b) Nach § 2 Abs. 1 EKrG sind neue Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen, die nach der Beschaffenheit ihrer Fahrbahn geeignet und dazu bestimmt sind, einen allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr aufzunehmen, nur noch als Überführungen herzustellen. Eine höhengleiche Kreuzung ist unzulässig. Das EKG geht davon aus, dass entsprechend dessen Zielsetzung vorhandene Bahnübergänge nach und nach beseitigt und neue gar nicht mehr angelegt werden (Schilling, PdK Bu L-12a, EKrG, Abschnitt 3, 3. Nach § 2 Abs. 2 EKrG kann hiervon nur ausnahmsweise abgesehen werden, was insbesondere bei schwachem Verkehr auf beiden Verkehrswegen anzunehmen sein wird. Schwacher Verkehr liegt danach vor, wenn Bahnübergänge neben anderem Verkehr in der Regel innerhalb eines Tages von höchstens 100 Kraftfahrzeugen überquert werden (Schilling, PdK Bu L-12a, EKrG, Abschnitt 3, 3.2). Dies ist schon aufgrund der fehlerhaft den tatsächlichen Verkehr unterschätzenden Feststellungen der Bebauungsplanbegründung nicht, der Fall, wonach mit einem planinduzierten zusätzlichen Verkehrsaufkommen von durchschnittlich 517 Fahrzeugen/24h zu rechnen ist (siehe dort Seite 24). Demnach muss die Kreuzung als Überführung ausgestaltet werden.</p>	<p>Die Kreuzung ist Bestand. Die Proraer Allee dient der Erschließung der südlichen Abschnitte des Ortsteils Prora und stellt eine der örtlichen HAUPTerschließungsstraßen dar. Ein Ausbau des Bahnübergangs ist wünschenswert, aber nicht Voraussetzung für die Planung / Bebauung des geplanten Baugebiets.</p> <p>Die planbedingte Verkehrszunahme ist auch unter verkehrstechnischen Gesichtspunkten nicht erheblich. Selbst wenn das gesamte zusätzliche Verkehrsaufkommen direkt über den Bahnübergang zur L29 geht, würde die Zunahme im Bereich des Bahnübergangs nur 11% betragen und damit innerhalb der allgemein zu erwartenden Verkehrszunahme im Prognosezeitraum bleiben.</p>
<p>aa) Jedenfalls liegt aber eine Kreuzungsänderung im Sinne des § 3 EKrG vor. Hiernach sind, wenn und soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erfordert, Kreuzungen entweder zu beseitigen, durch Baumaßnahmen, die den Verkehr an der Kreuzung vermindern, zu entlasten oder durch den Bau von Überführungen, durch die Einrichtung technischer Sicherungen, insbesondere von Schranken oder Lichtsignalen,</p>	<p>s.o.</p>

<p>durch die Herstellung von Sichtflächen an Bahnübergängen, die nicht technisch gesichert, sind, oder in sonstiger Weise zu ändern.</p> <p>Sind die Tatbestandsvoraussetzungen erfüllt, erfordert also die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung die genannten Maßnahmen, greift eine Handlungspflicht ein. Es ist unerheblich, auf welchem der kreuzenden Verkehrswege (Schiene oder Straße) sich die Notwendigkeit hierzu zeigt. § 3 EKrG beinhaltet eine eigenständige kreuzungsrechtliche Baulast, für die es in den kreuzungsrechtlichen Regelungen des Straßen- und Wasserstraßenrechts keine Entsprechung gibt. Im Gegensatz zu den allgemeinen Baulastvorschriften, die dem Baulasträger einen weiten Entscheidungsspielraum zugestehen, sind die Kreuzungsbeteiligten zur Änderung daher verpflichtet, wenn und soweit es die Sicherheit oder Abwicklung des Verkehrs erfordert, so dass insofern ein einklagbarer Anspruch besteht. Der Einwand mangelnder Leistungsfähigkeit ist von Vornherein abgeschnitten (BVerwG, Urt. vom 14.05.1992, VklBl. 460, 462).</p>	
<p>bb) Sicherheit und Abwicklung sind unbestimmte Rechtsbegriffe, die im gerichtlichen Verfahren voll überprüft werden können. Der planenden Gemeinde steht ein gerichtlich nur eingeschränkt überprüfbarer Beurteilungsspielraum also nicht zu. Die Sicherheit einer Kreuzung ist betroffen, wenn dort Gefahren beseitigt werden müssen. Insofern kann eine früher sicher gebaute Kreuzung durch die Verkehrsentwicklung oder durch Änderungen der Verkehrsart gefahrvoll werden (vgl. Marschall/Schweinsberg, EKrG, § 3 Rn. 25) Welche Gründe hierfür maßgebend sind, ist für die Erforderlichkeit einer Kreuzungsmaßnahme im Rahmen des § 3 EKrG unerheblich (Schilling, PdK Bu, L-12a, EKr, Abschnitt 4, 4.1). Bei der Abwicklung des Verkehrs, was als Erfordernis für Maßnahmen nach § 3 EKrG allein schon ausreicht, geht es darum, die Flüssigkeit des Verkehrs zu verbessern, etwa Stauungen an Kreuzungen, Sichtbehinderungen oder Kurven vor Bahnübergängen zu verhindern (Marschall/Schweinsberg, EKrG, § 3 Rn. 34).</p> <p>Eine solche Gefährdungslage ist hier nach dem Vorgenannten gegeben. Hierbei ist nicht nur auf die gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse abzustellen. Auch die künftige Entwicklung des Verkehrs, soweit sie überschaubar ist, muss nach § 3 EKrG einbezogen werden. Dazu bedarf es einer Prognose der Verkehrsentwicklung auf den beiden sich kreuzenden Verkehrswegen. An solch einer Prognose hinsichtlich des Verkehrs (am Bahnübergang) mangelt es, da die angestellten Berechnungen hinsichtlich des Verkehrsaufkommens - wie gesehen - fehlerhaft sind. Diese Konflikte müssten in einem umfassenden Gutachten aufbereitet wer-</p>	<p>s.o.</p> <p>Bei der Abwägung ist zu berücksichtigen, dass die bisher mehrfach abknickende Straßenführung bereits zum Zeitpunkt der Aufstellung des Ursprungsplans nur ein Provisorium darstellen sollte. Die damals beabsichtigte Verlegung des Bahnübergangs konnte jedoch nicht realisiert werden und scheidet auch für die Zukunft aus. Mit der Änderung der Anbindung der Dollahner Straße an den Knoten / Bahnübergang wird die Verkehrssituation verbessert.</p>

<p>den.</p> <p><b>3. Unzulässige Eigentumsbeeinträchtigung durch die Dollahner Straße</b></p> <p>Fernerhin wird durch den geplanten Straßenverlauf der Dollahner Straße im Zusammenhang mit der Errichtung des Parkhauses in fremdes Privateigentum eingegriffen. Dieser Eingriff ist nicht gerechtfertigt und wurde bereits im Rahmen des Bauleitplanverfahrens fehlerhaft nicht ermittelt.</p> <p>Der Kreuzungsbereich soll durch die neue geradlinige Straßenführung hinter dem zu errichtenden Parkhaus Anschluss an die dort bereits bestehende Dollahner Straße finden. Hierdurch wird das Grundstück der WEG Dünenpark Binz in Anspruch genommen, denn die dort unmittelbar angrenzende Dollahner Straße führt bereits über Grundstücksflächen der WEG Dünenpark Binz. Durch die Straßenneugestaltung kommt es zu einer zusätzlichen Beanspruchung dieser Eigentumsflächen. Befinden sich die betroffenen Grundstücke nicht im Eigentum der öffentlichen Hand, stellt der Eingriff insofern einen völligen Rechtsverlust dar. Das gilt selbst dann, wenn die bisherigen Nutzungen fortgesetzt werden können (Papier/Shirvani, in: Maunz/Dürig, Grundgesetz-Kommentar, Stand: April 2020 Art. 14 Rn, 183).</p> <p>Insofern sind bereits Anlieger einer öffentlichen Straße in ihrem Recht verletzt, wenn sie aufgrund der zu erwartenden Verdichtung des Verkehrs, und der von der Straße verstärkt ausgehenden Emissionen in ihrem angrenzenden Grundeigentum beeinträchtigt werden (vgl. Sodan, in: Sodan/Ziekow, Verwaltungsgerichtsordnung, 5. Auflage 2018, § 42: Rn. 407). Verläuft die Straße nicht auf öffentlichem Land, sondern - wie hier - über Privateigentum, gilt dies erst recht. Dies hat die Gemeinde hier nicht ermittelt und folglich nicht in die Abwägung eingestellt.</p> <p>Dieser Eingriff ist nicht gerechtfertigt. Da die Straßenführung mit der Planung des Parkhauses zusammenhängt also mit der Erforderlichkeit des Parkhauses „steht und fällt“, mangelt es ihm schon an der Geeignetheit. Insbesondere lässt er aber die Erforderlichkeit vermissen.</p>	<p>s.o.</p> <p>Bei den betreffenden Flächen handelt es sich um eine gewidmete Verkehrsfläche außerhalb des Geltungsbereichs der Planung (Änderung).</p> <p>Die Planung wird keine wesentliche Änderung der Verkehrsbelastung bewirken. Der Verkehr für das neue Baugebiet wird v.a. über die Proraer Chaussee abgewickelt, über die auch das Ortszentrum und die Nahversorgungsbereiche schnell erreichbar sind. Die Dollahner Straße als Haupteinfahrt des Ortsteils Neu-Binz spielt für die Erschließung des Baugebiets keine Rolle.</p> <p>Die geänderte Straßenführung ist nicht durch das Parkhaus bedingt, sondern soll den Verkehrsfluss allgemein (Anzahl der 90°-Kurven zwischen Bahnübergang und Dollahner Straße) und die Übersichtlichkeit im Kreuzungsbereich im Besonderen verbessern. Der Standort des Parkhauses (Lage des MU<sub>2</sub>) wurde an die neue Verkehrsführung angepasst.</p>
<p>a) Der Bedarf von 520 Stehplätzen wird nicht durch die Tagestouristen ausgelöst:</p> <p>Nach der Statistik über die Zahl der pro Jahr verkauften Tageskurkarten müssen für Tagestouristen rund 100 Stellplätze vorgehalten werden. Die darüber hinaus geplanten 420 Stellplätze lassen sich mit dem tatsächlichen Bedarf nicht rechtfertigen. Der Bedarf wird auch nicht durch die Umgebungsbebauung und dessen Nutzung ausgelöst, insbesondere nicht durch die benachbarte Grundschule. Besteht ein solcher Bedarf als Zweck des Parkhauses, nicht, ist dieses nicht erforderlich und damit die Straßenführung nicht geeignet, diesen nicht vorhandenen Zweck zu fördern.</p>	<p>Bei der Planung handelt es sich um eine Angebotsplanung. Ein Parkhaus ist in einem MU grundsätzlich zulässig (vgl. auch § 12 BauNVO). Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahren ist die Einhaltung der Vorgaben der TA-Lärm im weiteren Verfahren nachzuweisen.</p> <p>Die Kapazitätsangabe von 420 Stellplätzen (s.o.) stellt die gemäß Baufeld im MU<sub>2</sub> theoretisch größtmögliche Anzahl dar, die etwas geringer als die bisher am Standort für Tagesbesucher des Ostseebades vorgehaltene Kapazität ist. Der derzeitige Stellplatz ist mit Ausnahme weniger Tage im Jahr nur schlecht ausgelastet. Mit dem Bau des Parkhauses soll jedoch eine Verkehrsberuhigung des Ortszentrums erreicht / vorbereitet werden, so dass zukünftig unabhängig von der Art des Stellplatzangebots</p>

	<p>von einem steigenden Bedarf ausgegangen wird. Ob das Parkhaus in der maximalen Ausbaugröße gebaut wird, ist nicht abzusehen. Möglich ist durchaus auch eine abschnittsweise Realisierung (mit einer zukünftigen Aufstockung). Im Sinne einer worst-case-Betrachtung wird hinsichtlich der Auswirkungen jedoch bewusst der maximale Endausbau angenommen.</p>
<p>b) Der geänderten Straßenführung kann auch vor dem Hintergrund, dass im Hinblick auf das Parkhaus keine Alternativstandorte geprüft wurden, die Erforderlichkeit nicht zuerkannt werden. Ein nachvollziehbarer Grund, weshalb das Parkhaus am geplanten Standort sinnvollerweise zu platzieren ist, besteht nicht. Vor allem ist bemerkenswert, dass hierfür nicht der Standort des bisherigen Parkplatzes und/oder die dahinterliegende Brachfläche avisiert worden ist. Denn dieser weist insbesondere eine lärmschutzwürdige Umgebung nicht auf, wohingegen der geplante Standort neben der benachbarten Ferienwohnanlage auch in direkter Nachbarschaft zur Grundschule gewählt wurde. Eine nachvollziehbare Begründung hierfür findet sich nicht. Insofern tritt auch hier die Interdependenz von Parkhaus und geänderter Straßenführung zu Tage, denn ist das Parkhaus nicht erforderlich, so trifft dies auf die damit einhergehende geplante Straßenführung abermals zu. Ob insofern eine Alternative als milderer Mittel in Frage kommt, wurde von der Gemeinde nicht einmal gesehen.</p>	<p>s.o.</p> <p>Die geänderte Straßenführung ist nicht durch das Parkhaus bedingt, sondern soll den Verkehrsfluss allgemein (Anzahl der 90°-Kurven zwischen Bahnübergang und Dollahner Straße) und die Übersichtlichkeit im Kreuzungsbereich im Besonderen verbessern. Der Standort des Parkhauses (Lage des MU<sub>2</sub>) wurde an die neue Verkehrsführung angepasst.</p> <p>Bei der Abwägung ist zu berücksichtigen, dass die bisher mehrfach abknickende Straßenführung bereits zum Zeitpunkt der Aufstellung des Ursprungsplans nur ein Provisorium darstellen sollte. Die damals beabsichtigte Verlegung des Bahnübergangs konnte jedoch nicht realisiert werden und scheidet auch für die Zukunft aus. Mit der Verlegung der Dollahner Straße wird die damals beabsichtigte gerade Anbindung an den Knoten Bahnübergang realisiert.</p>
<p><b>V. Ergebnis</b></p> <p>Festzuhalten ist, dass der Bebauungsplanentwurf in mehreren Hinsichten die Belange unserer Mandantin ungenügend beachtet. Denn die Lärmeinwirkung des Parkhauses wird nicht zutreffend ermittelt und anhand von falschen Immissionsrichtwerten bewertet. Auch die Verkehrslärmbelastung wird anhand von unzutreffenden Richtlinien betrachtet und zudem nur lückenhaft ermittelt, da die Auswirkungen des durch das Plangebiet ausgelösten Verkehrs auf die Ferienwohnanlage des Dünenparks Binz nicht bewertet werden. Auch mit Blick auf die architektonische Gestaltung des Parkhauses als eines unverhältnismäßig großen geschlossenen Neubaus wird seine erdrückende Wirkung nicht berücksichtigt. Schließlich wurde die Erschließung des Parkhauses und die damit einhergehende Risiken in die Abwägung nicht einbezogen.</p> <p>Wir regen daher an, dass die Gemeinde die durch die Planung ausgelösten Belastungen unserer Mandantin durch Gewerbe- und Verkehrslärm umfassend und fehlerfrei ermittelt und auf der Grundlage dieser Sachverhaltsermittlung eine abwägungsfehlerfreie planerische Abwägung nachholt. Ergebnis wird dann sein, dass einer solchen überdimensionierten Planung eines Parkhauses in unmittelbarer Nähe von schutzbedürftigen Bestandsnutzungen eine Absage zu erteilen</p>	<p>s.o.</p>

ist. Die Planung ist daher einzustellen, Sie wird nicht abwägungsfehlerfrei zur Durchsetzung des gewollten Vorhabens möglich sein.	
--	--

Gemeinde Ostseebad Binz, Dezember 2020

