

# STADT SASSNITZ

BEBAUUNGSPLAN NR. 10.1

**SONDERGEBIET STADTHAFEN - ÖSTLICHER TEIL**

SATZUNG VOM 10.04.2006



# STADT SASSNITZ

## LANDKREIS RÜGEN

### Satzung über den Bebauungsplan Nr. 10.1 „Sondergebiet Stadthafen – östlicher Teil“

Begründung zur Satzung, einschließlich Umweltbericht  
(§ 9 Abs. 8 BauGB)

**Auftraggeber:** BIG STÄDTEBAU M-V GmbH  
als treuhänderischer Sanierungsträger der  
Stadt Sassnitz  
Fährstraße 22  
18439 Stralsund

**Auftragnehmer:** A & S GmbH Neubrandenburg  
architekten . stadtplaner . beratende ingenieure  
August-Milarch-Straße 1  
17033 Neubrandenburg  
Tel.: 0395 / 581020  
Fax: 0395 / 5810215  
e-mail: [architekt@as-neubrandenburg.de](mailto:architekt@as-neubrandenburg.de)

**Bearbeitung:**  
Dipl.-Ing. Marita Klohs, Architektin für Stadtplanung  
Dipl.-Arch. Klaus Thiele  
Dipl.-Ing. Ursula Schürmann, Landschaftsarchitektin

Neubrandenburg, den 10.04.2006



## INHALTSVERZEICHNIS:

	<b>Seite</b>
<b>1.0 VORBEMERKUNGEN / GRUNDLAGEN</b>	<b>5</b>
<b>1.1 Planungsanlass</b>	<b>5</b>
<b>1.2 Grundlagen der Planung</b>	<b>6</b>
1.2.1 Rechtsgrundlagen	6
1.2.2 Kartengrundlage	7
<b>1.3 Lage im Raum / Geltungsbereich</b>	<b>7</b>
<b>1.4 Ziele der Raumordnung / vorhandene Planungen / Satzungen</b>	<b>9</b>
1.4.1 Regionales Raumordnungsprogramm Vorpommern	9
1.4.2 Flächennutzungsplan der Stadt Sassnitz	9
1.4.3 Vorhandene Planungen / Stellungnahmen und Untersuchungen	11
1.4.4 Satzungen nach BauGB	12
<b>1.5 Beschaffenheit des Plangebietes und angrenzender Bereiche</b>	<b>12</b>
1.5.1 Topografie	12
1.5.2 Baugrund und Grundwasser	13
1.5.3 Verkehrserschließung	14
1.5.4 Nutzungen im Plangebiet	15
1.5.5 Nutzung der angrenzenden Bereiche	16
1.5.6 Vorhanden stadttechnische Ver- und Entsorgung	17
1.5.6.1 Regenwasserkanalisation	17
1.5.6.2 Schmutzwasserkanalisation	17
1.5.6.3 Wasserversorgung	18
1.5.6.4 Gasversorgung	18
1.5.6.5 Elektroenergieversorgung	18
1.5.6.6 Telekommunikation	18
<b>2.0 INHALT DES BEBAUUNGSPLANES</b>	<b>19</b>
<b>2.1 Planungsziele / Städtebauliches Konzept</b>	<b>19</b>
<b>2.2 Verkehrskonzept</b>	<b>21</b>

<b>2.3</b>	<b>Planfestsetzungen</b>	<b>24</b>
2.3.1	Art der baulichen Nutzung § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB	24
2.3.2	Maß der baulichen Nutzung	28
2.3.3	Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen	29
2.3.4	Stellplätze und Garagen	30
2.3.5	Nebenanlagen	30
2.3.6	Flächen mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten	30
2.3.7	Öffentliche Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung	31
<b>2.4</b>	<b>Grünordnungskonzept</b>	<b>33</b>
2.4.1	Grünflächen	33
2.4.2	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft	33
<b>2.5</b>	<b>Immissionsschutz, Hochwasserschutz</b>	<b>35</b>
<b>2.6</b>	<b>Technische Ver- und Entsorgung</b>	<b>39</b>
2.6.1	Regenwasserkanalisation	39
2.6.2	Schmutzwasserkanalisation	40
2.6.3	Wasserversorgung	40
2.6.4	Erdgas-/ Elektroenergieversorgung / Telekommunikation	40
<b>2.7</b>	<b>Kennzeichnungen und nachrichtliche Übernahmen</b>	<b>40</b>
2.7.1	Altlasten	40
2.7.2	Oberfeuer-Fläche, die von der Bebauung frei zu halten ist	42
2.7.3	Höhenfestpunkte des amtlichen geodätischen Grundlagentznetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern	43
2.7.4	Denkmale / Bodendenkmale	43
<b>2.8</b>	<b>Flächenbilanz</b>	<b>45</b>
<b>3.0</b>	<b>UMWELTBERICHT</b>	<b>46</b>
<b>3.1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>46</b>
3.1.1	Kurzdarstellung des Vorhabens	46
3.1.2	Umweltschutzziele aus übergeordneten Fachgesetzen und Fachplanungen und ihre Berücksichtigung	48

<b>3.2</b>	<b>Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen</b>	<b>49</b>
	3.2.1 Bestandsaufnahme und Bewertung des Umweltzustandes und der Umweltmerkmale	49
	3.2.1.1 Schutzgut Mensch	49
	3.2.1.2 Schutzgut Pflanzen und Tiere	55
	3.2.1.3 Schutzgut Boden	62
	3.2.1.4 Schutzgut Wasser	64
	3.2.1.5 Schutzgut Klima / Luft	66
	3.2.1.6 Schutzgut Landschaft	71
	3.2.1.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter	73
	3.2.2 Entwicklungsprognose des Umweltzustandes	73
	3.2.2.1 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung	74
	3.2.2.2 Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurch- führung der Planung	74
	3.2.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen	75
	3.2.4 Kompensationsmaßnahmen außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes	77
	3.2.5 Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung	78
	3.2.5.1 Ermittlung des Kompensationsbedarfs	78
	3.2.5.2 Geplante Maßnahmen für die Kompensation	80
	3.2.5.3 Bilanzierung	80
	3.2.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten	80
<b>3.3</b>	<b>Zusätzliche Angaben</b>	<b>81</b>
	3.3.1 Technische Verfahren bei der Umweltprüfung	81
	3.3.2 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung	81
	3.3.3 Allgemein verständliche Zusammenfassung	82
<b>4.0</b>	<b>ANLAGEN</b>	<b>86</b>
	- Beiplan zum Umweltbericht	

## 1.0 VORBEMERKUNGEN / GRUNDLAGEN

### 1.1 Planungsanlass

Im Stadthafen von Sassnitz vollzog sich seit 1990 ein tiefgreifender struktureller Wandel. Von diesen Veränderungen sind Nutzungen, Baulichkeiten und Verkehrserschließungen betroffen.

Die städtebaulich-architektonische Entwicklung des Stadthafens ist für die weitere Zukunft der Stadt von großer Bedeutung.

Mit ihm verbinden sich auch Hoffnungen für die wirtschaftliche und touristische Entwicklung der Stadt.

Im Jahr 2001 beauftragte die Stadt Sassnitz vorbereitende Untersuchungen als Vorbereitung städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen im Bereich des Stadthafens / Kistenplatz.

In einem städtebaulichen Wettbewerb zur Herausbildung neuer Leitbilder für den Stadthafen / Kistenplatz, in einem Entwicklungskonzept, in den Studien für eine Fußgängerbrücke vom Rügenplatz zum Stadthafen und in einem Verkehrskonzept wurden für das Gebiet des Stadthafens neue städtebaulich-räumliche, verkehrliche und funktionale Entwicklungsziele vorgegeben, die zum größten Teil im Widerspruch zu bisherigen Planungen der Stadt für den Bereich des Stadthafens stehen.

Dies war der Anlass für die Stadtvertretung, am 06.12.2004 den Beschluss über die Aufstellung des Bebauungsplanes 10.1 "Stadthafen-östlicher Teil" mit dem Planungsziel, hier ein Sondergebiet zu entwickeln, das sowohl dem Erhalt und der Weiterentwicklung des Hafens mit seinen spezifischen Nutzungen als auch der touristischen Entwicklung dient, zu fassen (Beschluss Nr. 83-07/04 STV).

Gleichzeitig beschloss die Stadtvertretung am 06.12.2004 die Aufhebung der Satzung über den Bebauungsplan Nr. 10 "Stadthafen" vom 13.07.1998 Beschluss-Nr. 50-04/98 sowie die Aufhebung des Beschlusses über die 1. Änderung dieser Satzung.

Im Laufe der Aufstellung des Vorentwurfes wurde festgestellt, dass der sich im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befindende Bereich des Rügenplatzes bereits im Bebauungsplan Nr. 2 "Stadtzentrum" überplant wurde. Zur Durchsetzung der städtebaulichen Ziele wird dieser Bereich Gegenstand eines Änderungsverfahrens zum Bebauungsplan Nr. 2 "Stadtzentrum" und somit aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 10.1 Stadthafen – östlicher Teil heraus genommen.

Das Änderungsverfahren zum Bebauungsplan Nr. 2 wird parallel zum Aufstellungsverfahren des Bebauungsplanes Nr. 10.1 durchgeführt. Gleichzeitig soll im Ergebnis von Beratungen zur besseren Auslastung des Kaibereiches der Stadthafen im Südwesten durch Steganlagen oder Landungsbrücken erweitert werden können.

## 1.2 Grundlagen der Planung

### 1.2.1 Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB) i.d.F. der Neubekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I, S. 2414)
  
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) i.d.F. der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I, S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes zur Erleichterung von Investitionen und der Ausweisung und Bereitstellung von Wohnbauland vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466)
  
- 5. Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung 1990 – PlanzV) i.d.F. vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991, Teil I, S. 58, BGBl. III 213-1-6)
  
- Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V) i.d.F. der Bekanntmachung vom 6. Mai 1998 (GVOBl. M-V, S. 468, 612), zuletzt geändert durch Gesetz vom 16. Dezember 2003 (GVOBl. M-V, S. 690)
  
- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 25. März 2002 (GVOBl. I, S. 1193), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24.06.2004 (BGBl. I, S. 1359)
  
- Gesetz über die Raumordnung und Landesplanung des Landes Mecklenburg-Vorpommern (Landesplanungsgesetz – LPIG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 20. Mai 1998 (GS M-V Gl. Nr. 230-1; GVOBl. M-V S. 503)
  
- Kommunalverfassung des Landes Mecklenburg-Vorpommern (KV M-V) i.d.F. der Bekanntmachung vom 13. Januar 1998 (GVOBl. M-V S. 29), zuletzt geändert durch das Gesetz vom 26. Februar 2004 (GVOBl. M-V S. 61).

## 1.2.2 Kartengrundlage

Digitaler Lage- und Höhenplan des Vermessungsbüros Krawutschke.Meissner.Schönemann  
öffentlich bestellte Vermessungsingenieure

PF 1528, 18525 Bergen, Tel.: 03838/252801, Fax.: 03838/252802

gemessen im Januar / Februar 1996

im Maßstab 1:500, verkleinert in den Maßstab 1:1000

Höhenbezug: HN.

## 1.3 Lage im Raum / Geltungsbereich

Der Stadthafen von Sassnitz liegt direkt südöstlich der Kernstadt von Sassnitz zwischen der Wasserkante und der Innenstadt.

Die Stadt Sassnitz ist ein Unterzentrum und amtsfrei.

Sie liegt regional im Nordosten des Landkreises Rügen und ist verkehrlich über die B 96 und über das Schienennetz Stralsund – Sassnitz überregional gut erreichbar.

Überregionale Bedeutung besitzt Sassnitz vor allem durch den Fährhafen (Mukran), durch den Stadthafen selbst und durch den international bedeutsamen Nationalpark Jasmund mit den Kreidefelsen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Stadthafen – Östlicher Teil – umfasst die Flächen von der Hafenstraße / Hafenkantor bis zum Fähranleger, von der Wasserkante bis zur Oberkante des parallel zum Stadthafen verlaufenden Hanges.

Das Plangebiet wird wie folgt begrenzt:

- im Nordwesten durch die Oberkante des Hanges
- im Nordosten durch die Serpentine der Hafenstraße
- im Südosten durch die Wasserkante (ohne Brücken)
- im Südwesten durch die Fähranleger und durch die südwestliche Flurstücksgrenze des Flurstückes 1/25 der Flur 7 der Gemarkung Sassnitz.

Das Plangebiet umfasst eine Fläche von 10,59 ha.

Folgende Fluren und Flurstücke werden in den Geltungsbereich einbezogen:

Gemarkung	Flur	Flurstück
Sassnitz	1	462/2
		466/4
		485/1
		486/3
		485/1
		486/4
		478/1
		488/1
		489
		490
		507
		508
		511/4
		511/6
		522
		529/2
		531
		531/2
		532/4
		532/6
		533
		534/1
		534/2
		535
		541
		542
		543
		544
		545
		546
		547
		548
		549
		550
551		
568/3		
574/7		
	7	1/7
		1/8
		1/10
		1/14
		1/17
		1/18
		1/20
		1/21
		1/22
		1/24
		1/25
		1/26
		1/27
1/28		
1/29		
2/11		
2/12		
2/13		

		2/14
		2/15
		2/16
		2/17
		2/18
		2/19
		2/20
		2/21
		2/22
		2/24
		2/3
		3/1
		3/3
		7/3
		7/4
		7/5
		7/6
		7/7
		8/1
		9/1
		9/2
		9/3
	6	193/3
		218/2
	8	9
		12

#### 1.4 Ziele der Raumordnung / Vorhandene Planungen / Satzungen

##### 1.4.1 Regionales Raumordnungsprogramm Vorpommern vom 29.09.1998

Ziele des Regionalen Raumordnungsprogrammes Vorpommern (Auszug): Der Stadthafen Sassnitz ist nach Verlagerung des Fährverkehrs nach Sassnitz (Mukran) vorwiegend touristisch zu nutzen.

Sassnitz zählt zu den Tourismusschwerpunkträumen.

##### 1.4.2 Flächennutzungsplan der Stadt Sassnitz vom 08.08.2001

Ziele des Flächennutzungsplanes (Auszug):

Aus der Stadtentwicklungsplanung:

„ Von besonderer Bedeutung für den Tourismus ist der Stadthafen. Es ist ein Entwicklungsziel, die Aufenthaltsqualität in der Stadt zu verbessern, die Aufenthaltsdauer der Touristen zu verlängern und als Voraussetzung hierfür einen attraktiven, funktionierenden Fischerei- und Tourismushafen , möglichst mit zusätzlichen Angeboten im kulturellen und sportlichen Bereich, zu entwickeln.

Dabei wird eine optimale Gestaltung des seetouristischen Areals mit hohem Freizeitwert angestrebt....

Der heutige Hafen soll sich weiter in Richtung "Freizeit und Erholung" entwickeln, was kleinere gewerbliche Einrichtungen nicht ganz ausschließt.

Er wird im wesentlichen über die Straße der Jugend neu angebunden.

Aus der Konzeption des Flächennutzungsplanes für den Stadthafen:

Der Stadthafen selbst soll seine heutige stark gewerbliche und verkehrliche geprägte Nutzung durch die Verlagerung oder Aufgabe bestimmter Bereiche wie Fischindustrie und Bahnanlagen größtenteils abgeben und stärker auf Freizeit- und Erholungsnutzung ausgerichtet werden. Dabei wird sich aufgrund seiner großen Länge und der unterschiedlichen Randbereiche eine gewisse Differenzierung insoweit ergeben, als im südwestlichen Gebiet stärker das gewerbliche Element, im nordöstlichen, an den Ortskern von Alt-Sassnitz anschließenden Promenadenbereich, stärker das Erholungselement dominieren. Auf jeden Fall ist die Schaffung einer neuen Hauptzufahrt zum Hafen über die Straße der Jugend erforderlich, da auch bei reduzierter industriell- gewerblichen Nutzung die Anbindung über die Hafenstraße den Verkehr durch das Stadtzentrum ziehen würde und die Hafenstraße selbst nur eine geringe Leistungsfähigkeit hat. Zusätzlich soll eine Anbindung über die Trasse der ehemaligen Hafenbahn erfolgen.

Die einzelnen Teilbereiche des Stadthafens erhalten folgende Nutzungsgliederungen:

- Im Südwesten soll das Vorhafengebiet als Marina entwickelt werden.
- Der im Anschluss daran liegende West- und Osthafen dient in Zukunft weit gehend der See- und Kreuzfahrt-Touristik, den Schnellfähren, den Liegeplätzen für Sportboote und kulturellen (u.a. musealen) Einrichtungen.
- Der östliche Hafeneingangsbereich bleibt der Kutter- und Küstenfischerei vorbehalten.

Im Stadthafen sind drei Parkplatzanlagen dargestellt, davon eine als Parkhaus...“

Die Zielvorstellungen des Flächennutzungsplanes wurden mit weiteren Konzepten und Untersuchungen, wie den städtebaulichen Wettbewerb vom Januar 2002 und den Vorbereitenden Untersuchungen vom Mai 2002 konkretisiert. Die Untersuchungsbereiche dieser Konzepte umfassen den gesamten Hafenbereich, den Kistenplatz und Teile der Innenstadt. Für diesen gesamten Bereich ist ein lebendiges Mischkonzept von Wohnen, Gewerbe und Kurbetrieb vorgesehen, wobei die vorhandenen Strukturen erhalten, nutzungsgestärkt und erweitert werden sollen.

Die Atmosphäre und das Milieu des Bestandes sollen in der gegebenen Charakteristik erhalten und gestärkt werden.

Insgesamt entspricht, die aus diesen Konzepten vorgesehene Entwicklung des Stadthafens dem Entwicklungsziel des Flächennutzungsplanes einen attraktiven, funktionierenden Fischerei- und Tourismushafen zu entwickeln.

Um im Stadthafen die städtebauliche Entwicklung und Ordnung entsprechend diesen Zielen zu sichern, stellt die Stadt Sassnitz diesen Bebauungsplan auf (§ 1 Abs. 3 BauGB). Er passt sich den Zielen der Raumordnung an (§ 1 Abs. 4 BauGB) und entwickelt sich aus dem Flächennutzungsplan der Stadt.(§ 8 Abs. 2 BauGB).

### 1.4.3 Vorhandene Planungen / Stellungnahmen und Untersuchungen

Weitere unverbindliche Planungen, die bei der Aufstellung dieses Bebauungsplanes Berücksichtigung finden, sind:

1. Vorbereitende Untersuchungen zur Stadtentwicklung Sassnitz Stadthafen / Kistenplatz vom Mai 2002, A & S GmbH Neubrandenburg
2. Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbes zur Herausbildung neuer Leitbilder für den Stadthafen / Kistenplatz vom Januar 2002; Sieger Büro Reidemeister und Glässel, Berlin
3. Rahmenkonzept, ARGE Architekten Reidemeister-Böhning-Köppe und Landschaftsplaner Fugmann-Janotta, Berlin, September 2004
4. Studien und Vorentwürfe für eine Fußgängerbrücke vom Rügenplatz zum Stadthafen von der sbp-GmbH Schlaich Bergemann und Partner vom Oktober 2003/April 2005 / Juni 2005
5. Stellungnahmen zum Bebauungsplan Nr. 10 Sassnitz – Stadthafen von 1997
6. Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange für die Sanierungsmaßnahmen im Sanierungsgebiet "Stadthafen" von 2003
7. Einzelhandelskonzeption für die Stadt Sassnitz auf Rügen vom Dezember 2002, GSM-Gesellschaft für Service und Marketing des Einzelhandelsverbandes Nord-Ost mbH
8. Touristisches Entwicklungskonzept Stadthafen Sassnitz, vom Dezember 2001  
Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr e.V. München
9. Geotechnischer Bericht zur Standsicherheit der Stützmauer und Böschung, Baugrund Stralsund Ingenieurgesellschaft mbH vom 14.01.2005
10. Rahmenplan Sassnitz Hafenstraße bis Kurhotel vom Juni 1993, Überarbeitung Mai 1994, Architektur- vom Planungsbüro Dr. Mohr, Rostock
11. Erschließungskonzeption für die Trinkwasserversorgung und für die Regen- und Schmutzwasserableitung durch die Architekten- und Ingenieurunion Stralsund GmbH vom 22.02.2005
12. Verkehrskonzept für die Hapterschließung des Plangebietes, einschließlich Parkhaus, Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, Hannover

13. Schallimmissionsuntersuchungen für den Bebauungsplan Nr. 10.1 Sondergebiet Stadthafen – östlicher Teil in Sassnitz, Dr. Lober, Umweltsachverständiger, Penzlin 12.02.2005
14. Genehmigungsbescheid Nr. 5300/5712.0.704 60.009.00/98 vom 9.7.1998 für die Neue Rügen Fisch GmbH & Co.Fischwerke KG (Auszug)
15. Genehmigungsbescheid Nr. 0705.2-60.026/01-420 vom 3.4.2002 (Auszug)
16. Schalltechnische Untersuchung für die Fischverarbeitung der Rügener Fischspezialitäten GmbH in Sassnitz vom 7.11.2002, TÜV Nord Umweltschutz Rostock GmbH
17. Geruchsprognose als Bestandteil des Genehmigungsantrages nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz für eine wesentliche Änderung vom Fischwerk am Standort Sassnitz (Am Westhafen) vom 19.2.1998, TÜV Nord Umweltschutz Rostock GmbH
18. Ergänzung / Fortschreibung der o.g. Geruchsprognose vom 19.2.1998 am 21.11.2001 (Auszug) TÜV Nord Umweltschutz Rostock GmbH
19. Geruchsgutachten für das geplante Produktionsgebäude der Rügener Fischspezialitäten GmbH in Sassnitz vom 7.11.2002, TÜV Nord Umweltschutz Rostock GmbH
20. Berichte über durchgeführte Emissionsmessungen vom 28.2.2002, vom 2.9.2003 und 3.2.2004 (Auszüge).

#### **1.4.4 Satzungen nach BauGB**

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 10.1 Stadthafen – östlicher Teil – befindet sich im Geltungsbereich der Erhaltungssatzung (Beschluss Nr. 30-04/94) der Stadt Sassnitz. Erhaltungsgrund ist die Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebietes auf Grund seiner städtebaulichen Gestalt (BauGB § 172 Abs. 1 Nr. 1) und die Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung (BauGB § 172 Abs. 1 Nr. 2).

Gleichzeitig liegt das Plangebiet im Geltungsbereich der Sanierungssatzung Stadthafen / Kistenplatz (Beschluss Nr. 41-05/03 vom 07.07.2003).

### **1.5 Beschaffenheit des Plangebietes und angrenzende Bereiche**

#### **1.5.1 Topografie**

Das Gebiet des Stadthafens befindet sich auf einem künstlich angelegten Gelände.

Zur Errichtung eines Hafens wurde die vorhandene Topografie mit ihren Steilufeln verändert.

Die natürliche Böschung wurde teilweise abgetragen und das Ufer aufgeschüttet. Das angeschnittene Steilufer musste mit einer bis zu 10,4 m hohen Futtermauer gestützt werden. Diese Stützmauer und die bewachsene Böschung mit einer Neigung von 1:2 sind zu prägenden Strukturelementen des Stadthafens geworden. Das Gelände des Stadthafens ist annähernd eben. Die Höhe der Kaimauer liegt zwischen 2,34 m über HN im Norden bis 2,77 m über HN im Bereich der Fähranleger. Die Geländehöhen im Stadthafen selbst liegen um 2,30 m im Nordosten und Südwesten und bis zu 3,26 m auf der Höhe des Güterbodens in der Mitte des Plangebietes. Der Böschungsfuß der Stützmauer liegt bei 2,60 m – 2,80 m über HN. Die obere Hangkante befindet sich 20 – 22 m über dem Gelände des Stadthafens.

Angaben und Bewertungen zur Geologie, zu den Grundwasserverhältnissen, zum Natur- und Landschaftsschutz, zur Vorbelastung des Gebietes und zum Denkmalschutz im Plangebiet werden im Umweltbericht Punkt 3.2.1 ausgeführt.

### **1.5.2 Baugrund und Grundwasser**

Das Plangebiet liegt in einem Stauchendmoränengebiet. Entsprechend der Archivunterlagen des Geologischen Landesamtes Mecklenburg-Vorpommern ist folgender Schichtenaufbau vom hängenden zum steigenden zu erwarten:

- Aufschüttungen (1-2 m)
- Geschiebemergel mit Kreideschollen (Mächtigkeit des Schichtenpaketes bis 10 m)
- Sand und Kies.

Das Baugrundgutachten der Baugrund Stralsund Ingenieurgesellschaft mbH vom 30. April 2004 weist für die Bereiche zwischen dem Güterboden und dem Glasbahnhof Aufschüttungen bis in einer Tiefe von 6,5 m nach.

Darunter steht eine mächtige Kreideschicht an. Die Kreide wird bereichsweise vom Geschiebemergel überlagert, in dem Sandschichten eingelagert sein können und der an der Oberfläche zu Geschiebelehm verwittert sein kann.

Aufschüttungen sind setzungsgefährdet. Die eingebetteten Kreideschollen können durch Wasseraufnahme und Erschütterungen Destruktionserscheinungen zeigen und in eine weiche bis breiige Konsistenz übergehen.

Dieser Sachverhalt muss bei Gründungsarbeiten berücksichtigt werden.

Der geotechnische Bericht der Baugrund Stralsund Ingenieurgesellschaft mbH vom 14.01.2005 zu Standsicherheiten der Stützmauer und der Böschung erklärt

zusammenfassend, dass das aus der Böschung und der Stützmauer bestehende Gesamtsystem grundsätzlich ausreichende Standsicherheiten aufweist.

Bereiche, in denen die Standsicherheit nicht den erforderlichen Wert erreicht, wurden ermittelt. Sie liegen oberhalb der Böschungskrone, angrenzend an den Geltungsbereich des B-Planes (siehe Anlage Geotechnischer Bericht).

Neubebauungen auf dem Böschungskopf haben einen negativen Einfluss auf die Standsicherheit der Böschung.

Für geplante Maßnahmen in diesem Bereich ist anhand von Standsicherheitsberechnungen nachzuweisen, dass es durch die Bebauung zu keiner signifikanten Verschlechterung des Gesamtsystems kommt.

Entsprechend des geotechnischen Berichtes funktioniert die Entwässerung des Hangsystems. Die Aufrechterhaltung dieses funktionierende Entwässerungssystem ist unbedingt notwendig, um ein Versagen der Böschung und der Stützmauer zu verhindern.

### **Hydrologie**

Der obere Grundwasserleiter ist im Plangebiet nach der Hydrologischen Karte M 1:50 000 (HK 50) vor flächenhaft eindringenden Schadstoffen relativ geschützt.

Der Flurabstand des oberen zusammenhängenden Grundwasserleiters beträgt nach HK 50 > 10 m.

Die Grundwasserfließrichtung orientiert sich nach Südosten (Stellungnahme des Geologischen Landesamtes M-V vom 31.01.97). Entsprechend den Untersuchungen der Baugrund Stralsund Ingenieurgesellschaft mbH entsprechen die Grundwasserstände im Hafengebiet denen des Oberflächengewässers.

### **1.5.3 Verkehrserschließung**

Die Straßenanbindung des Stadthafens erfolgt an zwei Stellen. Einmal im Osten über die Hafenstraße, die in einer engen Serpentine in den Hafenbereich führt und zum anderen durch die Straße der Jugend aus dem Westen.

Der Bahnanschluss existiert nicht mehr. Die Flächen der ehemaligen Hafenbahn liegen zurzeit brach.

Für den ruhenden Verkehr stehen Flächen entlang der Kaimauer zwischen dem Hafenkantor bis zu den Fähranlegern zur Verfügung. Sie reichen für den Bedarf, insbesondere in den Sommermonaten nicht aus (insgesamt 290 Stellflächen).

Private Stellplätze sind in der Nähe des Dienstgebäudes der Wasserschutzpolizei im Südwesten des Gebietes ausgewiesen.

Die verkehrliche Situation mit schmalen Gehwegen, fehlenden Gehwegen, mit einem hohen Verkehrsaufkommen und Parkplätzen zwischen den Verweilbereichen der Touristen und der Kaimauer ist ein funktioneller Missstand und macht den Aufenthalt im Stadthafen beschwerlich und unattraktiv.

Fußgänger erreichen den Stadthafen nur über lange Wege parallel zu den Hauptanschlussstraßen oder über einen von der Innenstadt schlecht erreichbaren Fußweg ausgehend von der Stiftstraße bis in Höhe Hafenkantor. Dieser Weg befindet sich außerdem in einem unbefriedigenden Zustand.

Die an das Gebiet angrenzende Wasserfläche mit den Stegen und den Fähranlegern wird für die Fischerei, für die Ausflugs- und Bäderschiffahrt und für Sportboote genutzt.

#### **1.5.4 Nutzungen im Plangebiet**

Das Plangebiet ist gekennzeichnet durch das Nebeneinander von genutzten und ungenutzten Flächen.

Die ungenutzten Flächen sind die Flächen der Gleisanlagen der ehemaligen Hafenbahn, die sich parallel zum Böschungsfuß in einer Breite von 15,00 – 55,00 m entlang des gesamten Plangebietes ziehen. Insgesamt liegen 3,74 ha brach.

Genutzte Gebäude im Plangebiet sind:

- 2 Werkstattgebäude in Höhe des Hafenkantors als Lager
- Lange Reihe mit Fischerei- und Hafenmuseum, Schiffsausrüster, Gaststätten, Töpferei, Reederei, Kiosken, einem öffentlichen WC mit Dusche und einem Backshop
- Glasbahnhof mit Teilnutzung durch das Museum für Unterwasserarchäologie
- Dienstgebäude der Wasserschutzpolizei und Werkhalle der REAN GmbH.

Ungenutzt sind der Turm in der Langen Reihe sowie alle ebenerdigen Flächen der Fähranleger. Der Fährverkehr vom Stadthafen aus wurde eingestellt. Der östlichste Fähranleger ist einsturzgefährdet. Ungenutzt sind auch der Güterboden und zwei kleine Gebäude an der Hafenstraße. Das Gebäude im Hang der Walterstraße 7 wird als Büro- und Wohnhaus genutzt. Hier leben 5 Einwohner.

Die Flächen zwischen der Bebauung und der Kaimauer sind befestigt und werden vom ruhenden und fließenden Verkehr, vom Fußgänger und Radfahrer ebenso wie vom Boottouristen und im Sommer als Freisitz für die Gaststätten genutzt. Gleichzeitig verläuft in der Verkehrsfläche vor der Langen Reihe das Gleisbett eines Hafenkranes. Der Hafenkran ist noch betriebstauglich.

Nordöstlich der Langen Reihe stehen einige Imbisswagen.

Die Flächen und Gebäude in ihrer städtebaulichen und funktionellen Unordnung, ihre Brachen und die vom Leerstand gekennzeichneten Gebäude wirken negativ auf die Gesamtstadtentwicklung und auf das Stadtbild sowohl landseits als auch von der Seeseite kommend.

### **1.5.5 Nutzung der angrenzenden Bereiche**

Die an das Plangebiet grenzenden Bereiche sind im Süden und Südosten gekennzeichnet durch die Schifffahrt. Hier befindet sich das Hafenbecken des Stadthafens mit regem Schiffsverkehr (Fischerei, Sportboote, Ausflugsschifffahrt). Angrenzend an das Plangebiet befinden sich drei Brücken, die ebenfalls für die Fischerei (Brücke 1) und für Segler und Sportschiffe genutzt werden. Die Sanierung bzw. die Erneuerung und Erweiterung der Stege wird zurzeit durch die HBEG mbH untersucht.

Ein Museumsschiff und das U-Bootmuseum sind ständige Einrichtungen am Kai mit Besucherverkehr.

Im Südwesten grenzen die ungenutzten brach liegenden Flächen der ehemaligen Gleisanlagen des Stadthafens und die alte Trasse der Hafenbahn mit den begrünten Böschungen an das Plangebiet.

In ca. 360 m Entfernung südwestlich befindet sich das Fischverarbeitungswerk Neue Rügenfisch GmbH & Co. Fischwerke KG.

Im Nordwesten bestimmen die Wohnbebauungen der Innenstadt in der Trelleborger Straße – Stralsunder Straße, Bahnhofstraße, Walterstraße bis zur Hafenstraße die Nutzungen der angrenzenden Bereiche. Der Flächennutzungsplan stellt diese Bereiche als Wohnflächen dar.

Im Bereich der Innenstadt grenzt auch der zentrale Rügenplatz mit dem Kurhotel und das Gebiet am Transitrichter mit seinen brach liegenden Flächen an den Geltungsbereich des Planes. Der Bereich nordöstlich des Rügenplatzes soll sich entsprechend dem Flächennutzungsplan zu einem Mischgebiet entwickeln. Für die Fläche um den Transitrichter ist die Entwicklung einer Wohnfläche geplant.

Die von der Stadt Sassnitz im Flächennutzungsplan geplanten Entwicklungen in diesen Gebieten wird in diesem Bebauungsplan berücksichtigt. Auf Grund der zu erwartenden Immissionen, die vom Stadthafen ausgehen können, wird die Änderung der Darstellung Wohnbaufläche zur gemischten Baufläche geprüft.

Die südwestliche Bauflucht des Hafenkontors stellt die nordöstliche Grenze des Bebauungsplanes dar. Das Hafenkontor selbst liegt außerhalb des Plangebietes, die Eingangsbereiche für den Kiosk, für das Landesamt für Fischerei, für das Hafen- und

Seemannsamt, für die Hafendienst- und Entwicklungsgesellschaft mbH und für eine Rechtsanwaltskanzlei liegen jedoch im Geltungsbereich des Bebauungsplanes und finden Berücksichtigung.

## **1.5.6 Vorhandene stadttechnische Ver- und Entsorgung**

### **1.5.6.1 Regenwasserkanalisation**

Die Regenentwässerung im Bereich des B-Plangebietes besteht zurzeit aus 2 Regenwasserleitungen zwischen Kaianlage und der vorhandenen Bebauung mit je einem Auslauf (DN 300 bzw. DN 400) und vorgeschaltetem Sandfang und Koaleszenzabscheider, die das Regenwasser von den befestigten Flächen in diesem Bereich ableiten.

Ein dritter Auslauf (DN 1000) führt einen Großteil des Regenwassers aus der Stadt über die Kaskade am Rügenhotel in das Hafenbecken. Alle drei bestehenden Abläufe sind ausgelastet. Ein Anschluss der neu zu befestigenden Flächen bzw. der neuen Bebauung des B-Plangebietes an diese Abläufe ist nicht möglich.

### **1.5.6.2 Schmutzwasserkanalisation**

Die Schmutzwasserentwässerung der gegenwärtigen Bebauung im Hafenbereich erfolgt zurzeit über eine teils sanierte Steinzeugleitung DN 200 zu einem Pumpwerk nordwestlich des Hafenkontors mit Ableitung in Richtung Fischereihafen zu einem Abwasserpumpwerk an der Strandpromenade.

Die vorhandenen Leitungen verlaufen teilweise quer über die Baufelder des neuen Bebauungsplangebietes.

Eine weitere Druckrohrleitung verläuft vom Pumpwerk westlich der Werkhalle unter dem Gebäude der vorhandenen Versorgungseinrichtungen ebenfalls in Richtung Fischereihafen. Der weitere Trassenverlauf ist jedoch nicht feststellbar.

Der Trassenverlauf der Druckrohrleitung vom Pumpwerk am Hafenkontor zum Pumpwerk an der Strandpromenade liegt nach Aussage der Hafendienstentwicklungsgesellschaft im Bereich der Straße nördlich der Lager- und Werkhalle und dem künftigen Parkhaus. Auch hier existiert kein Bestandsplan, der die genaue Lage fixiert.

An der Kaikante des Hafenbeckens befinden sich 2 Übernahmestellen zur Entsorgung der Abwässer von Schiffen, die ebenfalls an die vorhandene Steinzeugleitung angeschlossen sind.

### **1.5.6.3 Wasserversorgung**

Die Wasserversorgung im Bereich des B-Plangebietes erfolgt zurzeit aus Richtung Fischereihafen.

Die Leitung (GGG DN 150) wurde im Zusammenhang mit der Verbreiterung der Kaianlagen und der Befestigung der Flächen neu verlegt.

Außerhalb des B-Plangebietes wurden im Hafengebiet ebenfalls Teilabschnitte erneuert (Schulungs- und Speiseräume) sowie auch teilweise im Bereich der Straße der Jugend. Einen Ringschluss gibt es jedoch nicht und auch die vorhandenen Leitungen sind teilweise zu erneuern.

### **1.5.6.4 Gasversorgung**

Das Plangebiet ist mit Erdgas erschlossen. Eine Gasversorgungsleitung erschließt ausgehend von der Hafenstraße die Gebäude der Langen Reihe.

Laut EWE-Aktiengesellschaft ist eine Erweiterung des Versorgungsnetzes bei Bedarf möglich.

### **1.5.6.5 Elektroenergieversorgung**

Die Versorgung mit Elektroenergie im Gebiet erfolgt über unterirdische Leitungen der e.dis Aktiengesellschaft.

### **1.5.6.6 Telekommunikation**

Im Gebiet befinden sich Telekommunikationslinien (TK-Linien) und Anlagen der Deutschen Telekom AG.

## 2.0 INHALT DES BEBAUUNGSPLANES

### 2.1 Planungsziele / Städtebauliches Konzept

Der Bebauungsplan dient dem Ziel, im östlichen Teil des Stadthafens Sondergebiete zu entwickeln, die durch die Festsetzung landseits sowohl den Erhalt und die Weiterentwicklung des Hafens mit seinen spezifischen Nutzungen für die Schifffahrt, für die Fischerei, für die Ausflugsschifffahrt und für den Wassersporttourismus sichert, als auch der sonstigen touristischen Entwicklung dienen.

Es soll sich ein lebhafter Wirtschaftshafen mit starker touristischer Ausprägung entwickeln können, der auch für Veranstaltungen wie Hafentage, Tage der Traditionsschifffahrt und andere Großveranstaltungen genutzt werden kann.

- Neben der Errichtung von Gewerbebetrieben, die der Wartung, Pflege und Reparatur von Booten und Yachten und der Schiffsbetriebstechnik dienen, sowie der Errichtung von Lagerräumen für den Hafenbetrieb sollen sich zur Entwicklung des Kultur- und Erlebnistourismus, einschließlich des Wassersporttourismus, Einrichtungen der Gastronomie, der Einzelhandels-, Dienstleistungseinrichtungen, kulturelle Anlagen und Ausstellungsräume mit maritimen Prägungen sowie Beherbergungsstätten ansiedeln können. Auch die Errichtung von sanitären Anlagen für die Wasserwanderer und andere Touristen soll ermöglicht werden.
- Ein weites Planungsziel ist die Sicherung der öffentlichen verkehrlichen Erschließung der Grundstücke des Stadthafens durch die Errichtung neuer Erschließungsstraßen aus westlicher Richtung (Straße am Stadthafen, Hafenbahnstraße) und die Schaffung von öffentlichen Parkplätzen. Der Kaibereich soll für den Fußgänger öffentlich erschlossen werden, aber auch gleichzeitig dem Hafenbetrieb dienen. Er soll frei vom öffentlichen fließenden Verkehr gehalten werden.

Im Plangebiet wird ein zentraler öffentlicher Platz, der Hafenplatz, entstehen. Er stellt das Zentrum von temporären Veranstaltungen in Stadthafenbereich dar und soll ebenfalls für Großveranstaltungen genutzt werden.

Der unbebaute Bereich am Kai und der Bereich des Hafenplatzes bilden den Erlebnis- und Kommunikationsbereich des östlichen Teils des Stadthafens. Dies soll durch die Möglichkeit von temporären Freisitzen an Schank- und Speisewirtschaften auf öffentlichen Flächen unterstützt werden.

Zur Verbesserung der fußläufigen Erschließung des Stadthafens von der Innenstadt aus, soll vom Rügenplatz bis zum Hafenplatz eine Fußgängerbrücke entstehen.

Das Fußwegenetz wird ergänzt um einen touristisch attraktiven Weg (Kammweg) oberhalb der Böschung am Rand der Innenstadt, der teilweise bereits vorhanden ist.

- Zur besseren Ausnutzung des Stadthafens durch den Schiffsverkehr kann auf der Wasserfläche zwischen dem östlichsten bis zum mittleren Fähranleger der Anlandungsbereich durch Steganlagen oder Landungsbrücken erweitert werden.
- Die geplanten Baustrukturen nehmen Bezug auf die vorhandene Bebauung, bieten Erweiterungsmöglichkeiten und schaffen städtebaulich geordnete Räume. Die Baufelder berücksichtigen die Sichtbeziehungen sowohl von der Oberstadt aus als auch aus dem Plangebiet heraus auf das offene Meer. Sie berücksichtigen ebenso die vorhandenen Baudenkmale. Dies erfolgt durch die Festsetzung von
  1. Bauhöhen in den Baufeldern, die nicht über der Böschungsoberkante des Hanges liegen,
  2. durch die Festlegung von Abständen der Baufelder zueinander und
  3. durch die Festsetzung von abweichenden Bauweisen.Nur im südöstlichen Teil des Hafenplatzes wird die Errichtung eines höheren Gebäudes, ermöglicht. Dieses Gebäude soll der gastronomischen und seetouristischen Nutzung vorbehalten sein. Es kann ohne Höhenbegrenzung zur besonderen Gestaltung der Silhouette des Stadthafens beitragen. Hier wird eine Mindesthöhe des Gebäudes festgesetzt.
- Das Wohnhaus Walterstraße 7 und die Gebäude der Wasserschutzpolizei haben Bestandsschutz. Die Einrichtungen für die Wasserschutzpolizei erhalten im Stadthafen in der Nähe des vorhandenen Standortes die Möglichkeit neue Gebäude zu errichten.
- Das gesamte Gebiet soll optimal für die Funktion des Stadthafens genutzt werden. Aus dem Grund werden außer dem stadtbildprägenden Grün des Hanges keine Grünflächen im Plangebiet ausgewiesen.
- Örtliche Bauvorschriften zur äußeren Gestaltung baulicher Anlagen werden nur im Baufeld 6 im Sondergebiet SO SH 3.1 südöstlich des Güterbodens erlassen. Innerhalb des Sondergebietes SO SH 3.1 sind alle Außenwände der Gebäude zueinander in einem Winkel von annähernd 90° zu errichten. Da die Gebäude auf die Baulinie, die parallel zum Kai verläuft, errichtet werden müssen, werden durch diese örtliche Bauvorschrift direkte Durchgänge und Durchblicke vom Kai zum Denkmal Güterboden gesichert. Weitere örtliche Bauvorschriften zur äußeren Gestaltung der baulichen Anlagen werden

nicht erlassen. Die Gebäude am Hafen sollen durch ihre Vielfältigkeit in Form und Farbe den Hafen prägen.

## 2.2 Verkehrskonzept

Die Erschließung des Stadthafens östlicher Teil erfolgt vom Südwesten aus über die Verlängerung der Straße der Jugend. Diese neue Trasse verläuft 9,50 m breit bis in Höhe des geplanten Parkhauses und erschließt somit das gesamte Plangebiet.

Diese Straße wird auch den Lkw-Verkehr aufnehmen. Die Fahrbahn ist mit einer Breite von 6,50 m vorgesehen. Beidseitig der Straße werden Gehwege geführt.

Eine zweite Erschließungsstraße (Hafenbahnstraße) ist aus Richtung Stralsunder Straße mit einer Breite von insgesamt 8,00 m (Fahrbahn 5,50 m breit, einseitiger Gehweg 2,00 m breit, Bankett 0,5 m breit) auf dem Gleiskörper der ehemaligen Hafenbahn als neue Trasse bis in Höhe des Güterbodens geplant.

Die Straße soll entsprechend dem Verkehrskonzept der Stadt keine Hauptanbindung des Stadthafens werden. Sie übernimmt den Anliegerverkehr für die zukünftigen Nutzungen der anliegenden Grundstücke. Vorrangig ist sie für den Shuttlebusverkehr mit einer „Bäderbahn“, die vom geplanten großen Parkplatz auf dem Kistenplatz bis zum Stadthafen fahren wird, für die Radfahrer und Fußgänger vorgesehen. Barrierefrei gelangen so die Fußgänger und Radfahrer über diese Straße von der Innenstadt aus in den Stadthafen. Sie wird als Mischverkehrsfläche genutzt und gestaltet. Durch diese dritte Anbindung, die jedoch erst in Verbindung mit der Umgestaltung am Kistenplatz realisiert werden kann, besteht dann auch Möglichkeit, die Straße am Hafenplatz bei Stadtfesten und anderen Anlässen zu sperren. Nur dann wird auf dieser Straße der „normale“ Verkehr geführt.“ Dies sind die derzeitigen verkehrs- und rahmenplanerischen Vorstellungen für die ehemalige Hafenbahntrasse.

Die Radfahrer werden auf beiden Straßen und in beiden Richtungen auf der Fahrbahn geführt.

Für sie wird im Bereich des Hafenplatzes nördlich des Güterbodens eine öffentliche Abstellanlage festgesetzt.

Die Fußgänger erreichen den Stadthafen über die Straßen.

Als direkte Fußwegeverbindung zwischen der Innenstadt und dem Stadthafen ist eine Fußgängerbrücke vom Rügenplatz bis zum neuen Hafenplatz geplant.

Die Brücke wird an die Rampe des Glasbahnhofes angebaut.

Von hier aus erreichen die Fußgänger über eine Fläche mit Gehrecht (L 3) den Hafenplatz.

In Höhe des Güterbodens nordöstlich des Hafenplatzes wird ein zusätzlicher Treppenabgang geplant. Die Fußgängerbrücke wird unter Berücksichtigung der Baukonstruktion in einer

Breite von 10,00 m als öffentliche Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung Fußgängerbrücke und gesondertem Planzeichen nach § 2 Abs. 2 PlanZV90 festgesetzt.

Ihre Festsetzung überlagert die ebenerdig festgesetzten Nutzungen. Der eigentliche Fußweg auf der Brücke wird 3,00 m breit. Die Brücke ist als Hängebrücke geplant. Die für die Brücke notwendigen Tragkonstruktionen (Pfeiler, Abspannungen) werden sich nordwestlich des Güterbodens befinden.

Im Plan wird dieser Bereich, in dem die Tragekonstruktion errichtet werden kann, als öffentliche Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung Fußgängerbrücke-Tragkonstruktion überlagernd mit einem Planzeichen nach § 2 Abs. 2 PlanZV90 festgesetzt.

Parallel zum gesamten Bereich des Stadthafens, der im Plangebiet liegt, wird ein 2,00 m breiter Fußweg zum größten Teil in der Böschungskrone als Ergänzung und Verbindung der bereits vorhandenen Wege geplant – der Kammweg.

Bei der Realisierung des Weges ist die Standsicherheit der Böschung zu gewährleisten.

Weitere vier Möglichkeiten, den Stadthafen von der Innenstadt aus fußläufig zu erreichen, sollen über diesen Kammweg geschaffen werden. Ein Fußweg wird von der Bahnhofstraße und dem Transitrichter ausgehend, als Fußgängerbrücke über die Hafenbahnstraße geführt. Er verläuft weiter über den Hang als Fußweg in einer 4,00 m breiten öffentlichen Verkehrsfläche bis zum Hafenplatz.

In Höhe des Parkhauses wird, ausgehend vom Kammweg, bis zur Straße Am Stadthafen eine 2,00 m breite Treppenanlage in einer öffentlichen Verkehrsfläche festgesetzt.

Am nördlichen Ende des geplanten Parkhauses führt der Kammweg auf die vorhandene Straße in den Stadthafen.

Das südwestliche Ende des Kammweges wird auf die Hafenbahnstraße geführt. Um auch von hier aus in den Stadthafen zu gelangen, wird die Wegführung über ein Gehrecht gesichert.

Die öffentlichen Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung mit den Bezeichnungen Hafenplatz, Am Hafenkai und Hafenkantor sind den vorrangig den Fußgängern vorbehalten. Zurzeit wird durch die Ingenieurgemeinschaft Dr. Ing. Schubert ein Verkehrskonzept für den Bereich Stadthafen / Kistenplatz erarbeitet.

Der Vorentwurf dieses Konzeptes sieht für den ruhenden Verkehr des Stadthafens einen größeren Auffangparkplatz im Bereich des Kistenplatzes und im Plangebiet selbst die Errichtung eines Parkhauses vor.

Dieses Parkhaus wird als Ersatz für den Parkplatz am Molenkopf mit 130 Stellplätzen und für die vorhandenen Parkplätze im Plangebiet mit 290 Stellplätzen geplant.

Das Parkhaus soll eine Kapazität von mindestens 350 bis maximal 450 Stellplätze aufweisen.

Weitere öffentliche Stellplätze sind auf einem Parkplatz in Höhe des Hafensplatzes geplant. Hier können ca. 30 – 45 Stellflächen entstehen.

Darüber hinaus ist die Errichtung weiterer öffentlicher Stellplätze, wie auch die Stellplätze für die Angestellten der Einrichtungen auf der kaiabgewandten Seite innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche möglich.

Innerhalb der Verkehrsflächen mit besonderen Zweckbestimmungen können ebenfalls Flächen für Stellplätze genutzt werden. Über diese zusätzliche Nutzung bestimmt die Stadt jedoch zu einem späteren Zeitpunkt.

Die Zufahrt für Busse ist generell über die Straße der Jugend bis vor den Hafensplatz geplant. Dazu kann im Südwesten des Geltungsbereiches eine größere Verkehrsfläche als Wendefläche für Busse genutzt werden.

Die Durchfahrt über die Straße Am Stadthafen bis zu den Fischhallen ist für Touristenbusse nur in Ausnahmefällen vorgesehen.

Eine Linienbusführung durch den Hafenbereich bis zur Hafenstraße ist möglich.

Eine zweite Wendemöglichkeit für Busse besteht auf dem Platz vor dem zukünftigen Parkhaus.

## 2.3 Planfestsetzungen

### 2.3.1 Art der baulichen Nutzung § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB

Zur Realisierung des Zielkonzeptes, parallel zum Erhalt und zur Weiterentwicklung des Hafenerbetriebes den Tourismus, einschließlich des Wassersporttourismus im Stadthafen zu fördern, werden im Plangebiet rechtlich selbstständige Sondergebiete mit jeweils eigenständigen Nutzungskatalogen nach § 11 BauNVO gegliedert.

#### - Sondergebiete Stadthafen Nr. 1-13 § 11 BauNVO

Die Zweckbestimmung der Sondergebiete Stadthafen Nr. 1-13 wird durch abschließende Nutzungskataloge definiert.

In den Sondergebieten Stadthafen Nr. 1-5 und 7- 13 können sich Betriebe und Einzelhandelsbetriebe mit maritimen und touristischen Schwerpunkten ansiedeln.

Zur Versorgung der Touristen, insbesondere der Wassersporttouristen werden Einzelhandelsbetriebe mit folgenden Sortimenten festgelegt, die zum größten Teil der Klassifikation der Wirtschaftszweige des Statistischen Bundesamtes, Ausgabe 2003 (WZ 2003) entsprechen.

Die Auswahl der Einzelhandelsbetriebe erfolgte zur Stärkung der Tourismusfunktion des Stadthafens. Es handelt sich um folgende Sortimente:

Boots- und Yachtausstatter, Facheinzelhandel für Wasser-, Tauch- und Angelsport, Boots-ausrüstungen, Boote/Yachten und sonstige technische, maritime Ausrüstungen.

Die Verkaufsfläche je Einzelhandelsbetrieb/ Einzelhandelsabteilung der oben genannten Sortimente ist bis zu einer Größe von 500 m<sup>2</sup> zulässig. Die Gesamtverkaufsfläche dieser Sortimente ist im Geltungsbereich bis zu einer Größe von 2.500 m<sup>2</sup> zulässig.

Die Einzelhandelsbetriebe mit folgenden Sortimenten: Lebensmittel, Getränke, Drogeriewaren, Fachhandel Tabakwaren/ Weine/ Spirituosen, Meeresfrüchte und Fischereierzeugnisse, Frischfisch, Bücher/ Zeitschriften, Souvenirs, Antiquitäten, maritime Bekleidung und Erotikartikel sind zusätzlich in den Sondergebieten, die sich parallel zum Kai bzw. am zukünftigen Hafenplatz befinden (SO SH 2- SO SH 5, SO SH 7 bis SO SH 12) zulässig. Die Verkaufsraumfläche je Einzelhandelsbetrieb mit oben genannten Sortimenten ist bis zu einer Größe von 100 m<sup>2</sup> zulässig. Bei Anbietern der Sortimente Lebensmittel, Getränke, Meeresfrüchte und Fischereierzeugnisse sind Verkaufsraumflächen bis zu 200 m<sup>2</sup> zulässig.

Insgesamt darf im Geltungsbereich eine Verkaufsraumfläche der o. genannten Sortimente von 1000 m<sup>2</sup> nicht überschritten werden.

Die Festlegung der maximalen Größenordnung der gesamten Verkaufsraumfläche von 3.500 m<sup>2</sup> und die einzelnen Festlegungen der Verkaufsraumflächen sichert, das keine ruinöse Konkurrenz zur Hauptgeschäftszentrum der Innenstadt entsteht.

Damit nicht die gesamte Verkaufsraumfläche innerhalb eines Sondergebietes errichtet werden kann, wird die Zusammenfassung der Sortimente in einem Einkaufszentrum mit mehr als 700 m<sup>2</sup> Verkaufsraumfläche ausgeschlossen.

Generell zulässig in den Sondergebieten SO SH 1- 5 und SO SH 7- 13 sind Schank- und Speisewirtschaften, Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsräume für Seereedereien und Reisebüros, Anlagen für kulturelle Zwecke mit maritimen Schwerpunkten. (z. B. Museen mit ihren „Zubehöranlagen“, wie Archive, Vortragssäle, Cafeteria, Museumsshop, maritime Ausbildungsstätten) Ausstellungsräume mit maritimen Schwerpunkten sowie sanitäre Anlagen.

Diese Nutzungen sind in allen Sondergebieten Stadthafen Nr. 1 bis 5 und 7 bis 13 allgemein zulässig.

Betriebe des Beherbergungsgewerbes, wie Hotels werden nur in den Sondergebieten Stadthafen 3, Stadthafen 3.1 und Stadthafen 7 nördlich und südlich der Langen Reihe in attraktiver Lage parallel zum Kai allgemein zugelassen. Nicht zulässig sind solche Beherbergungen, in denen gewohnt wird oder die wohnähnlich genutzt werden. Unzulässig sind auch Ferienwohnungen und Ferienappartements.

Als Ergänzung für die Nutzung der Langen Reihe Sondergebiet Stadthafen 5 wird ein Sondergebiet Stadthafen Nr.6 festgesetzt, das ausschließlich die Errichtung von Terrassen für die Freisitze der Schank- und Speisewirtschaft gestattet.

Zusätzlich zu den allgemeinen Nutzungen sollen sich in dem weitgehend unbebauten Gebiet des Sondergebietes Stadthafen 13, östlich des Glasbahnhofes nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe ansiedeln können.

Es handelt sich hierbei um Anlagen und Einrichtungen zur Wartung, Pflege, Reparatur von Booten und Yachten und um Betriebe, die der Schiffsbetriebstechnik dienen. Damit keine Nutzungskonflikte zwischen den Hauptelebnissbereichen Am Hafenkai und Hafenplatz entstehen, ist die Errichtung von Gewerbebetrieben dieser Art im Geltungsbereich nur innerhalb dieses Gebietes möglich. Der Umzug der Firma REAN GmbH in eine vorhandene Halle im Baufeld 14 stimmt mit der geplanten Entwicklung des Gebietes überein. Weiterhin sind in diesem Sondergebiet Verwaltungsgebäude zulässig, die der Schifffahrt dienen. (z. B. Erweiterung der Anlagen der Wasserschutzpolizei)

Für den Betrieb des Fischereihafens werden laut Angaben der HBEG mbH Lagerräume notwendig. Die Zulässigkeit von Lagerräumen wird zusätzlich in den Sondergebieten

Stadthafen 8 und 9 festgesetzt. Diese Gebiete befinden sich in günstiger Lage zum Hafenkantor und zum Fischereibetrieb.

Zusätzliche allgemein zulässige Nutzungen im Sinne des Hafenbetriebes werden auch in den Sondergebieten Stadthafen Nr. 10- bis 12 festgesetzt. Es handelt sich hierbei um die Bereiche der Fähranleger im südlichen Plangebiet.

Diese Sondergebiete dienen, da sie dicht am Wasser liegen, weiterhin den Einrichtungen zum Anlanden und zum Be- und Entladen von Schiffen aller Art.

Zusätzlich sind in den Sondergebieten Stadthafen 10 und 11 Anlagen zum Hieven von Schiffen zulässig.

Zum Betanken von Schiffen wird im Sondergebiet Stadthafen 10 eine unterirdische Tankanlage zugelassen.

Im südlichen Teil der Sondergebietsfläche Stadthafen 11 in Höhe der Wasserschutzpolizei wird die befestigte Böschung durch eine Kaimauer ersetzt, dadurch vergrößert sich die nutzbare Landfläche sowohl für das Sondergebiet als auch für die öffentliche Verkehrsfläche im Westen.

Der östlichste Fähranleger ist Einsturz gefährdet. Es wird eine Erneuerung des Anlegers notwendig. Diese Erneuerung kann bei Bedarf mit einer Erweiterung durch die Errichtung von Steganlagen/Landungsbrücken im Hafenbecken erfolgen. Dies wird durch die Festsetzung: Öffentliche Wasserfläche- Hafen mit einer unselbständigen Festsetzung: mit Steganlagen/ Landungsbrücken als Überlagerung mit nach §9 Nr.16 BauGB ermöglicht.

Zur Ergänzung der allgemeinen zulässigen Nutzungen werden ausnahmsweise Nutzungen in den Sondergebieten Stadthafen Nr. 1- 5 und 7 -13 zugelassen. Dies sind:

- Geschäfts- und Büroräume
- Vergnügungsstätten
- Anlagen für kulturelle Zwecke
- Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter
- Büroräume für freie Berufe

Sie sind mit den allgemeinen zulässigen Nutzungen verträglich.

Betriebe des Beherbergungsgewerbes, wie Hotels werden in den Sondergebieten Stadthafen 1, 2, 5, 8-13 ebenfalls nur ausnahmsweise zugelassen. Nicht zulässig sind solche Beherbergungen, in denen gewohnt wird oder die wohnähnlich genutzt werden. Unzulässig sind auch Ferienwohnungen und Ferienappartements. Dabei müssen die Betreiber der Beherbergungsbetriebe mit erhöhten Lärmimmissionen, die vorrangig durch die Freisitze der Schank- und Speisewirtschaften auftreten können, rechnen und diese hinnehmen.

Mit der ausnahmsweisen Zulässigkeit der o. g. Nutzungen hat die Stadt die Möglichkeit diese zusätzlichen Einrichtungen anzusiedeln, gleichzeitig aber auch eine Steuerungshilfe, um Konzentrationen dieser Nutzungen, die dem Entwicklungsziel des Stadthafens entgegenstehen, auszuschließen.

- Sondergebiet Seetouristik und Sondergebiet Gastronomie/ Seetouristik § 11 BauNVO  
Südwestlich des Hafenplatzes direkt am Kai werden zwei Sondergebiete (Sondergebiet Seetouristik und Sondergebiet Gastronomie/ Seetouristik) festgesetzt. Sie werden bedingt durch ihre besondere Lage direkt am Wasser und am zentralen Hafenplatz für spezielle Nutzungen vorgesehen. Diese werden ebenfalls über Nutzungskataloge definiert.

Das Sondergebiet Gastronomie/ Touristik dient den baulichen Anlagen für gastronomische und seetouristische Zwecke. Zulässig sind Schank- und Speisewirtschaften, Anlagen für kulturelle Zwecke und für Verwaltungen, sofern sie maritimen Zwecken dienen.

Das Sondergebiet Seetouristik kann für kulturelle Zwecke, für Ausstellungsräume mit maritimen Schwerpunkten und für Schank- und Speisewirtschaften genutzt werden.

In beiden Gebieten sind Einrichtungen zum Anlanden und zum Be- und Entladen von Schiffen aller Art zulässig.

- Sondergebiet Parkhaus und Sondergebiet Fischereigeräte § 11 BauNVO

Das Sondergebiet Parkhaus dient ausschließlich der Unterbringung des ruhenden Verkehrs.

Das Sondergebiet Parkhaus wird ebenerdig aus westlicher Richtung erschlossen. Im Osten soll die Zufahrt von der Hafenstraße aus in das erste Geschoss des Parkhauses über eine Brücke gesichert werden.

Östlich und südlich ist an das Parkhaus eine weitere Sondergebietsfläche angelagert, die ausschließlich für die Lagerung von Fischereigeräten vorgesehen ist.

Dieses Sondergebiet wird in das geplante Gebäude des Parkhauses integriert.

### 2.3.2 Maß der baulichen Nutzung § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB

Das Maß der baulichen Nutzung wird über die Grundflächenzahl, die Baumassenzahl und über die Höhe der baulichen Anlagen über den Bezugspunkt HN festgelegt. (§ 16 BauNVO)

#### - Grundflächenzahl, zulässige Grundfläche §§ 17 und 19 BauNVO

Die Grundflächenzahl gibt an, wie viel Quadratmeter Grundfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche zulässig ist.

Um das Gebiet des Stadthafens entsprechend den städtebaulichen Zielen zu entwickeln, wird für den größten Teil des Plangebietes die vollständige Nutzung / Überbauung / Versiegelung mit einer Grundflächenzahl von 1,0 gestattet.

Da es nicht das Ziel der Planung ist, für die Sondergebiete im Stadthafen Grünflächen auszuweisen, wird hier aus städtebaulichen Gründen die Überschreitung der Obergrenze der BauNVO § 17 von 0,8 zugelassen.

Nur in der Sondergebietsfläche Stadthafen 13, die noch größere unbebaute Flächen aufweist, wird die Grundflächenzahl mit 0,8 festgesetzt.

#### Baumassenzahl und Höhe baulicher Anlagen §§ 17, 18 und 21 BauNVO

Zur Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung werden die maximalen Höhen der baulichen Anlagen mit dem Höhenbezug HN festgesetzt.

Diese Festsetzungen nehmen Bezug auf die topografische Höhenlage der Innenstadt. Nur im südlichen Teil des Hafenplatzes im Sondergebiet Gastronomie/Seetouristik kann aus städtebaulichen Gründen eine hohe bauliche Anlage entstehen. Hier werden Festsetzungen zur Mindesthöhe des Baukörpers vorgeschrieben. Die Baumassenzahl liegt aus städtebaulichem Grund mit 13 über der Obergrenze der in der BauNVO vorgegebenen Baumassenzahl von 10.

Zur weiteren Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung und zur Sicherung der beabsichtigten städtebaulichen Gestaltung der Bereiche entlang der Hafenpromenade und des Hafenplatzes werden in den Sondergebieten Stadthafen 1-5 und 7 und 8 sowie in den Sondergebieten Seetouristik und Gastronomie/ Seetouristik Mindesthöhen der Traufe und der Unterkante der Attika über HN festgesetzt.

### **2.3.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB §§ 22, 23, BauNVO**

Für die Sondergebiete Stadthafen Nr.1 und Nr.13 wird eine offene Bauweise festgesetzt.

§ 22 Abs. 2 BauNVO.

Die Länge der Gebäude darf höchstens 50 m betragen und sie werden mit einem seitlichen Grenzabstand errichtet.

Für die Sondergebiete Stadthafen 3, 7 und 8 gilt eine abweichende Bauweise. § 22 Abs. 4 BauNVO. Werden diese Gebiete in mehrere Grundstücke geteilt, so sind geringere Abstände als die in der Landesbauordnung vorgeschriebenen einzuhalten.

Die Gebäude sind auf die nordöstliche Grundstücksgrenze zu bauen. Bis zur südwestlichen Grundstücksgrenze ist jeweils ein Abstand von 2 m einzuhalten.

Damit werden Durchblicke zum Wasser aus dem Bereich der Straße "Am Stadthafen" geschaffen.

Für das Sondergebiet Stadthafen 3.1 gilt eine abweichende Bauweise. Zwischen den Gebäuden, die innerhalb des Baufeldes errichtet werden, müssen seitliche Abstände von 4 m eingehalten werden. Die Gebäudelängen dürfen 20 m nicht überschreiten. Die Gebäude sind an der nordöstlichen Grundstücksgrenze mit einem Grenzabstand von 4,00 m zur südwestlichen Grundstücksgrenze zu errichten. Der Grenzabstand zur südwestlichen Grundstücksgrenze gilt nicht für das Grundstück auf dem die südwestliche Baulinie festgesetzt ist. Damit muss das Grundstück, das sich direkt am Hafenplatz befindet, keinen Grenzabstand einhalten.

Die Festsetzungen zur Errichtung des Gebäudes an der nordöstlichsten Grundstücksgrenze gilt nicht für das Grundstück auf dem die nordöstliche Baugrenze liegt.

Mit der Festsetzung dieser abweichenden Bauweise wird gesichert, dass innerhalb dieses Baufeldes einzelne Gebäude errichtet werden müssen und somit durch die geforderten Abstände das Denkmal Güterboden vom Kai und von der Wasserfläche aus erlebbar bleibt. Ansonsten wird in den übrigen Gebieten eine geschlossene Bauweise festgesetzt. Die Gebäude werden ohne seitlichen Grenzabstand errichtet und die Länge der Gebäude kann 50 m überschreiten. (§ 22 Abs. 3 BauNVO)

Die überbaubare Grundstücksfläche ist in der Planzeichnung durch Baugrenzen und Baulinien bestimmt. (§ 23 BauNVO)

In den Sondergebieten Seetouristik und Gastronomie/ Seetouristik sind in den Erdgeschoss Arkaden vorgesehen. Diese sind als solche im Sondergebiet Seetouristik festgesetzt. Im Sondergebiet Gastronomie sollen die Arkaden durch die Fußgänger des

Hafenplatzes genutzt werden. Hier wird eine überlagernde Festsetzung der Überbaubarkeit des Wegerechtes mit dem Sondergebiet Gastronomie/ Seetouristik getroffen.

### **2.3.4 Stellplätze und Garagen § 12 Abs. 6 BauNVO**

Im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind zur Sicherung der städtebaulichen Ziele Garagen und Carports nicht zulässig.

Stellplätze sind in den Sondergebieten Stadthafen 1 und 13 in Zuordnung zu den Hauptnutzungen zulässig, ausnahmsweise auch in den Erdgeschossen und als Tiefgaragen. In dem Sondergebiet Stadthafen Nr. 3 sind Stellflächen nur auf den in der Planzeichnung festgesetzten Standorten zulässig. Diese Stellflächen sind für die Betriebsinhaber und die Angestellten der umliegenden Sondergebietsflächen vorgesehen.

### **2.3.5 Nebenanlagen § 14 BauNVO**

Nebenanlagen, die dem Nutzungszweck der Grundstücke, die im Baugebiet liegen oder dem Baugebiet selbst dienen, aber auch die Nebenanlagen, die der Versorgung der Baugebiete mit Elektrizität, Gas, Wärme und Wasser, die zur Ableitung von Wasser dienen und fernmeldetechnische Nebenanlagen sich in den Sondergebieten Stadthafen 1-7 in den vom öffentlichen Verkehrsraum sichtbaren Bereichen weder auf der überbaubaren noch der nicht überbaubaren Grundstücksfläche zulässig.

Unterirdisch können diese Anlagen entstehen.

Zur Absicherung des Hafensbetriebes sind in einem Abstand von bis zu 2 m von der Kaimauer entfernt Nebenanlagen zulässig, die die Versorgung der vor Anker liegenden Schiffe übernehmen.

Imbisswagen oder andere fliegende und zeitlich begrenzt genutzte Bauten werden im gesamten Gebiet nicht zugelassen.

### **2.3.6 Flächen mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB**

Die Festsetzungen von Geh-, Fahr- und Leitungsrechten sind erforderlich für Wege und für eine Entsorgungsleitung (Regenwasser), die über Privatgrundstücke geführt werden müssen.

Diese Rechte werden auf der Fläche L 1 als Gehrecht für die Allgemeinheit auf der Sondergebietsfläche Stadthafen 1 festgesetzt. Diese Rechte sichern die direkte fußläufige Verbindung des Kammweges zum Kaibereich.

Die Flächen L 2.1 und L 2.2 sollen als Platzbereich den Fußgängern bzw. den mit Schiffen in den angrenzenden Bereichen ankommenden Touristen dienen.

Die Fläche L 2.2 besitzt gleichzeitig Fahrrecht zu Gunsten der Grundstücke, die an die Fläche L 2.1 angrenzen.

Die Fläche L 3 befindet sich auf der Rampe und im Vorfeld des Museums für Unterwasserarchäologie im Sondergebiet Stadthafen Nr. 12. Sie dient der Allgemeinheit und soll die Erreichbarkeit der Fußgängerbrücke, die vom Rügenplatz bis zum Stadthafenplatz reicht, sichern.

Dieses Gehrecht stellt die notwendige Verbindung der zwei öffentlichen Verkehrsflächen her. Die Fläche L 4 dient der Erschließung der Sondergebiete Stadthafen Nr. 3 und Nr.3.1 . Um den Hafenkai frei von fließendem Verkehr, insbesondere Anlieferverkehr zu halten, wird zwischen den Baufeldern 5 (jetziger Güterboden) und dem Baufeld 6 eine Fläche mit Geh- und Fahrrecht für die anliegenden Grundstücke festgesetzt. Neben dem Fahrrecht für die anliegenden Grundstücke besteht auf dieser Fläche auch Gehrecht für die Allgemeinheit.

Zwischen den Gebäuden, die innerhalb des Baufeldes Nr.6 entstehen, müssen entsprechend der abweichenden Bauweise a2 4 m Abstände eingehalten werden. Innerhalb dieser seitlichen Abstandsflächen besteht auf einer Breite von 2,00 m entlang der gesamten Grundstücksgrenze Gehrecht für die Allgemeinheit. Damit ist das Denkmal Güterboden auch von der Kaiseite aus sehr gut für den Fußgänger erschlossen.

Die Fläche L 6 besitzt Gehrecht für die Allgemeinheit. Sie befindet sich unter dem Baufeld 7 im Sondergebiet Gastronomie/ Seetouristik.

Mit der Festlegung dieses Gehrechtes wird die durchgängige fußläufige Erschließung des Kais gesichert.

Innerhalb der Fläche L 5 verläuft eine Regenwasserleitung in einer Kaskade. Sie erhält das Leitungsrecht. Es beinhaltet, dass die Stadt Sassnitz und die zuständigen Ver- und Entsorgungsunternehmen die Befugnis erhalten, die unterirdischen Anlagen zur Ableitung des Regenwassers zu verlegen, zu errichten und zu unterhalten.

### **2.3.7 Öffentliche Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB**

Neben den allgemeinen Verkehrsflächen, bei denen eindeutig die Verkehrsfunktion als Erschließungsstraße und als Fußweg für das Plangebiet überwiegt und neben der

Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung Parkplatz und Fahrradparkplatz wie im Verkehrskonzept beschrieben, gibt es weitere öffentliche Verkehrsflächen, in denen die Fortbewegungsqualitäten gegenüber den Aufenthaltsqualitäten gleichrangig bzw. nachrangig sind.

Dies sind die öffentlichen Verkehrsflächen mit besonderen Zweckbestimmungen:

Mischverkehrsflächen "Am Parkhaus", "Am Hafenkantor", Mischverkehrsfläche zwischen der Straße "Am Stadthafen" und der Fläche "Am Hafenkai", die Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung - Fußgängerbereich mit Erschließungsfunktion für den Hafenbetrieb "Am Hafenkai" und die Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung - Märkte mit maritimem Charakter und andere öffentliche Veranstaltungen "Hafenplatz".

Diese Flächen erschließen den Kaibereich hauptsächlich für die Fußgänger und für den Hafenbetrieb. Sie sollen insbesondere durch ihre spätere Gestaltung eine besondere Aufenthaltsqualität erhalten.

Während in den Bereichen "Am Parkhaus" und auf der Fläche, welche die Straße "Am Stadthafen" mit der Fläche "Am Hafenkai" verbindet, alle Verkehrsteilnehmer gleichrangig sind, sind die Bereiche "Am Hafenkai" und Hafenplatz vorrangig den Fußgängern.

Im Bereich "Am Hafenkai" werden keine Ein- und Ausfahrten zur Erschließung der Sondergebiete 3 bis 7 (Lange Reihe bis Güterboden) gestattet. Die Erschließung dieser Flächen ist über die Straße "Am Stadthafen" bzw. über die Fläche mit Geh- und Fahrrecht L 4 möglich.

Die öffentlichen Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung Fußgängerbrücke und Fußgängerbrücke-Tragkonstruktion werden im Punkt 2.2 bereits berücksichtigt.

In den Bereichen „Am Hafenkai“, „Am Hafenplatz“ und „ Am Hafenkantor“ sind neben ihrer hauptsächlichen Zweckbestimmung weitere Nutzungen, die sich aus den angrenzenden Sondergebietsnutzungen und dem Hafenbetrieb ergeben können, möglich. (z. B Freisitze für die Gaststätten und Fahrzeugverkehre, die dem Hafenbetrieb dienen, Netzarbeiten für den Fischereibetrieb) Diese Sondernutzungen werden im Bedarfsfall zwischen den Nutzern und der Stadt vereinbart. So kann die Stadt, die für die Sondernutzung beanspruchte Fläche und die Zeiten der Sondernutzungen regeln. Die mögliche Lärmbelastung, die durch die Sondernutzung der Freisitze der Schank- und Speisewirtschaften entstehen kann, wurde in den Schallimmissionsuntersuchungen vom 12.02.2005 berücksichtigt.

## **2.4 Grünordnungskonzept**

### **2.4.1 Grünflächen**

Öffentliche Grünflächen werden nicht festgesetzt. Der stadtbildprägende Steilhang zwischen dem Stadthafen und der Innenstadt sowie die Böschung südlich der geplanten Hafenbahnstraße werden als private Grünflächen mit der Zweckbestimmung Hangbefestigung festgesetzt. Diese Bereiche werden unabhängig davon, ob es sich um privates oder städtisches Eigentum handelt, als private Grünflächen bezeichnet, da sie auf Grund ihrer Zweckbestimmung nicht für eine öffentliche Nutzung geeignet sind.

Sie werden gleichzeitig als Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft umgrenzt. Die Maßnahmen zur Entwicklung des Gehölzbestandes werden in Punkt. 2.4.2 erläutert.

### **2.4.2 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft**

Wie in Punkt 3.2.1.2 detailliert erläutert wird, ist der Steilhang zwischen dem Stadthafen und der Innenstadt, soweit er nicht als Stützmauer ausgebildet ist, nahezu vollständig mit einheimischen Gehölzen bewachsen. Es handelt sich um Gebüsch, Jungwuchs heimischer Laubbaumarten sowie ältere und jüngere Bäume, die einzeln oder in mehr oder weniger großen Gruppen stehen.

Die großen Bäume und insbesondere der Jungwuchs schränken die Blickbeziehungen zwischen der Innenstadt und dem Hafen bereits stark ein. Die mit Jungwuchs bedeckten Flächen werden sich weiter ausbreiten. Ein Teil des Großbaumbestandes weist Rinden- bzw. Holzschäden auf. Einige Bäume wurden zur Freihaltung bzw. zur Schaffung von Blickbeziehungen zum Wasser einem radikalen Kronenrückschnitt unterzogen, der sowohl die Vitalität als auch den gestalterischen Wert dieser Gehölze beeinträchtigt.

Die Maßnahmen zur Entwicklung des Gehölzbestandes gemäß Festsetzung 5.1 verfolgen das Ziel, die Standsicherheit des Steilhangs sowie die Blickbeziehungen von der Innenstadt zum Hafen zu verbessern.

Im Gutachten zur Standsicherheit der Stützmauer und der Böschung vom 14.01.2005 wird die Entfernung des gesamten Baumbestandes empfohlen, da große Bäume, vor allem bei Sturm, die Standsicherheit stark herabsetzen können. So radikal soll hier nicht vorgegangen werden.

Es sollen lediglich die aus Jungwuchs bestehenden Baumgruppen sowie die geschädigten oder die Blickbeziehung aus einem Straßenraum, z.B. der Stiftstraße, heraus störenden Bäume beseitigt werden. Die Gehölze werden oberirdisch entfernt. Das Wurzelsystem wird im Boden belassen, um einerseits Schadstellen durch die Entfernung der Baumwurzeln zu vermeiden und andererseits die stabilisierende Wirkung der Wurzeln zu nutzen. Das hat zur Folge, dass die oberirdische Entfernung bei Neuaustrieb zu wiederholen ist. In regelmäßigen Abständen von 3 bis 5 Jahren ist auch der neu aufgehende Jungwuchs von Bäumen zu entfernen.

Wenn die mit einem Erhaltungsgebot festgesetzten Bäume aus Gründen der Verkehrssicherheit gefällt werden müssen, werden sie nicht durch Neupflanzungen ersetzt.

Es ist ein geschlossener Bewuchs mit Sträuchern zu entwickeln, die sich auf Grund ihres intensiven Wurzelsystems bzw. durch Ausläuferbildung für die Böschungs- und Hangbefestigung eignen.

Folgende Arten stehen zur Auswahl:

<i>Berberis vulgaris</i>	Berberitze
<i>Cornus sanguinea</i>	Roter Hartriegel
<i>Elaeagnus commutata</i>	Silberölweide
<i>Hippophae rhamnoides</i>	Sanddorn
<i>Ligustrum vulgare</i> ‚Lodense‘	Zwergliguster
<i>Lonicera xylosteum</i>	Heckenkirsche
<i>Lycium barbarum</i>	Bocksdorn
<i>Rosa arvensis</i>	Kriechrose
<i>Rosa pimpinellifolia</i>	Bibernellrose
<i>Rosa rugosa</i>	Kartoffelrose
<i>Symphoricarpos albus</i> var <i>laevigatus</i>	Schneebeere
<i>Symphoricarpos</i> x <i>chenaultii</i> ‚Hancock‘	Bastardkorallenbeere

Um die Sichtbeziehungen nicht einzuschränken, sind in einem 10,00 m breiten Streifen an der Hangoberkante Arten auszuwählen, die 1,00 m Wuchshöhe nicht überschreiten. Die Einbringung der Gehölze erfolgt durch Bepflanzung bzw. Steckholz. Um Schäden durch Erosion zu verhindern, ist vorhandener Bewuchs in Form von Gräsern und Kräutern nur im Bereich der Pflanzstelle zu entfernen. Die Gehölze sind regelmäßig zu verjüngen.

In besonders gefährdeten Bereichen ist der Steilhang zusätzlich durch ingenieurbio-logische Bauweisen zu sichern.

Ingenieurbioologische Bauweisen gem. DIN 18918 sind Sicherungsbauweisen im Rahmen des Landschaftsbaues mit Saatgut, Pflanzen, lebenden Pflanzenteilen und nicht lebenden Stoffen zur Verhinderung bzw. Verringerung von Erosion, Rutschung und Gesteinsabgang sowie zur Begrünung von Flächen, die durch natürliche Einflüsse oder technische Maßnahmen von Oberboden entblößt sind.

Ein Wasserzufluss von den Grundstücken oberhalb des Steilhanges ist zu unterbinden.

Auf der Böschung südlich der Hafenbahnstraße dominieren die Ruderalfluren. Außerdem kommen Jungwuchs, junge Bäume und Gebüschgruppen vor. Ältere Bäume fehlen hier.

Auch für diesen Bereich besteht das Ziel in der Entwicklung eines geschlossenen Bewuchses mit Sträuchern gemäß Festsetzung 5.1. Im Unterschied zum Steilhang sind hier die Flächen, die bepflanzt werden sollen, wesentlich größer.

## **2.5 Immissionsschutz, Hochwasserschutz**

Das Plangebiet wird als Sonstiges Sondergebiet nach § 11 BauNVO festgesetzt.

Das Sondergebiet Stadthafen selbst ist kein schutzbedürftiges Gebiet. Planungsrechtlich relevante Richtwerte zu Immissionen bestehen für Sondergebiete generell nicht.

Die Störanfälligkeit dieser Gebiete wie auch die Störobergrenzen (der in diesem Gebiet zulässige Nutzungen und damit die von diesem Gebiet maximal ausgehenden Auswirkungen) richten sich nach dem für das spezifische Sondergebiet normierten Gebietscharakter.

Das Sondergebiet „Stadthafen- östlicher Teil“ ist von der Nutzungszusammensetzung her am ehesten vergleichbar mit dem Kerngebiet/ Gewerbegebiet. Für beide Gebiete gelten die Orientierungswerte der DIN 18005 tags 65 dB, nachts 50 – 55 dB.

Diese Werte sind als Orientierungswerte einzuhalten.

Die Störobergrenze ist im Plangebiet durch die Zulässigkeit von nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieben bestimmt.

Da Wohnnutzungen im Sondergebiet „Stadthafen- östlicher Teil“ nicht zulässig sind, ist die Störanfälligkeit der Übernachtungsräume in Hotels und Büro- und Verwaltungsräume zu betrachten.

Diese beiden Nutzungsarten sind jedoch auch im Kerngebiet allgemein zulässig und verträglich.

Der Nachbarschaftsschutz ist im Sondergebiet „Stadthafen- östlicher Teil“, da er vergleichbar mit Kerngebieten/ Gewerbegebieten ist, gering. Keine Nutzung hat einen Anspruch auf eine störungsfreie Umgebung.

Auch Nutzungen wie Hotels und Verwaltungen, für die relative Ruhe ein Standortvorteil ist, können im Sondergebiet „Stadthafen- östlicher Teil“ nicht davon ausgehen, dass sich aus ihrem Vorhandensein ein Recht auf einen besonderen Schutzanspruch ergibt. Würden Beherbergungsbetriebe im Gebiet für allgemein als zulässig erklärt, bestünde die Möglichkeit der Konzentrationen dieser Nutzungen und damit die Gefahr, dass hafentypische Nutzungen nicht oder nur noch eingeschränkt erfolgen könnten. Aus diesem Grund sind Beherbergungsbetriebe im gesamten Plangebiet nur eingeschränkt in den Sondergebieten Stadthafen Nr. 3 und Nr. 7 und ausnahmsweise zulässig. Ferienwohnungen und Ferienappartements werden nicht zugelassen. Für längere Ferienaufenthalte ist der Stadthafen durch die auftretenden und erwarteten Lärmbelastungen nicht geeignet. Nutzungskonflikte werden damit vermieden.

Das Gebiet ist bereits durch den öffentlichen Straßenverkehr, durch den Hafenbetrieb, durch Gewerbebetriebe und durch Freizeitaktivitäten in bezug auf Lärm vorbelastet. Hohe Geräusch- und Störungspegeln werden weiter durch die Freisitze der Schank- und Speisewirtschaften in der Nacht ab 22.00 Uhr erwartet. Diese Nutzungen, die sich auf die Sommermonate konzentrieren, sollen zeitlich nicht von vorn herein eingeschränkt werden. Weitere Lärmquellenarten werden durch die festgesetzten Nutzungen des Bebauungsplanes nicht verursacht.

Durch den Umweltsachverständigen, Dr. Torsten Lober, wurde im Februar 2005 eine Schallimmissionsuntersuchung für den Bebauungsplan Nr. 10.1, Sondergebiet Stadthafen – östlicher Teil in Sassnitz erarbeitet.

Ermittelt wurden in diesem Gutachten die Vorbelastungen und die Prognose der Lärmimmissionen durch

- Freizeitlärm (Hafenfeste, Freizeitschiffahrt, Freiluftkonzerte)
- Gewerbelärm (Fischerei, Gewerbebetriebe, Freisitze an Gaststätten)
- öffentlicher Straßenverkehrslärm. (Parkplatz, Parkhaus)

Die Ergebnisse der Untersuchungen sind in einer Karte der Lärmpegelbereiche zusammen gefasst. Diese Karte ist die Grundlage für die Festsetzungen für Vorkehrungen zum Schutz vor Lärm.

Überschreitungen des Orientierungswertes von 65 dB(A) durch Verkehrslärm wird es in allen Baugebieten entlang der Straße "Am Stadthafen" geben.

Die Untersuchungen prognostizieren Außenlärmpegel von 61 dB(A) bis 70 dB(A). (Lärmpegelbereiche II, IV)

Die Schallemissionen der Freisitze werden in den Bereichen am Hafenplatz und am Hafenkai mit Außenlärmpegel von 71 – 75 dB prognostiziert. (Lärmpegelbereich V)

Zum Schutz vor Lärm werden in allen Sondergebieten mit Ausnahme des Sondergebietes Stadthafen Nr. 6 passive Schallschutzmaßnahmen nach DIN 4109 Tabelle 8 festgesetzt.

Für schutzbedürftige Räume, wie Aufenthaltsräume in Wohnungen, in Beherbergungsstätten, in Unterrichtsräumen u. Ä. sowie für Büroräume werden für die Außenbauteile der Gebäude, die in den Lärmpegelbereichen III – V liegen, die erforderliche Schalldämmmaße erf.  $R_{w, res.}$  in dB nach DIN 4109 Tabelle 8 gefordert.

Im Plan werden die betroffenen Bereiche gekennzeichnet. Die textlichen Festsetzungen bestimmen die notwendigen Schalldämmmaße der Außenbauteile.

Auf der lärmabgewandten Gebäudeseite kann ohne besondere Nachweise der maßgebliche Außenlärmpegel

- bei offener Bebauung um 5 dB(A)
- bei geschlossener Bebauung bzw. bei Innenhöfen um 10 dB(A)

gemindert werden.

Als Lärminderungsmaßnahme sind zum Schutz der an das Parkhaus angrenzenden Wohnbebauungen in der Innenstadt die nach Norden und Westen gewandten Außenwände geschlossen und mit einem Mindestschalldämmmaß von größer gleich 25 dB auszubilden.

Die Lärmquelle Freizeitlärm ist über das gesamte Jahr im Stadthafen mehr oder minder durch die Freizeitschiffahrt ständig vorhanden.

Unter die Bezeichnung Freizeitlärm fallen laut Freizeitlärm-Richtlinie Mecklenburg-Vorpommern die Emissionen der Freizeit- und Hobbyschiffahrt sowie alle Festivitäten wie zum Beispiel Konzerte, Hafenfeste, Volksfeste, Rummel oder Märkte.

Die Freizeitlärm-Richtlinie weist diesbezüglich spezielle Immissionsrichtwerte für die Zeiträume Tag, Tag in den Ruhezeiten und lauteste Nachtstunde aus.

Es wurde festgestellt, dass durch die Freizeitschiffahrt die Immissionsrichtwerte eingehalten werden.

Die jährlich Anfang Juli stattfindenden "Rügener Hafentage" sind dem gegenüber ein seltenes Ereignis im Sinne der Freizeitlärmrichtlinie. Die "Rügener Hafentage" wurden als uneingeschränkter Volksfestbetrieb untersucht. Die Immissionsrichtwerte werden durch den Volksfestbetrieb deutlich überschritten. Bei der Behandlung als seltenes Störereignis können die dafür in der Freizeitlärm-Richtlinie aufgeführten Pegelkriterien:

- tags an Werktagen außerhalb der Ruhezeit 70 dB(A)
- tags an Werktagen innerhalb der Ruhezeit  
und an Sonn- und Feiertagen 65 dB(A)
- nachts 55 dB(A)

nur an Werktagen außerhalb der Ruhezeiten eingehalten werden. Innerhalb der Ruhezeit und an Sonn- und Feiertagen sind dafür sorgfältige Lärminderungsmaßnahmen bei der Vorbereitung der Veranstaltung erforderlich. Die Nachtwerte können nicht eingehalten werden. Bei seltenen Störereignissen besteht die Möglichkeit, die Nachtstunde um eine Stunde hinaus zu schieben.

Nach einem Urteil des BGH vom 26. September 2003 (Bülow, 2003) kann "bei Veranstaltungen, die für eine Stadt oder Gemeinde von besonderer Bedeutung sind und nur einmal jährlich statt finden, Nachbarn auch nach 22 Uhr ... eine über die Richtwerte hinaus gehende Lärmbelästigung zuzumuten sein. Mit Rücksicht auf den Schutz der Nachtruhe gilt das in aller Regel aber nur bis Mitternacht."

Für die weiterhin untersuchten musikalischen Freiluftveranstaltungen auf dem Hafenplatz (Open-Air-Konzerte) werden noch stärkere Richtwertüberschreitungen erwartet. So weit dies für Veranstalter und Besucher akzeptabel ist, sollten derartige Veranstaltungen an Werktagen außerhalb der Ruhezeiten vorgesehen werden.

Die Immissionsrichtwerte Tag werden durch Gewerbelärm in keinem Falle (Vor-, Zusatz- oder Gesamtbelastung) erreicht oder überschritten.

Hinsichtlich der Vorbelastung wurden durch Gewerbelärm Überschreitungen der Immissionsrichtwerte Nacht für ein allgemeines Wohngebiet (im Bereich Trelleborger Straße) festgestellt. Ursache ist die Scandlines Fähre im Fährbett II. Diese Nutzung ist mit der Jahreswende 2004/2005 eingestellt.

Es wurde weiterhin festgestellt, dass es hinsichtlich der Zusatz- und Gesamtbelastung zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte Nacht kommen kann. Diese Überschreitungen werden im Zusammenhang mit den möglichen Freisitzen der ansässigen Schank- und Speisewirtschaften zu sehen sein. Die Freisitze weisen eine erhebliche Schwankungsbreite hinsichtlich der Lärmemissionen auf, was in einer großen Schwankungsbreite der berechneten Lärmimmissionen und somit Prognoseunsicherheit resultiert.

Die Lärmemissionen der Freisitze werden hauptsächlich während der Tourismussaison auftreten und sind dabei an die Voraussetzung entsprechender Witterung gebunden. Andererseits wird eingeschätzt, dass diese Witterungsabhängigkeit nicht zu einer Betrachtung als seltenes Ereignis (weniger als 10 Tage/Nächte) lt. TA-Lärm hinreicht.

Es kann festgestellt werden, dass die Immissionsrichtwerte am Tage nicht erreicht werden. Insofern bestehen "Reserven" für zusätzliche Lärmemissionen am Tage, sei es durch Gewerbe oder zunehmenden Schiffsverkehr.

Es wurde festgestellt, dass die Möglichkeit von Spitzenpegelüberschreitungen bei nächtlicher Auslösung des Schiffshorns besteht.

Da der Hafenplatz durch die festgesetzten Gebäudehöhen zur Stadt hin offen angelegt wird (Sichtverbindung), sind Lärmkonflikte mit einem Wohngebiet im Bereich des "Transittrichters" zu erwarten. Die Entwicklung eines Mischgebietes im Flächennutzungsplan an dieser Stelle würde diesen Konflikt entschärfen.

Das Bemessungshochwasser für den Küstenabschnitt des Bebauungsplanes ist mit 2,30 m HN, ohne Beachtung des zu erwartenden Wellenauflaufes festgeschrieben.

Zum Schutz vor Hochwasser wird festgesetzt, dass die Erdgeschossfußbodenhöhe der baulichen Anlagen im Geltungsbereich nur über 2,30 m über HN zulässig ist.

Hochwasserbedingte Überflutungen sind jedoch möglich. Dies wird als Hinweis im Plan gegeben.

Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, dass das Land Mecklenburg-Vorpommern keinerlei Haftung für Schäden, die bei Sturmfluten auftreten, übernimmt, unabhängig davon ob das Gebiet durch eine Küstenschutzanlage gesichert ist oder nicht.

## **2.6 Technische Ver- und Entsorgung**

### **2.6.1 Regenwasserkanalisation**

Die vorhandenen Regenwasserabläufe aus der Rügenkaskade und den in den 90er Jahren erneuerten Flächen im Bereich der Kaianlagen bleiben unverändert.

Zusätzlich wird eine neue Einleitstelle durch die Spundwand geführt, über die das Regenwasser des B-Plangebietes sowie Teilflächen aus dem Stadtgebiet abgeleitet werden.

Bei Beibehaltung des gegenwärtigen Konzeptes des B-Planes – Touristische Nutzung mit maritimen Flair – sowie Befestigung der Verkehrsflächen mit geschlossener Oberflächenbefestigung, ist eine Vorreinigung des Regenwassers vor Einleitung in das Hafenbecken nach Abstimmung mit dem STAUN nicht erforderlich.

Der neue Regenwasserkanal wird im Bereich des öffentlichen Straßenraumes verlegt und dient der Erschließung der neuen Verkehrsflächen und Baufelder. Im Bereich der alten Bahntrasse des Anschlussgleises zum alten Fähranleger wird das Teilgebiet aus der

Innenstadt, welches gegenwärtig mit reduziertem Abfluss am alten Bahngraben angeschlossen ist, an den neuen Kanal angeschlossen. Die Trassierung und Bemessung der Leitung erfolgt in Abstimmung mit dem ZWAR.

### **2.6.2 Schmutzwasserkanalisation**

Die neue Schmutzwasserkanalisation wird in den öffentlichen Straßenraum der neuen Erschließungsstraße verlegt und die vorhandenen und neuen Baufelder daran angeschlossen.

Über ein zentrales neues Pumpwerk wird das Abwasser zum vorhandenen Pumpwerk und von dort nach Bergen zur zentralen Kläranlage gepumpt. Vor Stilllegung der vorhandenen Schmutzwasserleitung sollte eine Kanalbefahrung zur Feststellung der Hausanschlüsse erfolgen. Diese sind an den neuen Schmutzwasserkanal anzuschließen. Die Trassierung der neuen Leitung erfolgt in Abstimmung mit dem ZWAR.

### **2.6.3 Wasserversorgung**

Die Erschließung der neuen Baufelder erfolgt über eine neue Trinkwasserleitung, die im öffentlichen Straßenraum verlegt wird und die bereits erneuerten Abschnitte der vorhandenen Trinkwasserleitung miteinander verbindet und den Ringschluss zur neuen Trinkwasserleitung in der Straße der Jugend herstellt.

Die Bemessung erfolgt in Abstimmung mit dem ZWAR.

### **2.6.4 Erdgas-, Elektroenergieversorgung / Telekommunikation**

Die Erschließung der Baufelder der o.g. Medien kann durch das Verlegen von Leitungen in den öffentlichen Straßenräumen gesichert werden.

## **2.7 Kennzeichnungen und nachrichtliche Übernahmen**

### **2.7.1 Altlasten**

Das Plangebiet wurde im Zeitraum 1994 – 2000 mehrfach auf Altlastenverdacht begutachtet.

Zur Feststellung des aktuellen Standes ggf. zur Neubewertung der Altlastensituation und zur Festlegung von Sicherungs- oder Sanierungsmaßnahmen wurde im Jahre 2004 eine Detailerkundung zur Boden- und Grundwasserkontamination im Auftrag der BIG Städtebau M-V GmbH durchgeführt. In das Gutachten vom 24.06.2004 flossen neben den o.g. Altgutachten auch die Ergebnisse des Baugrundgutachtens zum Neubau der Fußgängerbrücke vom 30.04.2004 ein.

Untersucht wurde der Gehalt an Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW) und polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) im Boden.

Die ermittelten Werte wurden mit dem oberen Prüfwert (1000 mg/kg für MKW bzw. 10 mg/kg für PAK) sowie dem oberen Maßnahmenschwellenwert (5000 mg/kg für MKW bzw. 100 mg/kg für PAK) der Landesarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) verglichen.

An 2 Standorten wurde zusätzlich die Belastung des Grundwassers mit MKW, PAK und BETX (Benzol, Ethylbenzol, Tolnol und Xylol) ermittelt und mit dem jeweiligen oberen Maßnahmenschwellenwert der LAWA verglichen.

Es wurde festgestellt, dass der Eintrag von Schadstoffen während der früheren Nutzung zu erhöhten Schadstoffbelastungen des Bodens und des oberflächennahen Grundwasserleiters geführt hat.

Im Bereich der ehemaligen Kesselwagenentleerung wird im Boden der obere Prüfwert der LAWA für PAK (10 mg/kg) mit maximal 24,40 mg/kg und der obere Maßnahmenschwellenwert der LAWA für MKW (5000 mg/kg) mit maximal 10.000 mg/kg deutlich überschritten.

Im Bereich der ehemaligen Kräuterhalle wurde ein MKW-Gehalt von 7.124 mg/kg festgestellt. Bei der Grundwassermessstelle zwischen beiden Bereichen werden im Grundwasser die oberen Maßnahmenschwellenwerte der LAWA für MKW (1 mg/l) mit 16 mg/l, für PAK ohne Naphthalin (2 µg/l) mit 3.718 µg/l sowie für Naphthalin (10 µg/l) mit 130 µg/l deutlich überschritten. Die Werte für BETX und Benzol werden nicht überschritten.

Im Bereich des ehemaligen Fähranlegers wird im Boden der obere Maßnahmenschwellenwert für PAK (100 mg/kg) mit maximal 640,3 mg/kg (südliche Fläche) bzw. 148,9 mg/kg (nördliche Fläche) und für MKW (5000 mg/kg) mit maximal 11.000 mg/kg (südliche Fläche) bzw. 7800 mg/kg (nördliche Fläche) deutlich überschritten. Im Grundwasser wird in der nördlichen Fläche der obere Maßnahmenschwellenwert für MKW (1 mg/l) mit 5,4 mg/l, für PAK ohne Naphthalin (2 µg/l) mit 805 µg/l und für Naphthalin (10 µg/l) mit 71 µg/l deutlich überschritten. Der Wert für Benzol wird nicht überschritten. Für BETX liegt kein Wert vor.

Die Bereiche, in denen der obere Maßnahmenschwellenwert der LAWA (PAK 100 mg/kg, MKW 5000 mg/kg) überschritten wird, werden in der Planzeichnung als Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährlichen Stoffen belastet sind, gekennzeichnet. Das betrifft je

1 Teilfläche am geplanten Parkhaus und am geplanten Buswendeplatz sowie 2 Teilflächen nordöstlich des Glasbahnhofs.

Im Gutachten wird vorgeschlagen, in den Kontaminationsschwerpunkten eine Bodensanierung durch Aushub des Bodens in der ungesättigten Zone und der Wasserwechselzone, d.h. bis etwa 2,0 m unter Gelände, durchzuführen.

Das Staatliche Amt für Umwelt und Natur Stralsund als zuständige Bundesbodenschutzbehörde hat das Gutachten geprüft und im Ergebnis der Prüfung festgestellt, dass derzeit keine weitere Schutzgutgefährdung zu erkennen ist und direkte Maßnahmen zur Gefahrenabwehr nicht erforderlich sind.

Mit den vorgeschlagenen Bodenaustauschmaßnahmen für die oberflächennahen Bereiche können nur relativ geringe Mengen der Bodenbelastung entfernt werden. Die bedenklichen Belastungen sind in Tiefen von ca. 2,5 m bis 4,0 m anzutreffen. Eine Totalsanierung wäre nur mit hohem technischen und finanziellen Aufwand möglich, ist aber mit der geringen Schutzgutgefährdung hier nicht vertretbar. Es wurde festgestellt, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen weder zielführend noch nachhaltig sind. Mit den gegebenen örtlichen Bedingungen sind derzeit keine Maßnahmen zur Gefahrenabwehr ableitbar, zumal die kontaminierten Bereiche mit der gegenwärtigen bzw. zukünftigen Oberflächenversiegelung gegen eindringendes Niederschlagswasser zusätzlich geschützt sind.

Für die erheblich belasteten Flächen sind keine Nutzungen vorgesehen, für deren Verwirklichung Vorkehrungen und Maßnahmen zur Behandlung der Altlasten erforderlich sind.

Im Bebauungsplan werden somit keine Vorkehrungen und Maßnahmen zur Sicherung und Sanierung von Altlasten festgesetzt.

Die Kennzeichnung der belasteten Flächen soll darauf hinweisen, dass bei Bodenaushub im Zuge von Baumaßnahmen in diesen Bereichen abfallrechtliche Bestimmungen zu beachten sind.

### **2.7.2 Oberfeuer-Fläche, die von der Bebauung frei zu halten ist**

Am südwestlichen Rand außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes befindet sich das Oberfeuer, ein Schifffahrtszeichen. Das Unterfeuer steht auf der Mole im Westhafen.

Zwischen diesen Feuern ist eine Bebauungsmöglichkeit auf 50 m Breite (je 25 m auf jeder Seite der Lichtfeuerachse) stark eingeschränkt.

Mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund wurde abgestimmt, dass im Umkreis von 25 m um das Oberfeuer zum Schutz seiner Funktion eine Bebauung nicht zugelassen werden kann.

Diese Fläche wird als Fläche, die von der Bebauung frei zu halten ist, festgesetzt.

Sie kann als nicht überbaubare Fläche für das Sondergebiet Stadthafen Nr.13 genutzt werden.

Der Hinweis, dass hinter dem Oberfeuer landeinwärts keine Beleuchtungsanlagen oder andere Blendungsquellen angeordnet werden, die die Schifffahrt stören, zur Verwechslung mit Schifffahrtszeichen Anlass geben oder die Schiffsführer durch Blendwirkungen oder Spiegelungen irreführen, wird als solchen im Planteil übernommen.

Gleichzeitig wird dieser Bereich mit den Nutzungsbeschränkungen nachrichtlich in den Plan übernommen.

### **2.7.3 Höhenfestpunkte des amtlichen geodätischen Grundlagenternetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern**

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befinden sich Höhenfestpunkte des amtlichen geodätischen Grundlagenternetzes des Landes Mecklenburg-Vorpommern.

Sie wurden nachrichtlich in den Plan übernommen.

Die Vermessungsmarken sind nach § 7 des Gesetzes über die Landesvermessung und das Liegenschaftskataster des Landes Mecklenburg-Vorpommern-Vermessungs- und Katastergesetz (Verm.KatG) – in der Bekanntmachung vom 22. Juli 2002 (GVO Bl. M-V S. 524) gesetzlich geschützt.

### **2.7.4 Denkmale / Bodendenkmale**

In der Denkmalliste des Landkreises Rügen sind folgende Denkmale aufgeführt:

Denkmal Nr. 652 Sassnitz, Hafenstraße

Bezeichnung:

- Abfertigungshalle einschließlich der Lkw-Klappe (Fährhafen)
- Anlegenseite mit Gleisanlage (Fährhafen)
- "alter" Bahnhof mit Güterboden (Fährhafen).

Entsprechend einer Beratung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde des Landkreises Rügen vom 1.2.2005 wurden diese Denkmale in die Planzeichnung, wie abgestimmt, übernommen.

Zusätzlich wurde auch die Stützmauer als Denkmal nachrichtlich übernommen.

Die Festlegung, diese Anlage unter Schutz zu stellen, ist dem Reiseprotokoll des Landesamtes für Denkmalpflege und der Unteren Denkmalschutzbehörde vom 20.06.2003 entnommen und erfolgte in Absprache mit der Unteren Denkmalschutzbehörde.

Bodendenkmale sind im Plangebiet nicht bekannt.

Für Bodendenkmale, die bei Erdarbeiten zufällig neu entdeckt werden, gelten die Bestimmungen des § 11 DSchG M-V. In diesem Fall ist die Untere Denkmalschutzbehörde unverzüglich zu benachrichtigen.

Der Fund und die Fundstelle sind bis zum Eintreffen eines Mitarbeiters oder Beauftragten des Landesamtes für Bodendenkmalpflege in unverändertem Zustand zu erhalten. Die Verpflichtung erlischt fünf Werkzeuge nach Zugang der Anzeige.

## 2.8 Flächenbilanz

<b>Das Plangebiet umfasst insgesamt eine Fläche von</b>	<b>10,59 ha</b>	<b>100 %</b>
- <b>Bauflächen gesamt</b>	<b>4,57 ha</b>	<b>43,1%</b>
davon		
Sondergebiete Stadthafen Nr. 1-13	3,59 ha	
Seetouristik	0,52 ha	
Fischereigeräte	0,06 ha	
Parkhaus	0,32 ha	
Gastronomie / Seetouristik	0,08 ha	
- <b>öffentliche Verkehrsfläche gesamt</b>	<b>3,18 ha</b>	<b>30,0%</b>
davon		
Straße	1,25 ha	
Wege und Verkehrsflächen mit besonderen Zweck- bestimmungen	1,76 ha	
davon Parkplatz	0,17 ha	
- <b>private Grünflächen</b>	<b>2,41 ha</b>	<b>22,8 %.</b>
- <b>öffentliche Wasserfläche mit der Zweckbestimmung Hafen und Steganlagen /Landungsbrücken</b>	<b>0,43 ha</b>	<b>4,1%</b>
Fläche der überlagernden Festsetzungen gesamt	0,39 ha	
1. Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung		
Fußgängerbrücke	0,24 ha	(2.436 m <sup>2</sup> )
2. Fußgängerbrücke-Tragkonstruktion	0,15 ha	(1.492 m <sup>2</sup> )