



Dipl. Ing. Kirsten Fuß
Freie Landschaftsarchitektin bdla

Dipl. Ing. Lars Hertelt
Freier Architekt und Stadtplaner

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

Partnerschaftsgesellschaft
Mannheim PR 100023

76133 Karlsruhe, Hirschstraße 53
Tel: 0721 37 85 64

18439 Stralsund, Frankendamm 5
Tel: 03831 20 34 96

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

einfacher Bebauungsplan mit örtlichen Bauvorschriften Nr. 42A

„Bahnhofstraße - Nord“

als Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB ohne Umweltbericht

Gemeinde Ostseebad Binz

Satzungsfassung

Binz, 14.06.2021



Schmidt

Begründung

Inhaltsverzeichnis

1) Grundlagen der Planung	3
1.1) Allgemeines	3
1.1.1) Geltungsbereich / Lage des Plangebietes	3
1.1.2) Plangrundlage	3
1.2) Ziele der Planung	3
1.3) Planerische Vorgaben	4
1.3.1) Erfordernisse der Raumordnung	4
1.3.2) Ableitung aus dem Flächennutzungsplan	4
1.3.3) Lärmaktionsplan	5
1.4) Zustand des Plangebietes	5
1.4.1) Bebauung und Nutzung innerhalb des Plangebietes	5
1.4.2) Bebauungspläne im Umfeld des Plangebietes	9
1.4.3) Schutzgebiete	10
1.4.4) Denkmalschutz	11
2) Städtebauliche Planung	12
2.1) Planungskonzept	12
2.2) Festsetzungen	12
2.2.1) Art der baulichen Nutzung	12
2.2.2) Überbaubare Grundstücksflächen	13
2.2.3) Bauweise	14
2.2.4) Immissionsschutz	15
2.2.5) Ausnahmen für bestehende Anlagen	16
2.2.6) Grünordnung	17
2.2.7) Gestaltung	17
2.3) Flächenbilanz	18
2.4) Erschließung	18
2.4.1) Verkehrliche Erschließung	18
2.4.2) Ver- und Entsorgung	19
3) Auswirkungen	20
3.1) Abwägungsrelevante Belange / Zusammenfassung	20
3.2) Private Belange	20
3.3) Auswirkungen auf Natur und Umwelt	21

1) Grundlagen der Planung

1.1) Allgemeines

1.1.1) Geltungsbereich / Lage des Plangebietes

Das Plangebiet umfasst die östliche Seite im nördlichen Abschnitt der *Bahnhofstraße* (Bahnhofstraße 1 bis 19). Die Plangebietsfläche beträgt rund 2,05 ha.

Das Plangebiet besteht aus einem historisch bebauten Siedlungsbereich. Es wird im Westen durch die *Bahnhofstraße*, im Osten durch Wohnbebauung mit Wohn- und teilweise auch Ferienwohnnutzung begrenzt.

1.1.2) Plangrundlage

Als Planungsgrundlage dient eine topographische Vermessung des Plangebiets im Höhenbezugs-system DHHN 92 durch das Vermessungsbüros Krawutschke mit Stand Mai 2019. Der aktuelle Katasterbestand wurde dargestellt. Es sind für Flurstücke im Geltungsbereich Liegenschaftsvermessungen jedoch vorbereitet worden, so dass sich nach Übernahme der Vermessungen in das Liegenschaftskataster Flurstücksgrenzen und -nummern ändern werden.

1.2) Ziele der Planung

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Ostseebad Binz hat am 01.06.2017 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 42 „Bahnhofstraße“ beschlossen. Mit der Planung soll die Entwicklung der straßenbegleitenden Bebauung auf der Ost- bzw. Nordseite der *Bahnhofstraße* gesteuert werden. Entlang der *Bahnhofstraße* bestehen trotz der regen Bautätigkeit der letzten Jahrzehnte weiterhin Baulücken bzw. deutlich untergenutzte Grundstücke, die eine baldige Neubebauung erwarten lassen. Die dabei zu erwartende Verdichtung soll genutzt werden, um die Raumkanten der *Bahnhofstraße* zu festigen und die grundsätzlich vorhandene Nutzungsmischung zu stärken. Durch Qualitätsverbesserungen (Verdichtung der Vernetzung durch Ausbau der Wegebeziehungen, Verbesserung des Straßenbilds durch Beseitigung städtebaulicher Missstände) sollen private Investitionen in den Bestand unterstützt werden. Der Bebauungsplan dient damit der Erhaltung, Erneuerung und Fortentwicklung eines vorhandenen Ortsteils durch Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung und stellt einen sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden sicher.

Im Zuge des Verfahrens wurde der Bebauungsplan in zwei Verfahren geteilt, um die Planungsinhalte besser auf die jeweiligen städtebaulichen Strukturen ausrichten zu können.

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 42A „Bahnhofstraße - Nord“ ist aufgrund seiner baulichen Vorprägung vollständig Bestandteil des im Zusammenhang bebauten Ortsteils nach § 34 BauGB, so dass der Bebauungsplan als Bebauungsplan der Innenentwicklung nach § 13a BauGB im beschleunigten Verfahren aufgestellt wird. Der Schwellenwert von 20.000 qm zulässiger Grundfläche wird schon aufgrund der vergleichsweise geringen Größe des Geltungsbereichs von gerade einmal 2,05 ha nicht erreicht. Dabei sind Bebauungspläne, die in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang aufgestellt werden, mitzurechnen.

- Der angrenzende Bebauungsplan Nr. 39 „Wohnen am Potenberg“ steht zwar in einem räumlichen und zeitlichen Zusammenhang, nicht aber in einem sachlichen Zusammenhang. Die dortige Planung dient nur der Sicherung der Wohnnutzung und nicht der Nachverdichtung. Als vereinfachtes Verfahren nach § 13 BauGB wird in dem Gebiet der sich nach § 34 BauGB aus der vorhandenen Eigenart der näheren Umgebung ergebende Zulässigkeitsmaßstab nicht wesentlich verändert.
- Gleiches gilt nach derzeitigem Planungsstand für den einfachen Bebauungsplan Nr. 43 „Quartier an der Kleinbahn“, der gleichfalls v.a. der Sicherung der Wohnnutzung dient.
- Der Bebauungsplan Nr. 41 „Wohnen am Klünderberg“ liegt in einem Abstand von >370 m und liegt damit nicht mehr in einem unmittelbaren räumlichen Zusammenhang.

Bei der Prüfung können spätere (d.h. erst geplante) Bebauungspläne nicht berücksichtigt werden, da über deren Inhalt noch keine ausreichende Klarheit besteht. Vielmehr wird erst der Bebauungs-

plan Nr. 42B für den anschließenden Abschnitt der *Bahnhofstraße* kumulativ auch die Größe des Bebauungsplans Nr. 42A sowie die des dort anschließenden Bebauungsplans Nr. 41 berücksichtigen müssen, so dass die Umweltverträglichkeit voraussichtlich im Rahmen einer Vorprüfung des Einzelfalls nach § 13a (1) Nr. 2 BauGB zu belegen sein wird.

Durch die angestrebten Planungsziele ist des weiten ersichtlich, dass der Bebauungsplan Nr. 42A keine Zulässigkeit von Vorhaben begründet, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen. Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 (6) Nr. 7 Bst. b genannten Schutzgüter ist nicht gegeben. Des Weiteren bestehen keine Anhaltspunkte dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu beachten wären.

1.3) Planerische Vorgaben

1.3.1) Erfordernisse der Raumordnung

Gemäß Regionalem Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (RREP VP) ist die Gemeinde Binz als Grundzentrum eingestuft. Das Planungsgebiet ist als Teil des im Zusammenhang bebauten Ortsteils Binz als Tourismusschwerpunktraum ausgewiesen. Die Ortslage liegt außerhalb, jedoch eng umgeben vom Vorranggebiet Naturschutz und Landschaftspflege, das sowohl die Granitz im Osten des Ortes als auch den Schmachter See sowie das westlich anschließende Hügelland umfasst.

In Binz besteht Anschluss an das regionale Straßen-, das überregionale Schienen- und an das regional bedeutsame Radroutennetz.

Nach 4.1(3) RREP sollen die Zentralen Orte die Schwerpunkte der Wohnbauflächenversorgung bilden und sich funktionsgerecht entwickeln. Die Ausweisung neuer Wohnbauflächen hat in Anbindung an bebaute Ortslagen zu erfolgen. Somit soll einer Entstehung weiterer Splittersiedlungen vorgebeugt werden (4.1 (4) RREP). Grundsätzlich ist nach Programmpunkt 4.1(6) RREP der Umnutzung, Erneuerung und Verdichtung vorhandener Baugebiete der Vorrang vor der Ausweisung neuer Siedlungsflächen zu geben.

Mit der Entwicklung eines bestehenden Baugebiets wird ein sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden sichergestellt.

1.3.2) Ableitung aus dem Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan der Gemeinde Binz stellt für das Plangebiet im Wesentlichen ein „Mischgebiet“ nach § 5



Abbildung 1: Karte RREP VP

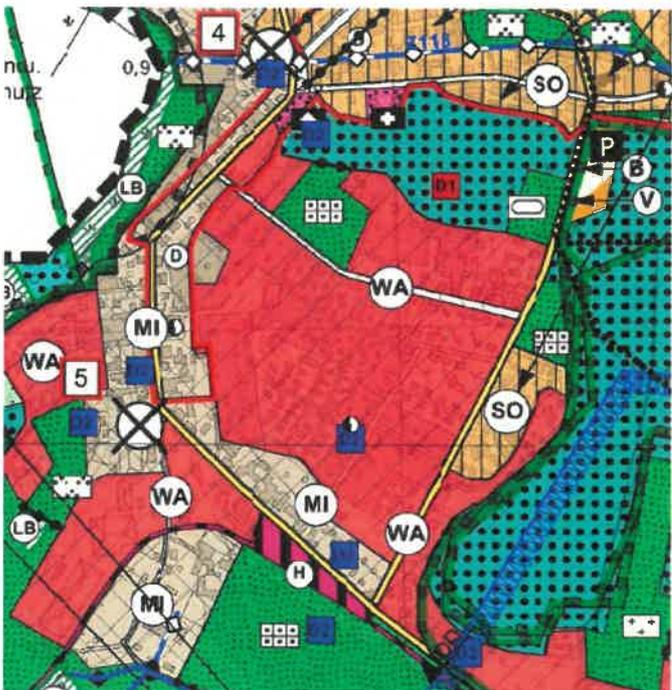


Abbildung 2: Planzeichnung FNP (Ausschnitt unmaßstäblich)

BauNVO dar. Nur der nördlichste Abschnitt nördlich der Einmündung *Zinglingstraße* ist als „allgemeines Wohngebiet“ nach § 4 BauNVO dargestellt. Die *Bahnhofstraße* ist als innerörtliche Hauptverkehrsstraße berücksichtigt. Rückwärtig grenzt im Bereich *Zinglingstraße / Klünderberg* ein allgemeines Wohngebiet an.

Mit einer Ausweisung als Mischgebiet ist der Bebauungsplan grundsätzlich aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Der im Flächennutzungsplan als WA dargestellte nördliche Abschnitt ist durch gewerbliche Nutzungen geprägt (Bäckerei Horn, Ferienappartements "Sanssouci"), so dass die Abweichung durch die Entwicklung vorgegeben ist. Der Flächennutzungsplan ist hier im Wege einer Berichtigung nach Abschluss des Aufstellungsverfahrens anzupassen.

1.3.3) Lärmaktionsplan

Die Ortsdurchfahrt der L 29 Bahnhofstraße ist mit einer DTV von bis zu 9.091 Kfz/24 h Gegenstand des Lärmaktionsplans Gemeinde Binz - Stufe II (Umweltplan Stralsund 04/2018). Die zugrundegelegten Verkehrsmengen stammen aus der Lärmkartierung 2017 des LUNG MV.

Als Schwerpunkthandlungsfelder für die Gemeinde Binz wurden

- eine Geschwindigkeitsreduzierung in der Nacht (22 bis 6 Uhr) auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, als relativ kostengünstige Maßnahme mit spürbarem Reduzierungspotenzial
- Verbesserung der Fahrbahnoberfläche mit schallmindernden Asphaltdecken und Minderungswerten für D_{Stro} von -2 oder -3 dB(A)

identifiziert.

Die Möglichkeiten für eine Reduzierung betroffener Einwohner über den gesamten Tag mit dem Mischwert aus den Beurteilungszeitbereichen 06.00 bis 18.00 Uhr (day), 18.00 bis 22.00 Uhr (evening) sowie 22.00 bis 06.00 Uhr (night) entlang der Bahnhofstraße wurden für unterschiedliche Maßnahmen untersucht. Die größte Reduzierung durch Straßenverkehrslärm betroffener Einwohner bei Einbau eines stark lärmindernden Belags (v PKW/LKW tags wie nachts 50 km/h mit $D_{\text{Stro}} = -3$ dB(A)). Die Maßnahmen Geschwindigkeitsreduzierung (v PKW/LKW tags wie nachts 30 km/h mit $D_{\text{Stro}} = 0$) und Einbau eines einfacheren lärmindernden Belags (v PKW/LKW tags wie nachts 50 km/h mit $D_{\text{Stro}} = -2$ dB(A)) sind in ihrer Wirkung vergleichbar. Aufgrund der Unabhängigkeit der Wirkung von der Einhaltung des Tempolimits wäre der Verbesserung der Straßenoberfläche der Vorzug zu geben.

Ergänzend wurden Berechnungen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen RLS-90 durchgeführt. Demnach ergeben sich im Bereich der Bahnhofstraße an 11 Gebäuden Richtwertüberschreitungen nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV für den Zeitbereich Nacht. Es wurde weiterhin aufgezeigt, dass bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h für alle Kfz keine Überschreitungen der Richtwerte zu verzeichnen sind und Pegelminderungen von 2,4 dB(A) am Tag und in der Nacht erzielt werden. Dies stellt nach Lärmschutz-Richtlinien-StV grundsätzlich eine ausreichend gute Pegelminderung dar. Im Gegensatz hierzu bewirkt eine partielle Geschwindigkeitsbeschränkung für Lkw nur eine Pegelminderung von 0,8 bis 1,1 dB(A). Unter Berücksichtigung der Entstärkung des Verkehrs hebt sich der Minderungseffekt durch die niedrigere zulässige Höchstgeschwindigkeit für Lkw fast vollständig auf. Vor diesem Hintergrund konnte auch nach Lärmschutz-Richtlinien-StV eine nur partielle Geschwindigkeitsbeschränkung nicht empfohlen werden.

1.4) Zustand des Plangebietes

1.4.1) Bebauung und Nutzung innerhalb des Plangebietes

Das Plangebiet selbst ist geprägt durch die straßenbegleitende Bebauung entlang der *Bahnhofstraße*. Im Wesentlichen handelt es sich um Wohngebäude mit Wohn- oder Ferienwohnnutzung. Ergänzend bestehen gewerbliche Nutzungen; zu nennen sind insb. die Bäckerei Konditorei Horn (Bahnhofstraße 3) und das Hotel Meerzeit (Bahnhofstraße 17).

Historisch gesehen handelt es sich bei der Bebauung entlang der *Bahnhofstraße* um einen Teil des alten Dorfes Binz, dessen Ursprung in dem Einschnitt zwischen dem Potenberg im Westen und

Zinglingsberg im Osten an der Einmündung der heutigen *Rabenstraße* liegt. Die Entstehung des Siedlungsbereichs an der *Bahnhofstraße* vor der planmäßigen Siedlungsentwicklung des späten 19. Jahrhunderts ist in den hinsichtlich Größe und Zuschnitt unregelmäßigen Grundstücken bis heute ablesbar, auch wenn sich im Plangebiet kaum Beispiele der ursprünglich dörflichen Bebauung erhalten haben.

Die historische Entwicklung mit einer ursprünglich nur straßenbegleitenden Siedlungsentwicklung ist heute noch in der schlechten Anbindung der jüngeren, rückwärtigen Siedlungsbereiche ablesbar. Zwischen *Zinglingstraße* und *Am Kleinbahnhof* besteht auf rund 630 m Länge keine Straßenanbindung in Richtung Osten. Erst in jüngerer Zeit wurden die inzwischen bebauten früheren Gartenbereiche wenigstens mit einem Fußweg an die *Bahnhofstraße* angebunden (zwischen Bahnhofstraße 25a und 27).

Das Plangebiet ist durch die *Bahnhofstraße* (Landesstraße 29) verkehrlich stark belastet. Gemäß Lärmkartierung 2017 des LUNG MV ist für die *Bahnhofstraße* als Ortsdurchfahrt der L 29 von einer DTV von bis zu 9.091 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von SV 260 Kfz/24h auszugehen (entspricht den Angaben der Verkehrsmengenkarte M-V 2015). Bislang gilt im Bereich der Ortsdurchfahrt tags wie nachts 50 km/h.

Siedlungsstruktur

Die Bebauung im Plangebiet lässt sich entsprechend ihrer vorwiegenden Entstehungszeit in unterschiedliche Abschnitte unterteilen.

a) Der nördliche Abschnitt beidseitig der Einmündung der *Zinglingstraße* ist durch Gebäude im Stil der Bäderarchitektur geprägt. Es handelt sich um größere, im Einzelfall dreigeschossige Einzelhäuser in offener Bauweise. Während die Gebäude beidseitig der Einmündung der *Zinglingstraße* mit ihrem Hauptbaukörper eine einheitliche Bauflucht aufnehmen und so die Einmündung fassen, springt die Bebauung im Norden von der Straße zurück und steht angesichts einer Böschung von 5 m deutlich oberhalb der Straße ohne direkten Bezug zum Straßenraum. Der grüne, von Altbäumen bestimmte Hang sowie die freie Anordnung der Gebäudevolumina stellt dabei einen spannenden Gegensatz zur regelmäßigen Kette der Einzelhäuser auf der westlichen Straßenseite dar und bildet ein angemessenes Umfeld für die denkmalgeschützte Kirche.

Angesichts der aufgelockerten Bebauung weist der Abschnitt nur eine vergleichsweise geringe bauliche Dichte auf, der Überbauungsgrad (Hauptbaukörper/Grundstücksgröße) bewegt sich um 25% (Bahnhofstraße 1: 15%, Bahnhofstraße 3: 27%, Bahnhofstraße 5: 25%).

b) Erst mit dem Zurückweichen des Hangs ab dem Doppelhaus Bahnhofstraße 7 / 7a entsteht auch auf Straßenniveau etwas Raum für eine straßenbegleitende Bebauung. Aufgrund des nahen rückwärtigen Hangs stehen die hier noch eingeschossigen Gebäude vergleichsweise nah an der Straße. Das Gebäude im Kurvenbereich (Bahnhofstraße 9) wurde vor einigen Jahren abgerissen; die verbleibende Baulücke stellt einen städtebaulichen Missstand dar, da die Raumkante der *Bahnhofstraße* unangemessen unterbrochen wird. Zudem verstärkt das Fehlen der Bebauung die Prägnanz der angrenzenden Stützmauer des südlichen Nachbargrundstücks.

c) Ab der Kurve tritt der Einfluss der Topographie wieder stärker prägend in Erscheinung. Die Gebäude liegen im Verhältnis zur Straße um bis zu 2 m erhöht, entlang der Straße wird der Geländesprung durch eine Stützmauer abgefangen, die im Zuge des Straßenausbaus vor einigen Jahren grundhaft erneuert wurde. Grundstückszufahrten sind nur an den definierten Auffahrten möglich. Während die straßenseitige Bebauung aus vergleichsweise kleinen eingeschossigen Gebäuden mit ausgebautem Dachgeschoss besteht, wurden in den letzten Jahren rückwärtig größere zweigeschossige Gebäude errichtet, die straßenseitig zudem ein freiliegendes Souterraingeschoss aufweisen und damit dreigeschossig erscheinen (Bahnhofstraße 11, 13a).

Während straßenseitig Firsthöhen bis 18,0 m NHN vorkommen, betragen diese rückwärtig rund 21,5 m NHN.

Straßenseitige Bebauung	Traufhöhe	Firsthöhe	Rückwärtige Bebauung	Traufhöhe	Firsthöhe
Bahnhofstr. 15/15c	11,6 m	16,7 m	Bahnhofstr. 11	19,7 m	21,3 m
Bahnhofstr. 15a	12,8 m	17,8 m	Bahnhofstr. 113a	18,6 m	21,3 m

Trotz der im Vergleich zum nördlichen Abschnitt kleinteiligeren Bebauung liegt die Dichte in ähnlicher Größenordnung (Bahnhofstraße 7a: 26 %, Bahnhofstraße 11: 25%, Bahnhofstraße 13: 15%, Bahnhofstraße 13a: 23%, Bahnhofstraße 15 / 15c: 13%, Bahnhofstraße 15a: 31%).

d) Der irregulär nahezu ohne Abstand giebelständig zur Straße stehende zweigeschossige Baukörper Bahnhofstraße 17a/17b wirkt angesichts des fehlenden Vorgartens als räumliche Zäsur und leitet einen stärker verdichteten Abschnitt ein. Geprägt durch den kompakten Baukörper des angrenzenden Hotels Meerzeit (Bahnhofstraße 17 / Villa Christine) sowie des gegenüberliegenden Haus Godewind dominiert hier eine im Wesentlichen zweigeschossige Bebauung, die sich bis Bahnhofstraße 25 erstreckt. Die Gebäude stehen auf unregelmäßig geschnittenen Grundstücken und erstrecken sich zum Teil bis in eine Tiefe von rund 40 m gemessen von der straßenseitigen Grundstücksgrenze (gemäß nachwirkender Prägung des inzwischen abgerissenen Gebäudes Bahnhofstraße 19a). Auf schmalen Grundstücken orientieren sich die Gebäude giebelständig zur Straße (Bahnhofstraße 17a/17b, außerhalb Bahnhofstraße 21, 23a) und durchbrechen damit die ansonsten regelmäßig traufständige Anordnung entlang der *Bahnhofstraße*.

Die Gebäude erscheinen im Wesentlichen zwei- bzw. dreigeschossig, wobei die tatsächliche Anzahl der Vollgeschosse (gem. der Definition nach § 2 (6) LBauO M-V) angesichts des rückwärtigen Geländeanstiegs vor Ort nicht ohne Weiteres bestimmbar ist. Allerdings liegen die Gebäudehöhen in einem engen Rahmen, so dass für Neubauten eine klare Prägung besteht.

Straßenseitige Bebauung	Traufhöhe	Firsthöhe	Rückwärtige Bebauung	Traufhöhe	Firsthöhe
Bahnhofstr. 17a	15,0 m	16,7 m	Bahnhofstr. 17b	15,6 m	17,4 m
Bahnhofstr. 17	16,4 m	18,6 m			
Bahnhofstr. 19	15,6 m	18,9 m			

Die bauliche Dichte liegt auch hier in der Regel unter 30% (Bahnhofstraße 17 a/b: 26 %, Bahnhofstraße 19: 29%). Ausgenommen hiervon die gewerblich genutzte Villa Christine mit einer Überbauung (ohne Tiefgarage) von 44%; im Zuge der geplanten Erweiterung auf Flst. 231/2 besteht jedoch die Möglichkeit, den Überbauungsgrad rechnerisch den Nachbargrundstücken anzugleichen.

Bebauung im Plangebiet

Im Rahmen der Bestandsermittlung wurden für das Plangebiet grundstückswise die genehmigte bzw. tatsächlich vorhandene Nutzung dokumentiert:

Nr.	Bezeichnung	Flurstück	Ein- wohner	Betten	Bauge- nehmung	genehmigte Nutzung
Bahnhofstraße						
1	"Sanssouci"	68/2 ; 67/4 ; 67/3 ; 67/2			02.04.1993	Nutzungsänderung von Alterspflegeheim zu Ferien- appartements
3	Bäckerei Horn	1/2			14.04.1981 01.04.1982 01.07.1986 08.05.1987 08.04.1998	Werterhaltung und Badeinbau Reko. Mehrzweckschuppen Gartenlaube Rekonstruktion Bäckerei Errichtung Werbeanlage
5	"Stadt Ham- burg"	151/3			30.06.1999 24.09.1999 14.08.2002 12.08.2003 01.10.2003 25.03.2008 17.12.2008 15.07.2009 06.08.2009 06.12.2011	BG Errichtung Bettenhaus zum Hotel BG Sanierung und Erweiterung Hotel 1. Verl. BG Errichtung Bettenhaus Hotel 1. Verl. BG Sanierung und Erweiterung Hotel 2. Verl. BG Sanierung und Erweiterung Hotel Ab- lehnung Wiederaufnahme des leer stehenden Gebäudes Wiederaufnahme des Gebäudes, Zusage zur Vor- anfrage Teilbaugenehmigung für Umbau und Sanierung eines Gebäudes als Wohn- und Geschäftshaus Umbau und Sanierung eines Gebäudes als Wohn- und Geschäftshaus 1. Nachtrag zur BG vom 06.08.2009 - Umbau und Sanierung des Gebäudes zur Nutzung als Wohn- und Geschäftshaus
7	Altes Zollhaus	145/2			29.03.1977 08.01.1982 02.11.1982 28.12.1993	Umbau des vorhandenen Schuppens Reko. Schuppen baul. Veränderung zum Einbau einer Etagenhei- zung Vergrößerung Dachgaube
7a	Altes Zollhaus	145/1			17.03.1994	Errichtung Wintergarten
9		144 ; 143				unbebaut
11		142 ; 138 ; 137/5 ; 137/3			15.01.2002 20.06.2013 13.03.2014	1. Verl. BG v. 11.03.1999, Neubau zwei MFH BG Neubau Wohnhaus mit 5 Fewo und TG 1. Nachtrag zu BG
13	Eigenheim	137/7				
13 a	Eigenheim	137/6			29.10.2001 25.03.2008 08.05.2017	BG Neubau EFH mit Garage Anzeige über Verklinkerung eines Bestandswohn- hauses Keine Genehmigung für Nutzungsänderung Wohn- haus zu Ferienhaus
15	Doppelhaus- hälfte	135/4			09.06.1980 08.05.1987 01.04.1999 06.12.2002	Anbau Windfang Pkw-Garage mit Unterstellraum Sanierung Wohnhaushälfte Sanierung Giebel Wohnhaus (für beide Doppel- haushälften)
15 a	Eigenheim	135/1 ; 233/3			09.06.1980 08.11.2000	Errichtung Mehrzweckschuppen Errichtung einer Gartenlaube
15 c	Doppelhaus- hälfte	135/3			01.04.1999 09.06.1980 08.11.2000	Sanierung Wohnhaushälfte Mehrzweckschuppen Errichtung einer Gartenlaube
17	Hotels Meerzeit	233/1			23.12.1999 15.11.2000 28.01.2016	Neubau, Sanierung, Umbau und Erweiterung einer Pension Errichtung Werbeanlage Villa Christine BG Umbau/Erweiterung Villa Christine, NÄ im Hofgebäude EFH, im EG in Hotelzimmer, im OG in Wohnung, Erweiterung des Zwischenbaus (Perso- nenaufzug und Hotelzimmer)
17 a	Wohnblock	233/4			31.07.1972 19.06.1973 20.04.1987	Bau einer Gartenlaube in der Größe v. 5,00 x 3,00 m = 15m ² Grundfläche Errichtung einer Gartenlaube Typ GL 72, Größe 2,50 x 5,0 m Erweiterung Gartenlaube
17 b	Wohnblock	233/4			03.03.1982	Reko. einer Garage

19	Wohnhaus	231/1	06.01.1987 17.02.1999	Garagenneubau Neubau Wohnhaus mit 9 Wohnungen
19 a	Wohnhaus abgerissen	231/2		Neubebauung als Erweiterung des Hotels Meerzeit geplant

Allgemein besteht die Bebauung entlang der Bahnhofstraße aus einer Gemengelage von Wohnnutzung und gewerblichen Nutzungen. Die gewerblichen Nutzungen umfassen vor allem touristische Nutzungen, aber auch klassische Handwerksbetriebe:

- Ferienappartements: Bahnhofstraße 1 („Sanssouci“), Bahnhofstraße 11,
- Beherbergungsbetriebe: Bahnhofstraße 17 („Villa Christine“),
- Handwerksbetriebe Bahnhofstraße 3 (Bäckerei Horn).

1.4.2) Bebauungspläne im Umfeld des Plangebietes

Das weitere Umfeld des Plangebiets ist geprägt durch die Bebauung der Ortslage Binz. Für angrenzende Flächen bestehen dabei bereits bestandskräftige Bebauungspläne, die die zukünftige Entwicklung dieser Bereiche festlegen (vgl. Abbildung 3):

- Für den im Nordwesten auf der gegenüberliegenden Straßenseite angrenzenden Abschnitt der *Bahnhofstraße* (Bahnhofstraße 2 bis 34) setzt der Bebauungsplan Nr. 3 „Schmacher See“ ein Mischgebiet nach § 6 BauNVO fest. Zulässig ist einheitlich eine zweigeschossige Bebauung mit GRZ 0,6 in offener Bauweise als Einzelhäuser. Es besteht in diesem ebenen Bereich historisch eine stark verdichtete Bebauung aus vorwiegend zweigeschossigen Einzelgebäuden mit umfangreicher rückwärtiger Hofbebauung.
- In der *Zinglingstraße* grenzt der Geltungsbereich des einfachen Bebauungsplans Nr. 26 „Wohnbebauung Zinglingsberg Mitte“ an, der hier ein sonstiges Sondergebiet „Tourismus und Wohnen“ festsetzt. Zulässig sind v.a. kleine Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Ferienhäuser und Wohngebäude. Da keine GRZ festgesetzt wurde, regelt sich das Maß der baulichen Nutzung über das Einfüßegebot nach § 34 BauGB. Es besteht im angrenzenden Abschnitt eine aufgelockerte Wohnbebauung.
- Südwestlich der *Zinglingstraße* liegt der Wohnpark „Stadt Hamburg“, der im Bebauungsplan Nr. 2 „Zinglingsberg“ als Ferienhausgebiet nach § 10 BauNVO ausgewiesen ist. Zulässig ist eine zweigeschossige Bebauung mit Firsthöhen bis 12 m und einer GRZ von 0,4. Die Gebäudegrößen sind jedoch durch Baufenster eng vorgegeben. Die Bebauung wurde bis auf zwei rückwärtige Baufenster umgesetzt.
- Im Bereich der Bahnhofstraße 11 bis 29 grenzt rückwärtig der Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplan Nr. 2 „Zinglingsberg“ an. Ausgewiesen ist ein allgemeines Wohngebiet mit einer eingeschossigen Bebauung mit Firsthöhen bis 9 m und einer GRZ von 0,4. Touristische Nutzungen (Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Ferienwohnungen) wurden ausgeschlossen. Der an Bahnhofstraße 17a,b angrenzende Bereich wurde 2018 im Zuge einer 2. Änderung und Ergänzung erneut überplant; dabei wurde die *Zinglingstraße* bis zur Plangebietsgrenze weitergeführt.
- Zwischen Bahnhofstraße 29 und der Einmündung Klünderberg sieht der Bebauungsplan Nr. 2 „Zinglingsberg“ rückwärtig des Plangebiets weitere allgemeine Wohngebiete vor. Nördlich der Straße *Am Kleinbahnhof* ist eine ein- bis zweigeschossige Wohnbebauung mit Firsthöhe bis 7 m und einer GRZ von 0,4 zulässig. Zwischen *Am Kleinbahnhof* und *Klünderberg* schließen allgemeine Wohngebiete für eine zweigeschossige Bebauung mit Firsthöhe bis 12 m und einer GRZ von 0,4 an.

Für den bislang unbebauten Bereich auf der gegenüberliegenden Straßenseite der *Bahnhofstraße* ist der Bebauungsplan Nr. 39 „Wohnen am Potenberg“ in Aufstellung. Entlang der *Bahnhofstraße* soll ein Mischgebiet ausgewiesen werden; die Nutzungseinschränkungen entsprechen den auch für das Plangebiet vorgesehenen.

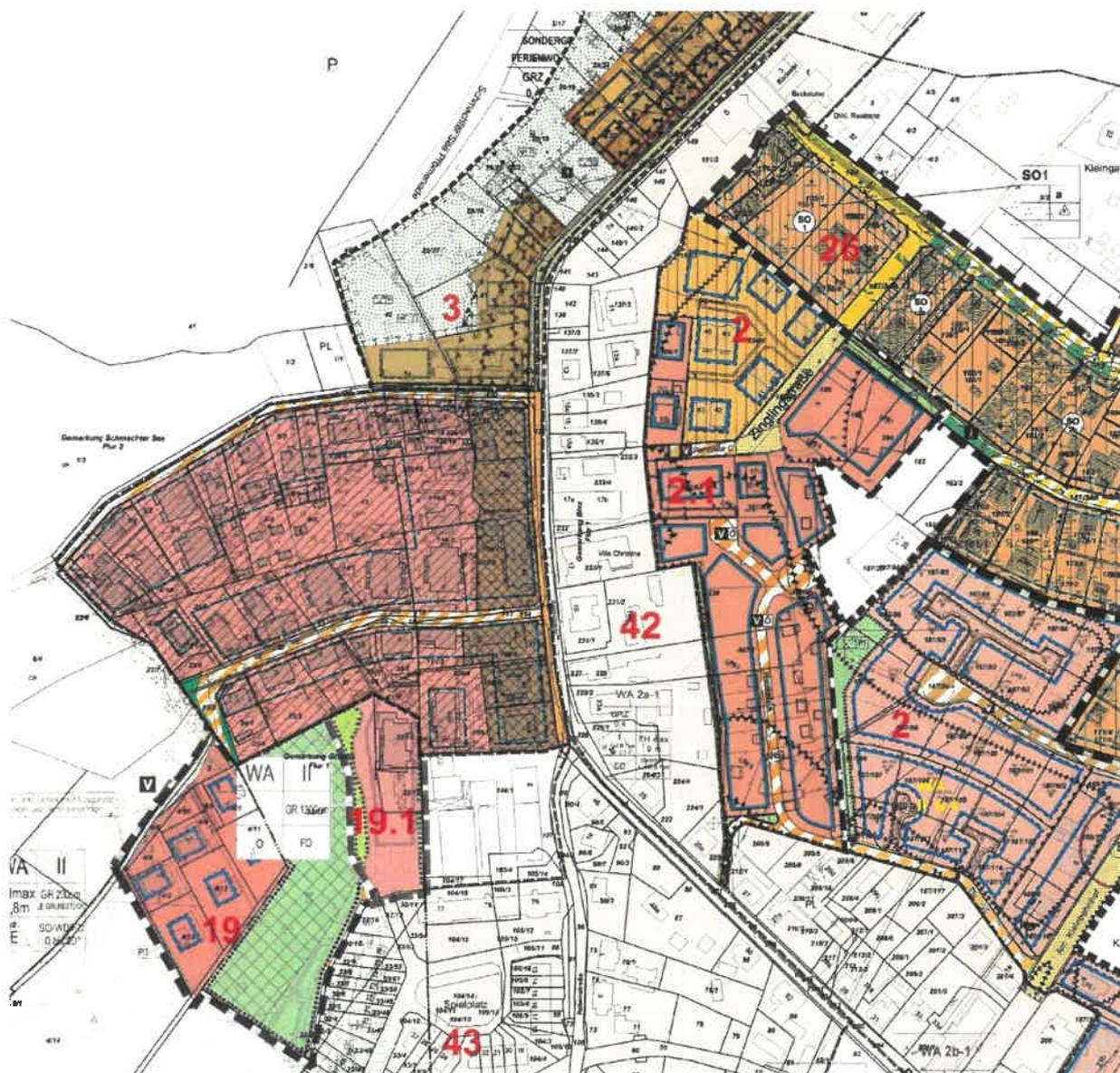


Abbildung 3: Zusammenstellung der Bebauungspläne für die nähere Umgebung

1.4.3) Schutzgebiete

Das Plangebiet selbst tangiert als Teil der Ortslage keine Schutzgebiete. Schutzgüter befinden sich erst in einem größeren Umfeld.

In einem Abstand von rund 380 m in östlicher Richtung, getrennt durch die Bebauung entlang des Klünderbergs, beginnen das EU-Vogelschutzgebiet DE 1647-401 „Granitz“ sowie überlagernd das FFH-Gebiet DE 1647-303 „Granitz“. Die Natura 2000 Schutzgebiete sind bei im Detail leicht abweichender Abgrenzung auch Bestandteil des Biosphärenreservats „Südost-Rügen“, das hier rechtlich als Naturschutzgebiet gefasst ist.

Westlich der Ortslage in einem Abstand von 70 m zum Plangebiet schließt das Landschaftsschutz-

gebiet L81 „Ostrügen“ an. Überlagert wird das LSG teilweise durch das Naturschutzgebiet 292 „Schmachter See und Fangerien“.

Im Biotopverzeichnis ist für das Plangebiet keine Eintragung gesetzlich geschützter Biotopverzeichnisse verzeichnet.

1.4.4) Denkmalschutz

Das Plangebiet liegt teilweise innerhalb des Denkmalbereichs Hauptstraße, Strandpromenade, Putbuser Straße, Bahnhofstraße, Elisenstraße, Heinrich-Heine-Straße und Schwedenstraße im Ostseebad Binz (gem. Verordnung zur zweiten Änderung vom 18.06.2019). Der Denkmalbereich umfasst innerhalb des Plangebiets die Gebäude Bahnhofstraße 3, 5, 7/7a, 9 einschließlich der zugehörigen Grundstücke, der Verkehrs- und Freiflächen und wird nachrichtlich in der Planzeichnung dargestellt (vgl. Abbildung 5).

Ziel der Unterschutzstellung ist die Erhaltung des städtebaulichen Grundrisses und des Erscheinungsbildes seiner baulichen Anlagen und Strukturen, die durch ihre historische Substanz geprägt werden. Soweit eine Erneuerung der Bausubstanz unumgänglich ist, soll unter Berücksichtigung des Verhältnisses zwischen zu erneuernder und zu erhaltender originaler Substanz abgewogen werden, inwieweit eine originalgetreue oder eine freiere Gestaltung umgesetzt werden kann. Die Fläche, das Straßensystem, die Platzräume und die Baufluchten sowie die Silhouette, die Maßstäblichkeit der Bebauung, die stadträumlichen Bezüge und die Frei- und Verkehrsflächen sind gemäß der weiteren Ausführungen in der Verordnung zu erhalten.



Abbildung 4: Schutzgebiete: Quelle Umweltkarten M-V

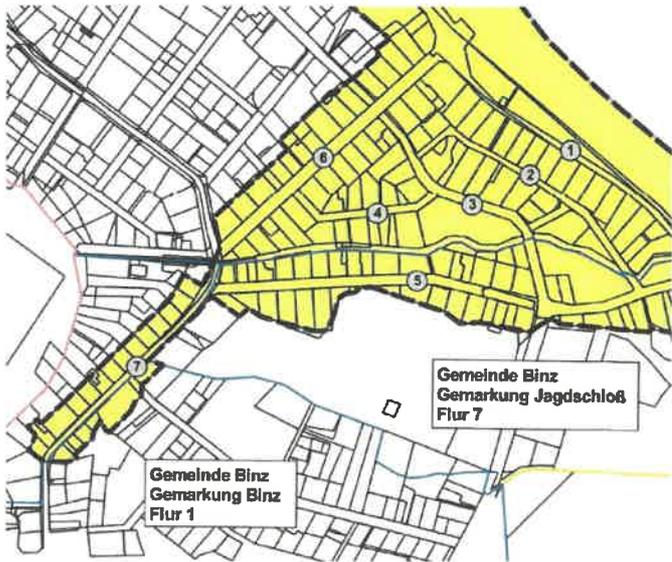


Abbildung 5: Denkmalbereich

Als bestimmend für den historischen städtebaulichen Grundriss wird angeführt:

- das Straßensystem einschließlich der Strandpromenade,
- die Flächen des zentralen Platzes am Beginn der Seebrücke sowie des Kurplatzes,
- die überlieferte Parzellenstruktur mit ihrer Bebauung,
- die historischen Baufluchten, welche die Straßenräume begrenzen.

Das historische Erscheinungsbild wird u.a. festgemacht an

- den baulichen Anlagen (einzeln stehende Gebäude, die zwischen 1890 und 1910 als Sommerresidenzen errichtet und nach 1945 winterfest gemacht wurden),
- der Maßstäblichkeit der Bebauung (Höhe und Volumen der überlieferten Bebauung, die mit Ausnahme des dominierenden Kurhauses nur gering differieren),
- der räumlichen Bezüge (mit Trauf- und Firsthöhen in ihrer Differenzierung, Dachformen, Gauben, Giebel),
- der überlieferten Gestaltung außen sichtbarer Bauteile.

Im Plangebiet sind derzeit keine Bau- oder Bodendenkmale bekannt.

2) Städtebauliche Planung

2.1) Planungskonzept

Mit der Planung soll die weitere Entwicklung des Planungsgebiets planungsrechtlich abgesichert werden.

Die *Bahnhofstraße* soll schon aufgrund ihrer Funktion als Ortsdurchfahrt über einen größeren Abschnitt hinweg einen repräsentativen Charakter ausbilden. Dabei sind folgende Punkte relevant:

- Sicherung und Stärkung öffentlichkeitswirksamer Nutzungen: Grundsätzlich ist die Ansiedlung gewerblicher Nutzungen wie auch gemischt genutzter Wohn- und Geschäftshäuser städtebaulich positiv zu werten, da gewerbliche Nutzungen zu einer Belebung beitragen - schließlich wird die *Bahnhofstraße* als Verbindung zwischen dem Ortszentrum (zentraler Versorgungsbereich) und dem Kleinbahnhof auch von Fußgängern vergleichsweise stark frequentiert und bietet damit die Chance, den vergleichsweise kleinen Zentrumsbereich räumlich zu erweitern.
- Ausbau der Wegebeziehungen und der Verkehrsflächen: Die fehlende Beziehung von der *Bahnhofstraße* zu den östlich anschließenden Siedlungsbereichen soll durch Herstellung einer neuen Straße (mit Anbindung an den südlichen Ast der *Zinglingstraße*) verbessert werden. Über das im Quartier geplante Fußwegenetz entsteht so eine Verbindung sowohl zur *Zinglingstraße*, zum *Amselweg* sowie zum *Am Kleinbahnhof* (vgl. Bebauungsplan Nr. 2, 2. Änderung und Ergänzung).
Im Kurvenbereich der *Bahnhofstraße* wurde zudem beim bisherigen Ausbau der Ortsdurchfahrt zudem aus eigentumsrechtlichen Gründen auf die Herstellung eines ordnungsgemäßen Fußwegs verzichtet. Angesichts des starken Verkehrsaufkommens auf der *Bahnhofstraße* sind erzwungene Fußgängerquerungen zu minimieren. Im Bebauungsplan sollen die erforderlichen Verkehrsflächen für einen durchgehenden Fußweg gesichert werden.
- Sicherung des Straßenbilds: Das Straßenbild ist, vor allem im zentrumsnahen nördlichen Abschnitt, durch die Asymmetrie des Straßenraums mit einer dichten straßenbegleitenden Bebauung auf der Westseite sowie einer Abfolge aufgelockerter Einzelhäuser und grüner Hangbereiche auf der im Plangebiet liegenden Ostseite geprägt. Durch vergleichsweise präzise Vorgaben zur Stellung der Baukörper sowie durch den Schutz grüner unbebauter Bereiche einschließlich des prägenden Baumbestands wird das charakteristische Straßenbild gewahrt.
Im südlichen Abschnitt sollen Fremdkörper wie v.a. der ohne Vorgarten mit der Schmalseite an die Straße stoßende Wohnblock (*Bahnhofstraße 17a/b*) durch eine ortsübliche Bebauung ersetzt werden.

2.2) Festsetzungen

2.2.1) Art der baulichen Nutzung

Entsprechend der Vorgaben des Flächennutzungsplans werden Mischgebiete nach § 6 BauNVO festgesetzt. Mischgebiete dienen dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören.

Im Rahmen der Planung wird der Nutzungsartenkatalog des Mischgebiets damit aus städtebaulichen Gründen eingeschränkt. Abweichend von § 6 (2) BauNVO sollen Gartenbaubetriebe und Vergnügungsstätten sowie vergleichbare Einrichtungen des Erotik-Dienstleistungsgewerbes nicht Bestandteil des Bebauungsplans werden und damit unzulässig bleiben.

- Gartenbaubetriebe unterliegen gem. § 201 BauGB dem Begriff der Landwirtschaft, wären folglich nach § 35 BauGB auch im Außenbereich privilegiert zulässig und sind nicht auf knappe Flächen in prominenter Lage innerhalb des Siedlungsraums angewiesen.
- Vergnügungsstätten sowie auch Bordelle und Wohnungsprostitution (Erotik-Dienstleistungsbetriebe als Teilmenge der sonstigen nicht wesentlich störenden Gewerbebetriebe) könnten einen Trading-Down-Effekt bewirken und würden dem angestrebten Erschei-

nungsbild des u.a. auf Familienurlaub ausgerichteten Ostseebades an der Ortsdurchfahrt widersprechen. Seriöse Dienstleistungs- und Einzelhandelsbetriebe meiden Standorte in unmittelbarer Nähe eines Bordells oder einer bekannten Prostituiertenwohnung, weil sich ihre Kunden nicht gerne in unmittelbarer Nähe solcher Etablissements sehen lassen möchten.

Voraussetzung für die Mischgebietsausweisung ist, dass die beiden Hauptnutzungsarten (Wohnen und Gewerbe) prägend im Gebiet vorhanden sind bzw. zukünftig vorhanden sein können. Mit der Mischgebietsausweisung wird die bestehende Gemengelage festgeschrieben und die Ansiedlung zusätzlicher Betriebe gemäß des Planungskonzepts (vgl. Abschnitt 2.1) rechtlich gesichert. Die am Standort produzierende Bäckerei wäre (schon aufgrund ihrer Betriebszeiten) in einem allgemeinen Wohngebiet unzulässig, eine anstehende bauliche Erneuerung der Bäckerei soll am Standort zulässig bleiben. Auch das bislang mit einem Wohngebäude bebaute Flst. 231/2 soll zukünftig dem angrenzenden Beherbergungsbetrieb zugeschlagen und damit einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden; der Beherbergungsbetrieb wird dann mit 3.150 qm Grundstücksfläche die Größe der angrenzenden Wohngrundstücke deutlich übertreffen und das Umfeld entsprechend prägen (z.B. auch mit Lärmemissionen durch den Verkehr von Anlieferung und Gästen). Zusammen mit den gewerblichen Nutzungen in den Gebäuden *Bahnhofstraße* 1, 5, 11 bestehen damit in 5 Gebäuden gewerbliche Nutzungen, die eine Ausweisung als Mischgebiet begründen.

In der Zukunft wird darauf zu achten sein, dass hinzutretende Nutzungen die bestehende Gemengelage nicht einseitig zugunsten der Wohnnutzung oder der gewerblichen Nutzungen auflösen. Nach § 15 BauNVO sind die aufgeführten baulichen und sonstigen Anlagen im Einzelfall unzulässig, wenn sie nach Anzahl, Lage, Umfang oder Zweckbestimmung der Eigenart des Baugebiets widersprechen.

Mit Bebauung der Baulücke *Bahnhofstraße* 9 besteht die Möglichkeit, die Nutzungsmischung im Gebiet weiter zu verbreitern und zu stärken (z.B. Wohn- und Geschäftshaus mit gewerblicher Erdgeschossnutzung und Wohnnutzung in den Obergeschossen).

Ungeachtet der Nutzungsmischung in dem überplanten Abschnitt der *Bahnhofstraße* wird der Mischgebietscharakter darüber hinaus auch in den angrenzenden, planungsrechtlich ebenfalls als Mischgebiet festgelegten Abschnitten gewährleistet sein. Auf der unmittelbar gegenüberliegenden Straßenseite der *Bahnhofstraße* (vgl. Bebauungsplan Nr. 3 „Schmacher See“), existieren neben mehreren Hotels und Pensionen (Beherbergungsbetriebe) Läden, Handwerksbetriebe (Bäckerei „Cafehaus Schwarz“) und Gastronomie. Die Aufteilung des Mischgebiets entlang der *Bahnhofstraße* auf unterschiedliche Bebauungspläne steht der Ausbildung einer einheitlichen Gebietscharakteristik nicht entgegen.

2.2.2) Überbaubare Grundstücksflächen

Die überbaubare Grundstücksfläche wird grundstücksweise durch Baufenster angegeben.

Grundsätzlich wird dabei ein Vorgarten entsprechend der örtlich vorhandenen Bauflucht berücksichtigt.

- Im nördlichen Abschnitt (*Bahnhofstraße* 1) wird der vergleichsweise große Abstand zur Straße (12,0 m) und damit die Stellung des Gebäudes auf dem Hang bzw. der grüne Böschungsbereich selber gesichert. Das Gebäude schließt an die denkmalgeschützte Kirche an; im Sinne des Umgebungsschutzes (§ 7 (1) Nr. 2 DSchG M-V) muss sichergestellt sein, dass auch im Falle einer Neubebauung das Erscheinungsbild der Kirche (d.h. ihre räumliche Situation im Grünen) nicht erheblich beeinträchtigt wird.
- Im Einmündungsbereich der *Zinglingstraße* bildet der Bestand eine nahezu einheitliche Bauflucht aus (*Bahnhofstraße* 3, 5), wodurch der über Eck gestellte Turm des ehem. Hotels "Stadt Hamburg" wirkungsvoll zur Geltung kommt. Durch die Einbeziehung des Bereichs in die Verordnung über den Denkmalbereich Hauptstraße, Strandpromenade, Putbuser Straße, *Bahnhofstraße* im Ostseebad Binz wurde die Bedeutung der räumlichen Situation für die Ortsgeschichte auch rechtlich verankert (gem. 2. Änderung vom 13.06.2019). Im Zuge der Planung soll die räumliche Situation planungsrechtlich gesichert werden; hierzu werden die prägenden Kanten durch Baulinien dauerhaft vorgegeben. Für evtl. Erweiterungen bestehen rückwärtig ausreichende Potenziale. Für Flst. 151/3 wird eine rückwärtige Be-

bauung nach dem Vorbild der Nachbarschaft (Zinglingstraße 33) zugelassen, die aufgrund ihres Abstands zum prägenden Eckgebäude sowie zur Bahnhofstraße (getrennt durch grünen Böschungsbereich) die räumliche Struktur nicht wesentlich verändern wird und damit mit den Vorgaben der Denkmalbereichssatzung (vgl. Abschnitt 1.4.4) vereinbar ist.

- Der angrenzende Bereich zwischen Böschung und Kurve ist durch ein historisches Doppelhaus geprägt (Bahnhofstraße 7/7a), das heute nahezu ohne Abstand an der *Bahnhofstraße* steht. Diese Situation entspricht nicht der ursprünglichen, vielmehr hat sich die Straße mit der Verbreiterung der befestigten Verkehrsflächen dem Haus genähert. Durch eine moderate Rücknahme der Baugrenze um 2,0 m wird ein minimaler Vorgarten wiederhergestellt, ohne dass die räumliche Situation insgesamt erheblich verändert würde. Durch die leichte Rücknahme der Bauflucht wird die Lärmbelastung der Straßenfassade leicht um knapp 2 dB(A) verringert.
- Jenseits der Kurve (Bahnhofstraße 11 bis 15a) rücken die Gebäude – schon bedingt durch den Geländeanstieg – deutlich von der Straße zurück. Für den Bereich wird mit 5,0 m Abstand die bisherige Stellung gesichert.
- Südlich des neuen Anschlusses der *Zinglingstraße* ist die *Bahnhofstraße* beidseitig durch größere Gebäude geprägt (Hotel Meerzeit/Villa Christine, Haus Godewind). Negativ fällt der bestehende Wohnblock Bahnhofstraße 17a/17b auf, der ohne Vorgarten mit seiner Schmalseite an die Straße grenzt. Zukünftig soll auch hier der ortsübliche Vorgarten durch ein Zurücksetzen der Bauflucht hergestellt und die ursprüngliche Gliederung der Bebauung in zwei Reihen wieder herausgearbeitet werden. Hierzu werden für den Fall einer Neubebauung Bahnhofstraße 17a/b zwei getrennte Baufenster vorgesehen. Der Ersatzneubau für das abgerissene Gebäude Bahnhofstraße 19a soll gegenüber dem früheren Standort nach Osten verschoben werden (mit Ausweitung der Bautiefe gegenüber der bisherigen Bebaubarkeit), um die straßenseitige Bebauung nicht zu bedrängen und die zweite Reihe deutlicher räumlich abzusetzen.

Außerhalb der überbaubaren Grundstücksgrenzen können nach § 23 (5) BauNVO Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO zugelassen werden. Das Gleiche gilt für bauliche Anlagen, soweit sie nach Landesrecht in den Abstandsflächen zulässig sind oder zugelassen werden können. Dies umfasst auch unterirdische Baukörper wie Tiefgaragen, da unterirdische Anlagen in den Abstandsflächen allgemein zulässig sind, weil die Abstandsflächen nach Landesrecht nur von oberirdischen baulichen Anlagen freizuhalten sind. Da die Verweisung auf Landesrecht als dynamische und nicht als statische Verweisung zu verstehen ist, d.h. die Rechtslage zum Zeitpunkt der Bauantragstellung maßgeblich ist (VGH BW, Beschluss vom 06.09.1995 – 8 S 2388/95), wird die Ausnahme ausdrücklich als textliche Festsetzung gefasst. Gerade aufgrund des ansteigenden Geländes sind rückwärtige Tiefgaragen mit Überschreitungen der Baugrenzen geeignet, die Stellplätze störungsarm (hinsichtlich Lärm und Ortsbild) anzuordnen.

Einschränkend wird als Voraussetzung festgesetzt, dass mit Garagen, überdachten Stellplätzen / Carports, Überdachungen und Nebengebäuden ein Abstand von mindestens 3,0 m zur festgesetzten Straßenbegrenzungslinie einzuhalten ist. Damit soll eine räumliche Einengung des Straßenraums durch straßennahe raumhaltige Nebenanlagen ausgeschlossen und eine allzu große Präsenz der Nebenanlagen im Straßenbild verhindert werden. Für nicht überdachte Stellplätze wird ein Abstand von mindestens 2,0 m zur festgesetzten Straßenbegrenzungslinie gefordert, um eine Störung des Straßenbilds durch geparkte Pkw auszuschließen. Die *Bahnhofstraße* ist als Ortsdurchfahrt sowie Fußgängerachse vom Kleinbahnhof ins Zentrum Aushängeschild des Ostseebades, der nördliche Abschnitt des Plangebiets ist selbst als Teil des Denkmalbereichs bereits erweiterter Zentrumsbereich.

2.2.3) Bauweise

Das Gebiet ist in grundsätzlich offener Bauweise (Einzelgebäude mit seitlichem Grenzabstand) bebaut. Die Gebäude nutzen jedoch die in der offenen Bauweise möglichen Gebäudelängen von bis zu 50 m nicht einmal ansatzweise aus. Die Bestandsgebäude an der Bahnhofstraße sind in den verdichteten Abschnitten maximal 35 m lang (Bahnhofstraße 17a/b, 17), erreichen ansonsten aber kaum eine Länge von als 20 m.

Zur Sicherung der Maßstäblichkeit wird eine auf den Grundsätzen der offenen Bebauung gründende abweichende Bauweise festgesetzt (d.h. Einhaltung einer seitlichen und rückwärtigen Grenzabstands), in der die Gebäudelänge jedoch auch zukünftig auf 25 m bzw. 20 m begrenzt bleibt.

Generell wird entlang der Bahnhofstraße eine Gebäudelänge von 20 m vorgesehen und damit die bestehende Maßstäblichkeit gesichert. Die Beschränkung auf 20 m entspricht der traditionell den Ort prägenden Bäderarchitektur mit ihrer Abfolge von straßenbegleitenden Einzelhäusern („Stadtvielen“) und ist auch im zentralen Ortskern bei nur wenigen Ausnahmen anzutreffen (vgl. z.B. die Analyse sowie die entsprechenden Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 1 „Zentrum“). Mit der Beschränkung der Gebäudelänge wird die Fehlentwicklung im Bereich Bahnhofstraße 17 und 17a/b eingedämmt. Für die abweichenden Bestandsgebäude werden bestandssichernde Festsetzungen berücksichtigt (TF I.7.2, vgl. Abschnitt 2.2.5).

Nur für den Bereich bis zur Einmündung der *Zinglingstraße* (Bereiche **MI-1** und **MI-2**) wird eine Gebäudelänge bis 25 m zugelassen, um der angemessenen Betonung der Ecksituation zu entsprechen. Die Festsetzung nimmt dabei bestandsorientiert das Maß des Bestandsgebäudes Bahnhofstraße 5 auf. Das historische Gebäude Bahnhofstraße 1 im Anschluss an die Kirche stellt sich aufgrund der Stellung zurückgesetzt am Hang deutlich oberhalb der Straße ebenfalls als Sonderfall dar, der für den weiteren Straßenzug nicht prägend ist.

Im südlichsten Abschnitt (Bereich **MI-4**) wird in Berücksichtigung der vorhandenen Gebäudelängen (Bahnhofstraße 17, 17a/b) ergänzend zu der Ausnahme für Bestandsgebäude eine Überschreitung bis zu einer Länge von 35 m auch für Neubauten zugelassen, wenn eine Fassadenlänge von jeweils max. 20 m nicht überschritten wird und anschließende Bauteile um mind. 5,0 m zurückspringen. Damit wird eine Baukörpergliederung vorgegeben, die gemäß des Planungsziels maßstäbliche Fassadenlängen einhält, auch wenn das Planungsziel insgesamt angesichts der bereits prägenden Bestandsbebauung nur noch eingeschränkt erreicht werden kann.

Überwiegend handelt es sich bei den Bestandsgebäuden um Einzelhäuser, im kleinteiligen mittleren Abschnitt bestehen jedoch auch vereinzelt Doppelhäuser (Bahnhofstraße 7/7a, 15/15c), so dass hier ergänzend auch zukünftig Doppelhäuser zugelassen werden.

2.2.4) Immissionsschutz

Das Plangebiet ist durch die angrenzende *Bahnhofstraße* immissionsrechtlich stark vorbelastet (vgl. Abschnitt 1.4.1).

Für die städtebauliche Planung gibt Beiblatt 1 der DIN 18005 Orientierungswerte für die Beurteilungspegel vor. Als Orientierungswerte für den Verkehrslärm sind anzusetzen

- für Allgemeine Wohngebiete tags 55 dB(A) und nachts 45 dB(A)
- für Mischgebiete tags 60 dB(A) und nachts 50 dB(A).

Entlang der *Bahnhofstraße* werden durch den bestehenden Verkehr ($M_T = 545$ Kfz/h, $p = 3\%$ bzw. $M_N = 100$ Kfz/h, $p = 3\%$) am Rand des Baufensters (bei Abstand von 6,0 m zur Mitte des nächstgelegenen Fahrstreifens in 4,0 m Höhe) die Werte tags mit 67,4 dB(A) und nachts mit 60,0 dB(A) deutlich überschritten. Die Werte der Gesundheitsgefährdung von $L_{r,T} \geq 70$ dB am Tage und von $L_{r,N} \geq 60$ dB in der Nacht werden jedoch nicht überschritten. Die dennoch sehr hohen Werte entsprechen Lärmpegelbereich V nach DIN 4109. Die Grenze zu Lärmpegelbereich IV (57 dB(A) nachts) liegt bei rund 13 m Abstand, zu Lärmpegelbereich III (52 dB(A) nachts) bei rund 30 m Abstand und zu Lärmpegelbereich II (47 dB(A) nachts) bei rund 60 m Abstand, jeweils gemessen zur Mitte des nächstgelegenen Fahrstreifens.

Der zur Bebauung vorgesehene Bereich des Plangebiets liegt demnach im Wesentlichen in den Lärmpegelbereichen III und IV, die straßenseitigen Fassaden teilweise im Lärmpegelbereich V.

Ein Verzicht auf die besonders belastete erste Reihe wäre angesichts der bereits vorhandenen Bebauung entlang der *Bahnhofstraße* sowie des für die dazwischen liegenden Baulücken bestehenden Baurechts nach § 34 BauGB ein unverhältnismäßiger Eingriff in Privateigentum. Aktive Schallschutzmaßnahmen kommen aufgrund der innerörtlichen Situation nicht in Frage.

Im Einzelfall wird eine leichte Zurücknahme der straßenseitigen Fassade vorgesehen, solange die

Bebaubarkeit der Grundstücke damit nicht wesentlich eingeschränkt wird (vgl. Bahnhofstraße 7/7a, 17a). Im Falle des Doppelhauses 7/7a wird dadurch die Lärmbelastung der Straßenfassade immerhin um knapp 2 dB(A) verringert.

Angesichts der Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 sind Schutzmaßnahmen vorzusehen. Nach Lärmaktionsplan wird eine Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h für alle Kfz auf der *Bahnhofstraße* empfohlen, wodurch Pegelminderungen von 2,4 dB(A) am Tag und in der Nacht erzielt werden. Ob die Gemeinde dies jedoch auf der als Landesstraße klassifizierten *Bahnhofstraße* umsetzen kann, ist nicht absehbar. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der Landesstraße kann nur durch Anordnung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde erfolgen.

Im Beiblatt 1 zu DIN 18 005 Teil 1, Abschn. 1.2 heißt es: *“In vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei vorhandener Bebauung, bestehenden Verkehrswegen und in Gemengelagen, lassen sich die Orientierungswerte oft nicht einhalten. Wo im Rahmen der Abwägung mit plausibler Begründung von den Orientierungswerten abgewichen werden soll, weil andere Belange überwiegen, sollte möglichst ein Ausgleich durch andere geeignete Maßnahmen (z.B. geeignete Gebäudeanordnung und Grundrissgestaltung, bauliche Schallschutzmaßnahmen - insbesondere für Schlafräume) vorgesehen und planungsrechtlich abgesichert werden.“*

Eine wirksame Maßnahme des passiven Schallschutzes ist die ausreichende Luftschalldämmung der Außenbauteile von schutzbedürftigen Einrichtungen (Wohnungen, andere Aufenthaltsräume).

Die Anforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen (einschließlich der Fenster) schutzbedürftiger Räume können entsprechend der DIN 4109 aus dem ‚maßgeblichen Außenlärmpegel‘ abgeleitet werden. Die folgende Tabelle zeigt die erforderlichen resultierenden Schalldämm - Maße erf. $R'_{w,res}$ der Außenbauteile nach DIN 4109, Tabelle 8.

Zeile	Lärmpegelbereich	'Maßgeblicher Außenlärmpegel' dB(A)	Erforderliches resultierendes Schalldämm – Maß des Außenbauteils erf. $R'_{w,res}$ in dB	
			Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume und ähnliches	Büroräume ¹⁾ und ähnliches
1	I	bis 55	30	-
2	II	56 bis 60	30	30
3	III	61 bis 65	35	30
4	IV	66 bis 70	40	35
5	V	71 bis 75	45	40
6	VI	76 bis 80	50	45

1) An Außenbauteilen von Räumen, bei denen der eindringende Lärm aufgrund der in den Räumen ausgeübten Tätigkeiten nur einen untergeordneten Beitrag zum Innenraumpegel leisten, werden keine Anforderungen gestellt.

Tabelle: Auszug aus Tabelle 8 der DIN 4109

Für die von der maßgeblichen Lärmquelle abgewandten Gebäudeseiten darf das Schalldämm-Maß ohne besonderen Nachweis bei offener Bebauung um 5 dB und bei geschlossener Bebauung bzw. bei Innenhöfen um 10 dB gemindert werden.

Bei der Ermittlung des erforderlichen gesamten Schalldämm-Maßes der Fassaden sind die Korrekturwerte K_{AL} gemäß DIN 4109-2 zu beachten. Der Korrekturfaktor K_{AL} ergibt sich aus dem Verhältnis zwischen der Gesamtfläche des Außenbauteils in Bezug zur Grundfläche eines Aufenthaltsraums.

Für die geplante Bebauung innerhalb Lärmpegelbereich V sowie IV sollten ergänzend bereits bei der Grundrissgestaltung schalltechnische Gesichtspunkte derart berücksichtigt werden, dass Schlafräume auf der von der *Bahnhofstraße* 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.

2.2.5) Ausnahmen für bestehende Anlagen

Angesichts des umfangreichen Gebäudebestands, der nach § 34 BauGB und damit unabhängig von

den Festsetzungen des Bebauungsplans entstanden ist, werden Ausnahmen vorgesehen, die im Sinne der Berücksichtigung der private Belange des Eigentumsschutzes sicherstellen sollen, dass eine angemessene Nutzungsmöglichkeit auch für solche Bestandsgebäude erhalten wird, die den Planungszielen nicht vollständig entsprechen. Mit den im Bebauungsplan vorgesehenen Ausnahmen kann verhindert werden, dass baugenehmigungspflichtige Maßnahmen am Bestand nicht von vorneherein wegen bestandsbedingter Abweichungen von den Festsetzungen scheitern. Dabei wird in Entsprechung zu § 1 (10) BauNVO unterschieden in Erweiterungen, Änderungen, Nutzungsänderungen und Erneuerung.

Erweiterung und Änderung sind bauliche Maßnahmen, die eine Umgestaltung einer baulichen Anlage durch Anbau, Umbau, Ausbau sowie Vergrößerung oder Verkleinerung bewirken. Nutzungsänderung (mit oder ohne bauliche Maßnahme) ist eine Änderung von der bisherigen in eine andere Nutzungsart. Erneuerung bedeutet nach einem Verfall, einer Zerstörung oder Beseitigung erfolgende Neuerrichtung einer der Altanlage gleichartigen Anlage von gleicher Nutzungsart an gleicher Stelle in moderner Form und Ausstattung.

Die Ausnahmen beziehen sich dabei auf folgende Fälle:

- **Baugrenze:** Mit der Zulassung einer Überschreitung der Baugrenze um bis zu 2,0 m soll gewährleistet werden, dass für Gebäude, die im Neubaufall von der Straße zurückgezogen werden sollen und daher teilweise außerhalb des Baufensters liegen, nichtsdestotrotz eine angemessene Bestandsentwicklung gewährleistet bleibt. Betroffen sind die Gebäude Bahnhofstraße 3 (0,9 m), Bahnhofstraße 7/7a (1,7 m).
- **Gebäuelänge:** Die Gebäuelänge von 20 m wird nur überschritten durch Bahnhofstraße 17 sowie 17a/b (jeweils knapp 35 m). Die Ausnahme gilt für Änderungen und Nutzungsänderungen sowie im Falle eine Erweiterung; hier jedoch nur unter der Maßgabe, dass die bestehende Gebäuelänge nicht vergrößert wird.

2.2.6) Grünordnung

Maßnahmen zur Grünordnung bestehen vor allem in der Sicherung prägender Gehölze entlang der *Bahnhofstraße* sowie gliedernder grüner Böschungsbereiche.

Anfallendes Oberflächenwasser soll im Planbereich zur Versickerung gebracht werden, soweit es die Bodenverhältnisse ohne Einschränkungen zulassen. Eine Versickerung reduziert die Abflussmenge und wirkt sich wegen der entstehenden Verdunstungskälte vorteilhaft auf das Klima im Siedlungsbereich aus. Fußwege, Stellplätze und ihre Zufahrten sind daher in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen. Die Wasser- und Luftdurchlässigkeit des Bodens wesentlich mindernde Befestigungen wie Betonunterbau, Fugenverguss, Betonierung oder Asphaltierung sind dabei unzulässig.

Hinsichtlich des Baumbestands gilt allgemein die Baumschutzsatzung der Gemeinde Ostseebad Binz sowie ergänzend der gesetzliche Baumschutz nach § 18 NatSchAG M-V. Da sich der Status der Flächen im Plangebiet nicht ändert (Siedlungsbereich, Hausgarten), ergeben sich durch die Planung keine Auswirkungen auf den Baumschutz. Für ortsbildprägende Bäume wird überlagern ein (städtebaulich begründetes) Erhaltungsgebot festgesetzt.

2.2.7) Gestaltung

Gestalterisch sollen die neu hinzutretenden Gebäude den Charakter der bestehenden Gebäude aufnehmen und weiterführen. Dabei umfassen die vorhandenen Dachneigungen sowohl klassische Steildächer mit ca. 45 Grad (Bahnhofstraße 7/7a, 13, 15, 19), als auch vergleichsweise flach geneigte Sattel- bzw. Walmdächer (z.B. Bahnhofstraße 1, 5, 11, 13a). Bei den Gebäuden mit steilem Dach handelt es sich durchweg um eingeschossige Gebäude, während mehrgeschossige Gebäude flachere Dachneigungen aufweisen. Insgesamt bewegen sich damit die Firsthöhen in einem engen Bereich. Im Falle eines Neubaus von Hauptgebäuden mit einem Vollgeschoss soll sich die Dachneigung daher auch zukünftig zwischen 35 bis 50 Grad bewegen, während für Hauptgebäude mit mindestens zwei Vollgeschossen mit 20 bis 45 Grad auch flachere Dächer zugelassen werden.

Prägend für das Erscheinungsbild ist zudem die traufständige Ausrichtung der Hauptgebäude ent-

lang der Bahnhofstraße. Dies gilt sowohl für die historische Architektur im Bäderstil (Bahnhofstraße 1, 5, 17, 23, vgl. allgemein die Ortsbildanalyse in der Begründung zur „Gestaltungssatzung für das Ostseebad Binz“) als auch für die Wohngebäude des 20. Jahrhunderts. Im Plangebiet fallen die abweichend giebelständig errichteten Gebäude (Bahnhofstraße 17a/b) als Fremdkörper störend auf. Gebäude sollen daher im Falle von Neubau auch zukünftig mit ihrem Hauptdach traufständig zur erschließenden Straße errichtet werden. Giebelständige Bauteile (Mittelrisalit, Seitenrisalite) sind nur als untergeordnete Gestaltungselemente bis zu einer Breite von 6,0 m zulässig. Um eine Bebauung von schmalen Grundstücken nicht unangemessen zu erschweren, wird abweichend von der generellen Festlegung für Gebäude mit höchstens zwei Vollgeschossen eine giebelständige Stellung zugelassen, sofern die Giebelbreite 9,0 m nicht überschreitet.

Gauben müssen sich den Dachflächen unterordnen und werden daher hinsichtlich der einzuhaltenen Abstände zum First (mind. 0,5 m) und zu den seitlichen Kanten der Dachfläche (mind. 1,5 m) sowie der zulässigen Maximalgröße (als Summe aller Gauben einer jeden Seite) festgelegt. Mit der Beschränkung auf maximal 1/2 der gesamten Dachlänge ist sichergestellt, dass die Dachaufbauten nicht die Dachfläche unangemessen überformen.

2.3) Flächenbilanz

Durch die Planung ergibt sich folgende Flächenbilanz:

<i>Nutzung</i>	<i>Fläche</i>
MI	16.340 qm
Grünfläche	1.380 qm
Wald	130 qm
Verkehrsflächen (Bestand)	2.670 qm
Gesamtgebiet	20.520 qm

2.4) Erschließung

2.4.1) Verkehrliche Erschließung.

Die Erschließung des Planungsgebietes erfolgt über die *Bahnhofstraße* (L 29). Das Plangebiet liegt im Bereich der festgesetzten Ortsdurchfahrt. Die *Bahnhofstraße* wurde in den letzten Jahren in mehreren Bauabschnitten grundhaft erneuert.

Trotz des jüngsten Ausbaus konnte jedoch aufgrund nicht verfügbarer Grundstücksflächen im kritischen Kurvenbereich auf der Innenseite kein Gehweg angelegt werden. Die Ostseite ist in diesem Bereich für Fußgänger gesperrt, so dass querender Fußgängerverkehr entsteht, was auf der stark befahrenen Straße zu unnötigen Gefahren führt. Im Zuge der Bebauungsplanung werden daher die Flächen, die für einen Ausbau des Gehwegs (mit einer Mindestbreite von 1,5 m) erforderlich sind, als Verkehrsfläche festgesetzt. Gleiches gilt für die fehlenden Ausrundungen an der Einmündung der Zinglingstraße sowie einen schmalen bereits hergestellten, aber bislang nicht flurstückstechnisch berücksichtigten Streifen vor Bahnhofstraße 1. Diese Flächen sind bei der Berechnung der zulässigen Grundfläche nach § 19 (3) BauNVO nicht als maßgebliche Grundstücksfläche heranzuziehen. Betroffen sind insgesamt die Flurstücke 142, 143, 144, 151/3, 1 der Flur 1 Gemarkung Binz sowie 68 der Flur 7, Gemarkung Jagdschloss.

Zur Verbesserung der östlich der *Bahnhofstraße* gelegenen Baugebiete wird die *Zinglingstraße* ein zweites Mal an die *Bahnhofstraße* angebunden. Von der Weiterführung der *Zwinglingstraße* ist das Flurstück 233/4 betroffen, für das eine vollständige Neubebauung geplant ist.

Für Baumaßnahmen an öffentlichen Verkehrsflächen im Sinne des Straßen- und Wegegesetzes Mecklenburg-Vorpommern (StrWG-MV) ist eine Genehmigung nach § 10 StrWG MV beim Landkreis Vorpommern-Rügen einzuholen. Der Träger der Straßenbaulast hat dafür einzustehen, dass die allgemein anerkannten Regeln der Baukunst und der Technik eingehalten werden und ihre Bauten

technisch alten Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Maßnahmen an der Bahnhofstraße sind zudem rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Straßenbauamt Stralsund als Straßenbaulastträger abzustimmen, hierzu sind Planungsunterlagen zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen. Verkehrsregelnde Maßnahmen, insbesondere durch Verkehrszeichen, unterliegen der Prüfung und Genehmigung durch die Straßenverkehrsbehörde.

Grundstückszufahrten als Anschluss der Baugrundstücke an die Straßenverkehrsflächen werden nur bis zu einer Breite von maximal 4,0 m zugelassen, um ein flächiges Überfahren der Grundstücksgrenze zu verhindern. Die Konzentration der Verkehre auf festgelegte Grundstückszu- bzw. -ausfahrten verbessert die Übersichtlichkeit. Ausgeschlossen werden damit vor allem straßenbegleitend angeordnete private Parkplätze, wodurch eine klare Abgrenzung der privaten von den öffentlichen Flächen aufgehoben und die örtliche Bauvorschrift zur Gestaltung der erforderlichen Grundstückseinfriedung unterlaufen würde. Mehrere Grundstückszufahrten auf einem Grundstück sollen untereinander einen Abstand von mind. 10 m einhalten, damit die Beschränkung der Breite nicht durch Anlage mehrerer nebeneinanderliegender Grundstückszu- bzw. -ausfahrten umgangen wird.

2.4.2) Ver- und Entsorgung

Das Plangebiet ist erschlossen. Zusätzliche Gebäude können an die bestehenden öffentlichen Ver- und Entsorgungsnetze angeschlossen werden.

Die Wasserversorgung ist über die bestehenden Anlagen des ZWAR abgesichert. Neubauten sind dementsprechend an die öffentlichen Trinkwasserversorgungsanlagen anzuschließen. Die Herstellung der Anschlussleitung für das zusätzliche Gebäude ist gesondert gemäß § 9 Abs. 3 Wasserversorgungssatzung zu beantragen.

Die Schmutzwasserentsorgung ist über die an der Plangebietsgrenze befindlichen Anlagen des ZWAR abgesichert. Öffentliche Schmutzwasserentsorgungsanlagen sind in der *Bahnhofstraße* vorhanden. Die bebauten Grundstücke sind an diesen Anlagen angeschlossen. Neubauten sind dementsprechend anzuschließen.

Das von bebauten oder künstlich befestigten Flächen abfließende Niederschlagswasser ist Abwasser gemäß § 39 Landeswassergesetz (LWaG). Mit Ausnahme des von öffentlichen Verkehrsflächen im Außenbereich abfließenden Niederschlagswassers (Träger der Straßenbaulast) unterliegt die Abwasserbeseitigungspflicht der zuständigen Körperschaft (§ 40 (1 und 4) LWaG). In diesem Fall ist der Zweckverband Wasserversorgung und Abwasserbehandlung Rügen (ZWAR) Entsorgungspflichtiger. In der *Bahnhofstraße* befindet sich ein öffentlicher Regenwasserkanal. Die angrenzenden Grundstücke sind an diesen angeschlossen. Neubauten in diesem Bereich sind dementsprechend anzuschließen.

Die Löschwasserversorgung kann über die sich im Umfeld des Plangebietes befindlichen Hydranten in der *Bahnhofstraße* (Hy-Nr. 05017, 05019 und 05020) erfolgen, über die jeweils maximal 96,00 m³/h Löschwasser bereitgestellt werden. Bei gleichzeitiger Nutzung von mehreren Hydranten steht auch nur maximal 96,00 m³/h Löschwasser zur Verfügung.

Zur Gasversorgung besteht ein flächendeckendes Versorgungsnetz. Das Plangebiet ist gemäß Konzessionsvertrag durch Anlagen des Versorgungsunternehmens EWE AG (Energieversorgung Weser Ems AG) erschlossen.

Die Stromversorgung wird über die bestehenden Anlagen der EDIS AG sichergestellt. Die Leitungsführungen sind als Erdkabel ausgeführt.

Der Bebauungsplan ist telekommunikationstechnisch erschlossen, eine Erweiterung ist nur noch in Bebauungslücken erforderlich. Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes in den Bebauungslücken ist es notwendig, dass Beginn und Ablauf der Bauausführung der Deutschen Telekom Technik GmbH so früh wie möglich, mindestens zwei Monate vor Baubeginn, schriftlich angezeigt werden.

Im Plangebiet wird die Entsorgung der Rest- sowie der Bioabfälle gemäß der Satzung über die Abfallwirtschaft im Landkreis Vorpommern-Rügen in der aktuellen 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 Ver-

kaufsverpackungen, durch hierfür beauftragte private Entsorger.

3) Auswirkungen

3.1) Abwägungsrelevante Belange / Zusammenfassung

Neben den unter Punkt 1.2 genannten Planungszielen sind bei der Planung insbesondere die im Folgenden überblickshaft genannten Belange zu berücksichtigen:

- Die Erhaltung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile: Mit der Planung soll die weitere bauliche Entwicklung des bestehenden Siedlungsgebiets entlang der *Bahnhofstraße* in geordnete Bahnen gelenkt werden.
- Angesichts der Betroffenheit von randlichen Waldflächen ist den Belangen der Forst Rechnung zu tragen. Waldflächen nach § 2 LWaldG M-V werden nachrichtlich übernommen. Von Wald ist mit baulichen Anlagen nach § 20 LWaldG M-V ein Abstand von 30 m einzuhalten; dabei sind bestehende Gebäude im Waldabstand sowie der durch die Bestandsbebauung geprägte Waldabstand entsprechend zu berücksichtigen (vgl. § 3 (2) Nr. 1 WAbstVO M-V). Der durch bestehende Wohngebäude örtlich geprägte Waldabstand wird nicht weiter zu Lasten des Waldes verringert.
- Gesunde Wohn- und Arbeitsbedingungen sind angesichts der Lärmbelastung durch die stark befahrene *Bahnhofstraße* (L29) sicherzustellen. Angesichts der Bestandssituation sind städtebauliche Maßnahmen (Vergrößerung der Abstände zur Schallquelle, Lärmschutzwand, Grundrisslösungen) nicht möglich. Der Lärmaktionsplan sieht die Reduzierung der Geschwindigkeit v.a. im Zeitraum nachts vor, wodurch Pegelminderungen von rund 2,4 dB(A) erzielt werden könnten. Planungsrechtlich wird die Verpflichtung zum Selbstschutz (passiver Schallschutz an den Gebäuden nach DIN 4109) festgesetzt.
- Im Planbereich befinden sich einzelne wertvolle Großgehölze, die einem besonderen Schutz durch § 18 NatSchAG M-V bzw. gemeindlicher Baumschutzsatzung unterliegen. Den Belangen des Naturschutzes ist angesichts der bestehenden Bebauung sowie der Zugehörigkeit zum Siedlungsbereich dennoch eine eher untergeordnete Bedeutung in der Abwägung einzuräumen. Angesichts der Bestandsorientierung (Sicherung der Gebietscharakteristik) ist die Planung nicht geeignet, sich auf die Anforderungen des Naturschutzes erheblich negativ auszuwirken. Der Siedlungsbereich wird nicht vergrößert; das Maß der baulichen Nutzung nicht verändert. Für den Baumbestand gilt die Baumschutzsatzung der Gemeinde Ostseebad Binz, auf die im Textteil der Satzung (Teil B) hingewiesen wird. Einzelne wertgebende bzw. stadtbildwirksame Bäume werden mit Erhaltungsgebot belegt.
- Die Belange der Baukultur, insbesondere des Orts- und Landschaftsbilds. Allgemein kommt dem Schutz des Orts- und Landschaftsbilds in der Gemeinde schon wegen seiner Bedeutung für den Tourismus eine hohe Bedeutung zu. Insgesamt ist für die zukünftig zu errichtenden Gebäude eine Bauweise anzustreben, die sich harmonisch in den Bestand einfügt.

Angesichts des bestehenden Baurechts ist den privaten Belangen eine sehr hohe Bedeutung beizumessen. Im Plangebiet bestehen umfangreiche bauliche Anlagen / Nutzungen und damit Sachgüter in erheblichem Umfang. Genehmigterweise bestehende Nutzungen genießen Bestandsschutz. Darüber hinaus besteht ein Anspruch auf Berücksichtigung von im Rahmen des Einfügegebots nach § 34 BauGB zulässigen, aber im Moment nicht ausgeübten Nutzungen (vgl. 3.2).

3.2) Private Belange

Beim Plangebiet handelt es sich um einen unbeplanten Innenbereich im Sinne des § 34 BauGB. Der Innenbereich ist bisher im Rahmen des Einfügegebots des § 34 BauGB bebaubar. Das bestehende Baurecht unterliegt im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums grundsätzlich der Eigentumsgarantie des § 14 GG.

Bei der Beurteilung der bisher möglichen Entwicklung sind insbesondere Art und Maß der baulichen Nutzung sowie die überbaute Grundstücksfläche / Stellung der Gebäude zu berücksichtigen. Da der einfache Bebauungsplan keine Aussagen zum Maß der baulichen Nutzung der privaten Baugrundstücke enthält, sind hier keine grundsätzlichen Einschränkungen bisheriger Nutzungsoptionen zu erwarten. Mit der bestandsorientierten Ausweisung als Mischgebiet wird ein breiter Nutzungsartenkatalog berücksichtigt. Die Baufenster orientieren sich an der vorhandenen Bebauung, im Einzelfall wurde die bisherige faktische Bautiefe ausgeweitet, um die Bebauung aufzulockern und Qualitätseinbußen durch eine zu enge Stellung der Gebäude zu vermeiden (z.B. Flst. 233/4, 231/2).

Zur Wahrung der Eigentumsbelange werden bestandsichernde Ausnahmen im Bebauungsplan vorgesehen, die verhindern, dass baugenehmigungspflichtige Maßnahmen am Bestand von vorneherein wegen bestandsbedingter Abweichungen von den Festsetzungen scheitern. Damit wird auch bei Abweichungen von den Festsetzungen für den Bestand über den reinen Bestandschutz hinaus eine angemessene Nutzungs- / Entwicklungsmöglichkeit berücksichtigt. Aus vergleichbaren Überlegungen wird als Kompromiss zwischen Eigentumsschutz und Planungszielen im südlichen Abschnitt auch für Neubauten eine Ausnahme von der mit der Bauweise verbundenen maximalen Gebäudelänge vorgesehen, indem bei Einhaltung von max. 20 m langen Wandabschnitten auch längere Gebäude zugelassen werden können.

3.3) Auswirkungen auf Natur und Umwelt

Angesichts des bestehenden Baurechts sowie der innerörtlichen Lage des Plangebiets sind keine erheblichen umweltbezogenen Auswirkungen zu erwarten. Die Baugrundstücke (Baugebiet) sind bereits bebaut; der Siedlungsbereich wird nicht vergrößert. Der einfache Bebauungsplan enthält keine Aussagen zum Maß der baulichen Nutzung; es gilt hierzu wie bisher das Einfügegebot des § 34 BauGB.

Die Prüfung der Auswirkungen auf Natur und Umwelt konzentriert sich auf das unmittelbare Plangebiet sowie die möglicherweise vom Plangebiet ausgehenden Wirkungen auf das Umfeld.

Von der Planung gehen die folgenden erkennbaren umweltrelevanten Auswirkungen aus:

- Anlagebedingt Auswirkungen durch die Überplanung des bereits vollständig bebauten Gebiets sind nicht zu erkennen. Es besteht auch bisher Baurecht nach § 34 BauGB. Eine Verdichtung des Plangebiets über das bisher zulässige Maß wird nicht zugelassen, der (einfache) Bebauungsplan enthält keine Festlegungen zum Maß der baulichen Nutzung. Für den Baumbestand gilt weiterhin die Baumschutzsatzung der Gemeinde Ostseebad Binz, die nach § 2 auch im Geltungsbereich von Bebauungsplänen gilt. Ergänzend ist der gesetzliche Baumschutz nach § 18 NatSchAG M-V zu berücksichtigen. Grundstücksübergreifende Freiflächen (v.a. die Böschungsbereiche) bleiben von der überbaubaren Grundstücksfläche ausgespart.
- Betriebsbedingte Auswirkungen sind schon angesichts der bestandsorientierten Planungsziele nicht zu erwarten. Mit der Festschreibung der bestehenden Gemengelage als Mischgebiet
- Baubedingte Auswirkungen werden bei fach- und sachgerechter Ausführung (z.B. Einhaltung der gesetzlich geregelten Zeiten für Baumfällungen, Schutz des Mutterbodens) als nicht erheblich eingeschätzt und können vernachlässigt werden. Da es sich um einen Bereich mit Baurecht nach § 34 BauGB handelt und folglich Baumaßnahmen auch ohne Bebauungsplanung zulässig sind, sind baubedingte Auswirkungen nicht zu erkennen.

Da keine der Planung kausal zuzurechnenden Auswirkungen zu erkennen sind, erübrigen sich vertiefende Betrachtungen der Schutzgüter.

Bei Bebauungsplänen der Innenentwicklung nach § 13a BauGB gelten Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, als im Sinne des § 1a (3) Satz 5 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Ein Ausgleich für zusätzliche Versiegelung ist demnach nicht erforderlich, da die Eingriffe bei Maßnahmen der Innenentwicklung bereits als vor der planerischen Entscheidung zulässig anzusehen sind. Dies gilt in vorliegendem Fall schon wegen

des Verzichts auf eine Festsetzung zum Maß der baulichen Nutzung; es gilt hinsichtlich der zulässigen Grundflächenzahl weiterhin das Einfügegebot nach § 34 BauGB.

Ausgenommen von der generellen Befreiung von der Ausgleichsverpflichtung sind geschützte Biotope und sonstige geschützte Landschaftsbestandteile. Im Plangebiet gilt unabhängig von der Aufstellung des Bebauungsplans der gesetzliche Baumschutz des § 18 NatSchAG M-V sowie die Baumschutzsatzung der Gemeinde Ostseebad Binz, die nach § 2 der Satzung auch im Geltungsbereich von Bebauungsplänen gilt. Da sich der Status der Grundstücke durch die Planung nicht ändert (Siedlungsbereich, Hausgarten), wirkt sich die Planung nicht auf den Baumschutz aus.

Angesichts der Lage vollständig innerhalb des Siedlungsbereichs ist das Plangebiet gegenüber der offenen Landschaft die in größerer Entfernung jenseits des Siedlungsgebiets ausgewiesenen Natura durch angrenzende Siedlungsbereiche abgeschirmt. Damit liegen die Natura 2000 Gebiete (Flora-Fauna-Habitat Gebiet DE 1647-303 „Granitz“ sowie EU-Vogelschutzgebiet DE 1647-401 „Granitz“) außerhalb des Wirkungsbereichs der Planung. Da allgemein keine der Planung kausal zuzuschreibenden Auswirkungen erkennbar sind, können auch ohne vertiefte Betrachtung des jeweiligen Schutzzwecks der beiden Gebiete Auswirkungen auf die Schutzgebiete und ihre jeweiligen Schutzzwecke ausgeschlossen werden.

Ostseebad Binz, Mai 2020