

**Bebauungsplan Nr. 2 „Hafenrandbebauung“, Gemeinde Wiek  
mit örtlichen Bauvorschriften (§86 LBauO M-V)**

## **Begründung**

### **1) Grundsätze**

#### **1.1) Geltungsbereich der Planung**

Die Planung umfasst den Bereich des Hafens Wiek ohne die Wasserflächen, bestehend aus den Flurstücken 265 (teilweise), 64, 266 (teilw.), 267, 268, 269, 274/1, 275, 276, 277, 278, 297 (teilw.), 318, 319, 3290, 321, 322, 323, 324, 326 (teilw.), 335 (teilw.), 336, 337, 338, 339, 340, 342, 343, 344, 345, 346 (teilw.), 347, 537/1 und 895 der Gemarkung Wiek Flur 1.

#### **1.2) Planungserfordernis**

Die Planung schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine harmonische Hafenrandbebauung, die als notwendig für den touristischen und damit ökonomischen Erfolg der Hafenentwicklung überhaupt anzusehen ist. Eine Bebauungsmöglichkeit für Wohn- und Geschäftsgebäudenach § 34 BauGB ist für Teile des Gebiets (Lagerflächen am Hafenrand) strittig, obwohl das Planungsgebiet ohne Zweifel zur Gänze dem Innenbereich zuzuordnen ist.

Eine einseitig auf Beherbergung orientierte Nutzung, wie sie ohne ein bauplanungsrechtliches Eingreifen nicht zu verhindern wäre, ist im Sinne der Erfolgssicherung ebenso auszuschließen wie eine nicht aufeinander abgestimmte Bebauung. Insbesondere der Konflikt zwischen notwendigem Hochwasserschutz einerseits und der angestrebten touristischen, insbesondere auf einen weitgehend barrierefreien Zugang angewiesene Erdgeschossnutzung andererseits ist mit Blick auf die Gesamtsituation zu lösen.

#### **1.3) Städtebauliche Lage**

Der Planungsbereich umfasst die Fläche des Hafens zuzüglich der angrenzenden Bereiche des Sanierungsgebiets im Dorfkern.

Die Hafenanlagen wurden Anfang des 20. Jahrhunderts errichtet, sie dienten im wesentlichen einer wirtschaftlichen Nutzung, wie die Anlagen zu Kreideverladung sowie die Baulichkeiten der Getreide AG sowie der Werft zeigen. Zur Begrenzung des Hafenbeckens wurden östlich und südlich Kaimauern errichtet, den Schutz zur Boddenseite übernahmen Steinmolen. Zur Herstellung einer Ebenheit hinter den Kaimauern wurde dieser Bereich großflächig aufgeschüttet. Als Auffüllmaterial wurden im Wesentlichen bindiger Boden (Geschiebemergel), Bauschutt, aber auch hausmüllartige Abfälle verwendet. Vor allem im Bereich der Bootswerft und im Bereich des Angelsportvereins wurde, wie Bohrungen im Rahmen einer Baugrunduntersuchung ergaben, relativ viel Hausmüll eingebaut.

Die im nördlichen Bereich entstandene Kreideverladungsbrücke ist als technisches Denkmal geschützt. Die Erneuerung der Kaimauern / Mole ist finanziell abgesichert und wird in Kürze beginnen.

#### **1.4) Bestand / rechtliche Situation**

##### Innenbereich nach §34 BauGB

Der Planungsbereich stellt den seeseitigen Rand der Ortslage Wiek dar, er liegt damit zur Gänze innerhalb des Innenbereichs nach § 34 BauGB. Die baulichen Anlagen des Hafens, besonders aber die deutlich aufragende denkmalgeschützte Kreideverladung, stellen als Sachgesamtheit eine Bebauung dar, die unzweifelhaft zum Bebauungszusammenhang Wiek zu rechnen ist. Mögliche Bestandteile eines Bebauungszusammenhangs, so heißt es im Kommentar Brügelmann zum §34, S.9, sind: 1. bebaute Grundstücke, 2. unbebaute, aber bebauungsfähige Grundstücke (Baulücken im engeren Sinne) sowie 3. Freiflächen, die wegen ihrer natürlichen Beschaffenheit (stehendes oder fließendes Gewässer) oder wegen ihrer besonderen Zweckbestimmung (Sportplätze, Erholungsflächen, Straßen) einer Bebauung entzogen sind." Dass es sich beim Hafen Wiek um einen (willkommenen) Fremdkörper handelt, spricht gemäß den Kommentaren zum BauGB nicht gegen die Einbeziehung zum Innenbereich (etwa Brügelmann, zum § 34, S.14: Es komme „nicht darauf an, ob das letzte Haus sich in die vorhandene Bebauung einfügt, auch ein sog. Fremdkörper ist zu berücksichtigen; das gleiche gilt auch für landwirtschaftliche Gebäude sowie Sportanlagen“).

Der Hafen wird derzeit genutzt, wenn auch angesichts des schlechten baulichen Zustands nicht in vollem Umfang sowie sicherlich nicht in einer seinem Potential entsprechenden Art und Weise. Die Fläche nord-westlich der Einmündung der Bahnhofstraße wurde bis zur Wende als Lagerfläche im Rahmen der gewerblichen Hafennutzung genutzt, sie dient heute der Gemeinde als Lagerplatz für Baumaterialien sowie in Teilen als Stellplatzreserve. Schon aufgrund ihrer Befestigung stellt diese künstlich aufgeschüttete Fläche eine eigenständige bauliche Anlage dar. Der kleine abgegrenzte Gartenbereich ist als Baulücke zu werten; der Abstand zwischen den baulichen Anlagen des Hafens (Kreideverladung, Anglerheim) sowie der westlich angrenzenden Bebauung beträgt abzüglich der Straßenflächen lediglich ca. 50 m.

Angesichts der bestehenden Nutzungsrechte ist aus Sicht des § 1a BauGB lediglich die Veränderung, die durch die Bebauung entsteht, heranzuziehen. Eine flächige Versiegelung

ist im Rahmen der Lagernutzung bereits nach § 34 BauGB zulässig. Der bestehende Grün- / Gartenbereich wird im Blockinneren weitgehend erhalten.

## FNP

Im FNP der Gemeinde Wiek ist der Hafen mit der Gebietscharakterisierung SO-Hafen als Bestand eingetragen; die Bauflächen der angrenzenden Ortslage als M dargestellt. Zwischen Ortslage und Hafen sieht der FNP im Bereich der ehemaligen Kleinbahn eine Grünzäsur vor, die deren Trasse somit freihalten sollte, die jedoch angesichts des inzwischen erfolgten Umbaus zum Rad- und Fußweg entfällt. Somit wird auch der trennende Grünstreifen hinfällig. Der FNP wird im Parallelverfahren entsprechend der Vorgaben des B-Plans den gegenwärtigen Planungszielen der Gemeinde angepasst.

## Schutzgebiete /-zonen

Das Planungsbereich liegt unmittelbar an der Boddenküste und somit zur Gänze innerhalb des Gewässerschutzstreifens nach §§ 89 und 136 Wassergesetz M-V und nach § 19 LNatG M-V. Aus technischer Sicht ist ein Abstand von mind. 15 m zur Kaimauer einzuhalten. Für das Gebiet besteht kein Hochwasserschutz; das Bemessungshochwasser (BHW) liegt bei 2,10 m ü.H.N.

### **1.5) Sanierungsgebiet**

Teil des Planungsbereichs wurde bereits als Sanierungsgebiet in der Sanierungssatzung „Sanierungsgebiet Ortslage“ (genehmigt: 21.01.1997; bekanntgemacht: 30.05.1997) festgelegt. Die Abgrenzung des Sanierungsgebiet mit Einschluss des Erweiterungsgebiets zur Sanierungssatzung werden in der Planzeichnung dargestellt.

### **1.6) Hochwasserschutz**

Das Gelände des Hafenrands - d.h. die erschließende Verkehrsfläche - liegt mit 1,30 m ü.H.N. deutlich unter dem Bemessungshochwasser von 2,10 m ü.H.N.. Die Fläche wird dementsprechend als Überschwemmungsgebiet gekennzeichnet. Die Funktion eines Hafens ist jedoch auf eine unmittelbare Lage am Wasser angewiesen, so dass der Ausnahmetatbestand nach Landeswassergesetz erfüllt ist.

Zusätzlich werden die einzelnen Baugebiete nach §9(5) als Flächen ausgewiesen, bei deren Bebauung besondere bauliche Vorkehrungen gegen äußere Einwirkungen bzw. besondere bauliche Sicherungsmaßnahmen gegen Naturgewalten erforderlich sind. Diese werden vom STAUN dahingehend präzisiert:

baulicher Hochwasserschutz durch angehobenes Erdgeschoss mit einer Fußbodenoberkante (Fertigfußboden) von 2,10 m ü.H.N.. Die angegebene Erdgeschossbodenhöhe ist eine Mindesthöhe und gewährleistet im Sturmflutfall keine umfassende Sicherheit, da ein eventueller Wellenauflauf in der Höhe nicht berücksichtigt ist.

- zur Verbindung des geplanten Deichs (Deichkrone auf 2,60 ü.H.N.) mit der erhöht liegenden historischen Ortslage ist eine durchgängige Verbindung dieser Höhe sicherzustellen. Dabei können die Gebäude Teil der Hochwasserschutzanlage sein; sie sind durch Aufschüttungen mit entsprechender Höhe in Abstimmung mit dem STAUN zu verbinden.

Um die aufzuschüttenden Bereiche der Mi-Gebiete 1 und 2 zu verbinden, wird die Verkehrsfläche zwischen den Blöcken gleichfalls angehoben. Im Bereich der Schrägen ist eine Zufahrtmöglichkeit in das Mi-Gebiet 1 ausgeschlossen.

Da der bauliche Hochwasserschutz in Form einer hohen Sockelausbildung (größer 0,80 m!) im Widerspruch zu der angestrebten touristischen / gewerbliche Nutzung und deren Erfordernis einer barrierefreien Zugänglichkeit steht, wird auf Möglichkeiten für Ausnahmen in Anlehnung an die Formulierung nach § 89(2)6 Landeswassergesetz hingewiesen: (Wirtschaftsbetriebe, die auf einen Standort dieser Art angewiesen sind“).

Für die Anschlüsse an den geplanten Deich werden im südlichen Bereich Flächen für den Hochwasserschutz vorgehalten. Die Verkehrsflächen werden den Deich in einer Scharte queren, da Flächen für Rampen nicht zur Verfügung stehen. Eine Verlegung der Verkehrsflächen ist angesichts der aus der touristischen Zielsetzung abgeleiteten verkehrsberuhigung des Hafensbereichs nicht möglich. Im Norden schließt der Deich an das aufgeschüttete MI-Gebiet 1 sowie den parallelverlaufenden Fußgängerbereich an.

### **1.7) Baugrund**

Im Rahmen der Hafensanierung wurde vom H.S.W. Ingenieurbüro für Angewandte und Umweltgeologie GmbH, Rostock eine Baugrunduntersuchung durchgeführt, deren Zusammenfassung im Folgenden wiedergegeben wird.

„Der Standort Wiek ist ein ausschließlicher Geschiebemergelstandort. Die von der Ortschaft Wiek in Richtung Bodden abfallende Geschiebemergeloberfläche ist durch Aufschüttungen hinter den Kaimauern überdeckt.“ Die Aufschüttungen erreichen im Bereich des Anglerheims 2,80 m, im Bereich der Werft 2,60 m und im Bereich der östlichen Kaimauer 2,10 m. „Die Aufschüttung besteht aus Geschiebemergel, Sanden, Bauschuttresten und sonstigem Boden.“

Eine Ablagerung von Hausmüll ist für den gesamten Bereich der Auffüllungen nicht ausgeschlossen. Um auf eventuelle Kosten bei der Entsorgung des Aushubs sowie sonstiger eventueller Risiken hinzuweisen, wird die Auffüllungsfläche als Altlastenverdachtsfläche gekennzeichnet; in den Hinweisen im Rahmen der textlichen Festsetzungen wird auf Anforderungen an den Umgang mit der betreffenden Fläche hingewiesen.

### **1.8) Denkmalschutz**

Angrenzend an das Planungsgebiet befindet sich das technische Denkmal „ehemaliger Kreidehafen / Verladungsbrücke“; auf mögliche Auswirkungen aus dem Umgebungsschutz wird hingewiesen.

## **1) Planungsziele / Festsetzungen im Einzelnen**

### **2.1) Konzept**

Die Planung setzt sich zum Ziel: „Das Dorf zum Wasser zu bringen“. Die Hafenfront wird gebildet aus einzelnen, durch einen jeweiligen Versatz betonten Baublöcke. Das übergreifende Motiv der „Schuppung“ fasst jedoch gleichzeitig auf höherer Ebene die

einzelnen Blöcke zu einer einheitlichen Hafenfront zusammen, ohne dass der Hafenrand als ein einziges Projekt von einem Investor entwickelt werden müsste.

Die Rücksprünge (Nischen) geben den einzelnen Gebäuden eigene Vorbereiche, die von den anzustrebenden touristischen Nutzungen (Gastronomie, Handel, ...) angeeignet werden können. Die Hafenfront wird im Norden und Süden jeweils durch eine vorspringende Bebauung gefasst.

## **2.2) Art und Maß der baulichen Nutzung**

Art und Maß der baulichen Nutzung orientieren sich an den bestehenden Gegebenheiten, d.h. an der Charakteristik der angrenzenden Flächen der Ortslage sowie den daraus resultierenden Baurechten.

Die Einstufung der privaten Bauflächen bezüglich der Art der baulichen Nutzung als *Mi-Gebiete* wird sowohl den gewerblichen als auch touristischen Aspekten gerecht. Um die für das Funktionieren des Hafens notwendigen Flächen- und Raumangebote zu unterstützen, werden die zulässigen Nutzungen bei den zentralen Bauflächen entlang der Kaimauer im Erdgeschoss auf die gewerblichen Nutzungen (Restauration, Läden, etc.) eingeschränkt. Der Ausschluss von Wohn- und Aufenthaltsräumen ermöglicht es, die Hafenrandbebauung auch als eine solche städtebaulich zu inszenieren und verhindert überdies Nutzungskonflikte zwischen dem Ruhe- und Rückzugsbedürfnis der Wohnnutzung und einer naturgemäß lebhaften Hafennutzung.

Allseitiger Konsens besteht in der allgemeinen touristischen Zielsetzung der Entwicklung des Hafensbereichs. Zu unterscheiden ist jedoch, wodurch die Unterstützung der touristischen Entwicklung Rügens am besten befördert wird. Die Gemeinde Wiek geht davon aus, dass es im Hafensbereich nicht primär um eine Erhöhung der Übernachtungskapazität geht, wiewohl auch solches in Maßen - also eingeordnet in eine allgemeine Entwicklung - nicht völlig ausgeschlossen ist. Übernachtungskapazität besteht (beziehungsweise ist geplant) im Ort - und vor allem in den umliegenden Feriengemeinden in großem Umfang.

Wichtig erscheint der Gemeinde, hier nicht eine weitere ausschließlich touristische Kulisse aufzubauen, die nach dem Abebben der Hochsaison in einen langen Winterschlaf verfällt. Deshalb wird der Bezug zu den angrenzenden Bauflächen der Altstadt gesucht, die nach der Sanierung in einem durchaus vorzeigbaren Zustand sind. Nur so wird der Hafen ein aus dem Ort selber gestütztes „Eigenleben“ führen können, und damit über die kurze Saison hinaus zu einem attraktiven Ziel für den Tourismus werden. Im Hafensbereich sollten also die unterschiedlichsten Nutzungen zusammenkommen, wobei die Gemeinde mit ihrer Angebotsplanung sicherlich nicht so tiefgehende Steuerungsmöglichkeiten in der Hand hält wie ein privater Projektentwickler, der unmittelbar über die Flächen verfügt und Verkauf oder Verpachtung konkret an Betreiberprogramme binden kann.

Die Funktionsmischung, die für eine tragfähige, „nachhaltige“ Entwicklung anzustreben ist, weist also mehrere Schwerpunkte auf: Einerseits werden unmittelbare touristische Dienstleistungen wie Gastronomie und in gewissem Umfang auch Beherbergung anzubieten sein. Andererseits aber lebt ein Hafen von Handel und Handwerk - von Boots- und Ausrüstung (als Ergänzung der Werft) über Fischverkauf (als Direktverkauf des vor Ort gefangenen Fisches, siehe SO) bis hin zum Kunsthandwerk. Und last but not least sind in gewissem Umfang Wohnungen notwendig, damit nachts (vor allem außerhalb der Saison) nicht nur eine dunkle, unbelebte Kulisse entsteht.

Ein Gebiet für den Fremdenverkehr liegt somit nicht vor, da die Entwicklung des Tourismus

zwar der motivierende Hintergrund der Planung ist, aber eben gerade deshalb nicht nur unmittelbar touristische Nutzungen anzusiedeln sind. Die Touristen wollen schließlich nicht immer nur sich selber sehen.

Dabei stellt sicherlich das MI angesichts der besonderen städtebaulichen Problematik der Kombination von Wohnnutzung und nicht wesentlich störender gewerblicher Nutzung erhöhte Anforderungen bei der Umsetzung durch die Baubehörden. In manchen Gebieten wird man Investoren, die sich ausschließlich auf Beherbergung stürzen, von der Notwendigkeit des Wohnens überzeugen müssen, andererseits ist auch das Überwiegen des Wohnens durch den behördlichen Anstoss zur Aufnahme gewerblicher Nutzung (siehe Festsetzung zur Erdgeschossnutzung im B-Plan) zu verhindern. Schließlich ist es vor allem die Kleinteiligkeit der Funktionsmischung, die den bruchlosen Übergang in die Altstadt sichert und den Wierker Hafen von möglichen touristischen Großprojekten wie dem neuen Hafen auf dem Bug unterscheidet. Und nur der dörflich-gewerbliche Charme des Hafens - so wir ihn denn mit dem MI erhalten können - kann der Gemeinde im Wettbewerb gegen die finanzstarken Großprojekte helfen.

Aus eventuell möglichen Umsetzungsschwierigkeiten aber gleich auf die Unmöglichkeit einer MI-Ausweisung zu schließen, ist verfehlt. Der widerstandslose Weg, erst auf die Investoren zu warten und deren Wünsche in einzelnen V+E-Plänen umzusetzen, läuft auf eine völlige Preisgabe von kommunaler Planung hinaus. In einer solchen Einzelbetrachtung ginge zudem die auf eine synergieträchtige Funktionsmischung basierende Gesamtperspektive verloren - hier kann die öffentliche Hand viel von den professionellen privaten Projektentwicklern lernen, die buchstäblich nichts dem Zufall überlassen (siehe „Centermanagement“ für große Einzelhandelseinrichtungen). Der Zwang zur kleinteiligen Mischung im MI ist quasi der Trumpf der Gemeinde bei der Angebotsplanung.

Die Baulichkeiten des *Sondergebiets Hafen* umfassen die Anlagen für den Betrieb und die langfristige Entwicklung des Hafens: insbesondere zu nennen ist eine Erweiterungsfläche für die Werft, die für die im Zusammenhang mit den entstehenden Liegeplätzen im Hafen notwendigen Dienstleistungen benötigt wird, sowie neue Anlagen für Hafenmeisterei und Fischerei. Durch die Gebietsausweisung als Sondergebiet ist eine unkontrollierte Umwidmung der Bauflächen ausgeschlossen; eine Verdrängung besonders der Werft durch ökonomisch hochwertigere Grundstücksnutzungen wird verhindert. Bei einer Nutzungsaufgabe ist eine neue Überplanung der Fläche erforderlich.

Die gegen die Ortslage vorrückenden Erweiterungsflächen der Werft werden immissionsrechtlich auf die „sonstigen Gewerbebetriebe“ des MI eingeschränkt. Dies fordert nicht nur die Schutzwürdigkeit angrenzender Nutzungen, sondern auch die allgemeine Zielsetzung der touristischen Entwicklung im Hafenbereich. Die Erweiterungsfläche „Werft“ bildet somit einen Puffer zwischen den über Bestandsschutz sowie einem größeren Abstand zur Ortslage abgesicherten Produktionsanlagen im engeren Sinne. Im Rahmen der zukünftig touristischen Hafennutzung bieten sich gerade für die Werft neue Möglichkeiten durch Verkauf (Bootsausrüstung), Wartung, Service etc., für die neue Baulichkeiten notwendig sind. Trotz der Nutzungseinschränkung ist somit eine ökonomisch sinnvolle Nutzung der Erweiterungsflächen gegeben.

Die Ausweisung verhindert den Konflikt zum angrenzenden Gebiet der Kurklinik, die selber einen differenzierten Gebäude- und Nutzungsbestand aufweist, also nicht zur Gänze gleichermaßen schutzwürdig ist. Gegen das Plangebiet sind Anlieferung und Versorgungs- / Verwaltungsgebäude orientiert, die einen eher gewerblichen Charakter aufweisen. Ein Konflikt mit den sensiblen Bereichen wird angesichts des doppelten Puffers nicht gesehen.

Das Maß der Bebauung orientiert sich an den angrenzenden Gebieten; es entspricht im MI dem der angrenzenden Dorflage, bei den Sondergebieten Hafen angesichts der gewerblichen Nutzung einem Gewerbegebiet.

Die MI-Gebietsflächen umfassen insgesamt 15.314 qm. Daraus resultiert eine max. mögliche Geschossfläche von 12.251 qm; beziehungsweise unter Anrechnung eines ausbaubaren Dachgeschosses, von 16.294 qm. Realistisch ist nach den ersten Gesprächen mit potenziellen Investoren jedoch ein geringerer Wert - nicht zuletzt angesichts der Stellplatzproblematik. Auch lässt die Planung als Angebotsplanung hier bewusst Spielräume offen. Auszugehen ist deshalb von etwa 10.000 qm GF aus.

In den Erdgeschosszonen sind in großen Teilen des Gebiets Wohnnutzung / Fremdenzimmer ausgeschlossen, um Einrichtungen des Handels, der Gastronomie sowie des Handwerks zu stützen. In den Obergeschossen wird es zu einer Mischung von Wohnen und Beherbergung (ob als Pension oder Apartments mit wechselnder Belegung) kommen.

Bei einer GR von 0,3 ergeben sich hieraus im Planungsbereich eine GF für Wohnnutzung / Beherbergung von 5.500 qm.

Im Rahmen der MI-Charakteristik ist hierbei ein ausgewogenes Verhältnis anzustreben; realistisch sind dabei ca. 30 WE. Ein Teil davon wird sicherlich von dem im Rahmen der Hafennutzung neu entstehenden Bedarf an Dauerwohnen absorbiert werden; der Rest wird sich in den Wohnungsmarkt der Gemeinde Wiek eingliedern. Ein möglicherweise hoher Anteil an Zweitwohnungen - angesichts hoher Einstandspreise - spricht dabei nicht grundsätzlich gegen das MI - baurechtlich liegt hier im Sinne des Wohnens kein Unterschied zwischen Erst- und Zweitwohnungen vor.

Die Geschossigkeit ist bestimmt durch die umgebende unregelmäßig ein- bis zweigeschossige Bebauung; bei der festgesetzten offenen Bauweise ist eine Riegelwirkung zur historischen Ortslage nicht zu befürchten. Eine Abstufung der Geschossigkeit zum Rand des Planungsgebiets widerspricht den Zielen der Planung, die von einer Einheitlichkeit der Hafensrandbebauung ausgeht; ihre Logik resultiert aus der Qualität des Hafenbereichs als eines baulich gefassten städtebaulichen Innenraums. Die Überlagerung mit einem anderen städtebaulichen Leitbild - der Abstufung der Bebauung gegen die Landschaft - führt in letzter Konsequenz zur Aufgabe eben dieser innenräumlichen Qualitäten. Darüber hinaus erscheint die Abstufung gegenüber der Landschaft als lediglich *eine* Möglichkeit des Übergangs, die auch historisch nicht zwingend - ja in diesem Fall nicht angebracht - ist. Schließlich wird der Hafenbereich nicht durch eine dörfliche Bebauung, sondern eine gewerbliche des 19. Jahrhunderts geprägt. Vorbild sollten also eher die gewerblichen Hafenanlagen (etwa in anderem Maßstab Barth) sein, die sich deutlich gegenüber der See präsentieren. Die Qualität des Hafens liegt also gerade darin, dass hier die Bebauung sich unvermittelt gegen die See hin öffnet, dass mithin die Spannung zwischen der Dichte des Ortes und der Weite der See inszeniert und die gegensätzlich Qualität nicht verschliffen wird. Eine Abstufung der Höhe ist demnach lediglich für die nördlich abgrenzende Uferbebauung anzustreben, nicht jedoch für den zentralen Bereich des Ortes inklusive der Hafenanlage.

Die Höhenausdehnung wird mit der Anzahl der Vollgeschosse in Übereinstimmung mit dem Bestand beschränkt; auf die Festlegung einer abschließenden maximalen Firsthöhe wird verzichtet, da eine solche Vorgabe in der Regel dazu führt, auch umgesetzt zu werden. Durch eine solche Normierung würde die jetzige Qualität (kleinteilig strukturierte, aus unterschiedlich hohen Gebäuden bestehende Ortslage) negiert. Darüber hinaus ist angesichts des zum Ortskern ansteigenden Geländes sowie der extrem heterogenen

Bebauung eine einschränkende Höhenfestlegung für eine auf zwei Geschosse beschränkte Bebauung aus dem Bestand nicht abzuleiten.

### 2.3) Verkehrsflächen

#### Erschließung

Um die Hafentfront ihrem Charakter als Aufenthaltsbereich gemäß entwickeln zu können, ist der eigentliche Hafenbereich von Durchgangsverkehr freizuhalten und wird als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Die zum Zentrum führenden Straßen (Bahnhofsstraße, Mittelstraße) werden ebenfalls verkehrsberuhigt, um den Zugang zum Ort attraktiv gestalten zu können.

Die Erschließung des Hafens erfolgt jeweils von Norden und Süden über die bestehenden Straßen. Von Norden wird der zentrale Parkplatz angefahren, von Süden ist die Anbindung mit Bussen sowie die Belieferung vorgesehen. Um bei einem anzustrebenden Ausbau der südlichen Zufahrtsstraße (gemäß den Vorgaben des FNP) auch die Molkereistraße verkehrsberuhigen zu können, wird der Flächenbedarf für den dann notwendigen Buswendekreisel eingeplant und als Verkehrsfläche langfristig gesichert. Die Abmessung des Kreisels ist nicht üppig, entspricht aber mit einem Durchmesser von 25 m ( $r = 12,50$  m) den üblichen Maßen für LKW-taugliche Kreisel in Industriegebieten (siehe etwa: Retzko, H.-G., Entwicklung geeigneter Formen von Wendeanlagen, in: Forschungsarbeiten aus dem Straßenwesen, H. 87, Bonn - Bad Godesberg 1972; wiederabgedruckt in: Heinz, H., Entwerfen im Städtebau. Daten, Richtwerte, Rechtsgrundlagen, Planungsablauf, Wiesbaden - Berlin 1983). Weitere - oder auch alternative - Flächen stehen nicht zur Verfügung. Mögliche Flächen stehen entweder im Widerspruch zu der anzustrebenden Hafenrandbebauung oder weisen eine für das Umsteigen ÖPNV zu Schiff unzumutbare Entfernung zum Hafen und insbesondere zum Schiffsanleger auf. Ebenso ist zu berücksichtigen, dass der Kreisel die erste Zeit vor Ausbau der südlichen Straße bei einer Einbahnstraßenführung durch die Molkereistraße als Kurve dienen muss, eine Verschiebung nach Norden damit ausgeschlossen ist.

Die Ausweisung eines Großteils der Verkehrsfläche als verkehrsberuhigter Bereich verdeutlicht die Priorität der Hafenfläche als qualitätsvolle Aufenthaltsfläche, die der Wandel von gewerblicher zu touristischer Nutzung erfordert. Eine Trennung der Verkehrsflächen scheidet aber auch angesichts des mit dem Schiffsverkehr verbundenen Besucherschüben. Auch Reisegruppen müssen sich im Hafenbereich frei bewegen können, ohne auf spezielle, damit räumlich enge Flächen begrenzt zu werden. Darüberhinaus sind die vorhandenen, jedoch teilweise extrem schmalen Gehwege in den angrenzenden Straßen der Altstadt für die erhofften Besucherströme vom Hafen in den Ort (etwa zur spätmittelalterlichen Kirche sowie den bestehenden Läden und gastronomischen Einrichtungen) nicht geeignet. Die Vorstellung, die mit dem Ausflugschiff gelandeten Besucher sollten auf dem Weg in den Ort besondere Vorsicht gegenüber dem fließenden Fahrzeugverkehr aufbringen, ist unfreiwillig komisch. Die Priorität freizeit- und tourismus-orientierter Nutzungen schließt eine allgemeine Befahrbarkeit jedoch nicht aus.

Die Verkehrsflächen im Hafenbereich müssen im Zusammenhang mit der Hafensanierung neu hergestellt werden, so dass ein der besonderen Anforderung eines verkehrsberuhigten Bereichs entsprechender Ausbau gesichert ist. Derzeit sind die Flächen im Hafen selbst nahezu unbefestigt. Die in die Ortslage führenden Straßen sind im Zuge der Ortssanierung

mit alten Pflaster neu befestigt worden. Schon aufgrund des unebenen Belages sind Autofahrer zu besonderer Vorsicht angehalten.

Im Wettbewerb mit der großen Hafententwicklung auf dem Bug, der als professionell entwickelter Hafen sicherlich keine getrennten Verkehrsflächen mit Einschränkungen für den Fußgänger aufweisen wird, kann Wiek nach Ansicht der Gemeinde nur bestehen, wenn die touristische Zielsetzung auch in der Gestaltung der Verkehrsflächen eindeutig formuliert wird.

### Ruhender Verkehr

Für die Attraktivität des Hafens sind Stellplätze in ausreichender Anzahl essenziell, gleichzeitig jedoch dürfen die Stellplätze nicht die aus funktionalen wie gestalterischen Gründen notwendige Dichte der Randbebauung in Frage stellen. Die Stellplätze werden deshalb an der nördlichen Zufahrt konzentriert, so dass der eigentliche Hafenbereich im Umfeld der Kaimauer von ruhendem wie fahrendem Verkehr weitgehend entlastet wird. Die ca. 80 Stellplätze unter dem Baumdach werden nur durch das Muster der Pflasterung abgesetzt, so dass diese Fläche bei größeren Aktivitäten (Hafenfest, etc.) zur Verfügung steht.

Die nach Landesbauordnung notwendigen Stellplätze für gewerbliche Nutzungen stellen durch das häufige An- und Abfahren eine weit stärkere Emissionsquelle dar als solche für Wohnnutzung und Beherbergung, so dass hierfür innerhalb der Baublöcke mit Nutzungskonflikten zu rechnen wäre. Deshalb wird die Planung durch eine Stellplatzverordnung für die zentralen Bereiche unterstützt, die den Ausschluss von Stellplätzen für die gewerblichen Nutzungen vorsieht; die Stellplatzverpflichtung für Wohnungen und die Gästestellplätze des Beherbergungsgewerbes bleibt hiervon unberührt. Die privaten Stellplätze werden von den Seitenstraßen erschlossen, so dass die Bebauung des Hafendrands selbst geschlossen bleibt.

### **2.4) Bauweise / Baufenster**

Die offene Bauweise entspricht der ortstypischen Art der Bebauung. Allein im Bereich der Werft wird den einer gewerblichen Nutzung geschuldeten Gebäudegrößen entsprechend die abweichende Bauweise ausgewiesen.

Um der Monotonie zu rigider Baufluchten vorzubeugen, werden die Baufluchten der einzelnen Blöcke gegeneinander versetzt. Darüber hinaus werden weitgehende Ausnahmen von der Baulinie zugelassen. Das somit erreichte Straßenbild entspricht dem Ortstypischen mit der deutlichen Trennung von Straßenraum und privater Grundstücksfläche bei gleichzeitig leicht unregelmäßiger und abweichender Stellung im Einzelnen (vergleiche etwa Bahnhofsstraße, Mittelstraße, Molkereistraße, Hauptstraße).

### **2.5) Aufschüttungen**

Um den Konflikt zwischen notwendiger Sockelhöhe und Barrierefreiheit für die geforderten gewerblichen Nutzungen im EG wenigstens blockweise zu entschärfen, wird im MI-Gebiet Nr. 1 und 3 eine flächige Aufschüttung auf das Niveau 2,10 m ü.H.N. festgesetzt, im MI-Gebiet 2 eine teilweise Aufschüttung als Verbindung der erforderlichen Höhe bis an den Anschluss an die höhergelegene historische Ortslage. Die Barriere zwischen dem jeweiligen EG-Gebäude und der Vorfläche entfällt. Durch das Anheben steht den Gebäuden ein

Terrassenbereich zur Verfügung, der durch die erhöhte Lage und den damit verbundenen Überblick (Caféterrasse, etc.) der angestrebten Nutzung gerecht wird.

## **2.6) Ökologisch relevante Einzelfestsetzungen**

Zur Minimierung der Auswirkungen des Vorhabens tragen folgende Einzelfestsetzungen bei:

Größere Gehölze werden als zu erhaltend geschützt; bei Abgang sind sie im Verhältnis 2 neue für 1 bestehenden nachzupflanzen. Bei zusätzlicher Versiegelung werden Pflanzungen erforderlich, deren Höhe jedoch der grundsätzlichen innerörtlichen Lage gerecht werden muss. Beide Maßnahmen stellen eine direkte Zuordnung der Ersatzmaßnahme im Sinne des Verursacherprinzips her, so dass die Umsetzung schrittweise auf den einzelnen Parzellen ohne übergeordneten Regieaufwand erfolgen kann.

Der bestehende Gartenbereich im Nordwesten steht als Blockinnenbereich auch zukünftig nicht für eine Bebauung zur Verfügung und wird so weitgehend erhalten.

## **2.7) Örtliche Bauvorschriften**

Durch Örtliche Bauvorschriften wird die Zielsetzungen des Bebauungsplans nach einer ortsbildverträglichen und landschaftsadäquaten Gestaltung der baulichen Anlagen unterstützt. Dabei wird nicht die Kaschierung zeitgemäßer Bauten in historischem Gewand erstrebt und folglich nicht die Fixierung historischer, baugeschichtlich exakter Details, sondern der Ausschluss grober Verunstaltung, soweit dies mit wenigen, allgemein verständlichen Festsetzungen zu erreichen ist.

- Die Vorschriften über Dachform orientieren sich an den landschaftsspezifischen Bauformen, wobei vor allem der Zusammenhang zwischen Dachneigung und Geschossigkeit zu berücksichtigen ist: Alte 1-geschossige Bauten weisen eine wesentlich steileren Dachneigung auf als die 2-geschossigen etwa vom Ende des 19. Jahrhunderts. Um den einheitlichen Eindruck zu wahren, sind auch untergeordnete Bauten sowie Garagen grundsätzlich mit geneigten Dächern zu versehen. Traditionell entspricht die Firstrichtung der längeren Seite des Grundrisses.

- Die Ausbildung der Dachaufbauten wird in ihrer Größe beschränkt, um deren untergeordnete Stellung als An- / Ausbauelemente zu erhalten. Dacheinschnitte negieren die Priorität des Daches und sind zu unterbinden. Loggien in Dachgauben hingegen treten nicht anders als die Dachgauben selbst in Erscheinung, sie können deshalb im Rahmen der Dachgauben zugelassen werden.

- Durch die Festsetzung der Hauptfirstrichtung (Ausrichtung) wird in einigen Fällen eine bauliche Reaktion auf den Kontext, etwa auf gegenüberliegende Straßeneinmündungen sichergestellt.

- Werbeanlagen werden auf das nötige Maß reduziert, um der Bebauung (einschließlich des technischen Denkmals Kreideverladungsbrücke) die Priorität zu sichern.

- Um ein optisches Auslaufen des öffentlichen Raumes zu verhindern, müssen die privaten Baugrundstücke gegenüber der Straße eingefriedet werden; weitergehende Vorschriften etwa über Art und Höhe sowie über die Gestaltung der Vorgärten erscheinen jedoch angesichts der angestrebten Nutzung mit hoffentlich regem Publikumsverkehr nicht

zweckmäßig.

Trotz Bedenken, die zulässige Höhe von 1,8 m könnte als Mauer wirken sowie die Sicht auf die Verkehrsflächen - besonders in Ein- und Ausfahrtbereichen - behindern, erscheint eine große zulässige Höhe sinnvoll, um einen Sichtschutz gegenüber „unschönen“ Anlagen (Anlieferung, Entsorgung) zu ermöglichen. Bei einer zweigeschossigen Bebauung bleiben zudem Einfriedungen auch bis 1,8 m neben den Hauptgebäuden von untergeordneter Bedeutung. Das Straßenbild wird beherrscht durch die Raumproportion sowie durch den Wechsel von Licht und Schatten, der durch die Hauptgebäude verursacht wird.

## 2.8) Ver- / Entsorgung

4 Das Planungsgebiet wurde bereits im Rahmen eines ersten Planungsanlaufs vor wenigen Jahren weitgehend neu erschlossen. Die Leitungen sind in ihrer Kapazität auch für weitere Baumaßnahmen ausreichend dimensioniert; schränken jedoch mit ihrer Lage die Flexibilität künftiger Bebauung ein. Eine Verlegung der Leitungen ist bei Kostenübernahme durch den Veranlasser teilweise möglich. Gleiches gilt für die beiden das Gebiet querenden verrohrten Vorflutanlagen.

5 Die Niederschlagswasserentsorgung ist im Zuge des Ausbaus der Verkehrsfläche neu anzulegen. Eine Zusammenführung mit den bestehenden Vorflutern wird im Rahmen der Ausführungsplanung geprüft. Für die bei einer Neuanlage der Niederschlagswasserentsorgung notwendige Genehmigung wird im Rahmen der Ausbauplanung eingeholt.

Der Zweckverband Wasserversorgung und Abwasserbehandlung Rügen stimmte der Planung mit Stellungnahme vom 30.03.2000 zu. Den Hinweis auf Kapazitätsengpässe bei der Schmutzwasserentsorgung in der Saison wird die Gemeinde bei Planungen weiterer Erschließungen in ihrem Gebiet berücksichtigen.

## 1) Realisierung / Kosten

Die Kosten für die Erneuerung des Hafens sind nach Erteilung des Förderbescheids abgesichert; der Eigenanteil der Gemeinde wird über die Verpachtung des Hafens refinanziert.

Die Ver- und Entsorgungsleitungen wurden im Zuge eines ersten Projekts bereits neu aufgebaut und stehen zur Verfügung.

Die Kosten für die Gestaltung der Verkehrsflächen werden auf die privaten Bauherren umgelegt. Die derzeit in kommunalem Besitz gehaltenen Bauflächen werden von der Gemeinde zum Zwecke der Bebauung an private Investoren verkauft.

Verkaufsverhandlungen sind derzeit bereits im Gange, so dass mit einer zügigen Umsetzung der Planung zu rechnen ist.

