

nete Maßnahmen wie etwa das Grabensystem unzugänglich gemacht wird, wodurch gewährleistet ist, dass landseitig und auch an der Boddenküste des Wieker Boddens keine vorhabensbedingten Störungen der Flächen des Europäischen Vogelschutzgebietes durch eine touristische Nutzung erfolgen kann. Eine tatsächliche Zugänglichkeit ist nur im Bereich des Feststrandes an der Grenze zum Nationalpark möglich. Vereinzelt Spaziergänger oder Wanderer in diesem Bereich in einem vergleichsweise geringen Umfang bringen keine erheblichen Beeinträchtigungen mit sich.

2.3.2.3 Beeinträchtigung der Erhaltungsziele

Aus dem nach Anhang 1 Vogelschutzrichtlinie bezeichneten umfassenden Vorkommen leiten sich die spezifischen Erhaltungsziele nach den Lebensraumsprüchen der im Schutzgebiet brütenden, durchziehenden, rastenden und überwinternden Zielarten zur Sicherung und Stabilisierung der Brut-, Nahrungs-, Rast- und Überwinterungsgebiete Zielstellungen ab, die wie folgt kurz benannt werden:

- Erhaltung von Land- und Wasserflächen und Sedimenten, die arm an antropogen freigesetzten Stoffen sind
- Aufrechterhaltung der natürlichen Küstendynamik im größtmöglichen Umfang
- Erhaltung von Flachwasserzonen mit ausgeprägter Submersvegetation und Erhaltung der dazu erforderlichen Wasserqualität
- Erhaltung des Fischreichtums als Nahrungsgrundlage für fischfressende Zielarten
- Erhaltung von Salzgrünlandflächen und funktionsfähiger Küstenüberflutung
- Erhaltung und Förderung von Großkolonien der Lachmöwe
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung eines ausschließlich autochthonen Prädatorenbestandes
- Erhaltung der Kleingewässersysteme in den Salzgrünlandflächen
- Erhaltung vitaler Brackwasserröhrichte
- Erhaltung möglichst langer störungsarmer Uferlinien mit möglichst großen, störungsfreien Wasserflächen sowie eines störungsarmen Luftraumes
- Erhaltung großer, unzerschnittener und störungsarme Offenlandflächen
- Erhaltung und Entwicklung von störungsarmen Wäldern mit einem größtmöglichen Altholzanteil
- Erhaltung von störungsarmen Inseln mit flacher Küste und Salz-Vegetation
- Erhaltung von störungsarmen Sand- oder Kiesstränden
- Erhaltung der offenen bis halboffenen Landschaften mit einem hohen Anteil an Verbuchungszonen

(Auf eine vollständige Aufzählung und Benennung der einbezogenen Vogelarten wird hierbei verzichtet. Die vollständige Aufzählung ist dem Gutachten zu entnehmen).

Das Gutachten kommt für die einzelnen Erhaltungsziele zu dem Ergebnis, dass diese von dem Vorhaben nicht betroffen sind bzw. erhebliche Beeinträchtigungen von dem Vorhaben für die Erhaltungsziele nicht ausgehen.

2.3.3 Ergebnis

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass - verbunden mit den Maßnahmen zum Ausgleich des Naturhaushaltes, die im Grünordnungsplan zu dem Vorhaben dargestellt sind und dem konsequenten Schutz des Gebietes entsprechend den Erhaltungs- und Schutzziele dienen - die geplante Bebauung im Bereich des B-Planes Nr. 10 die ökologische Situation des Gesamtgebietes Europäisches Vogelschutzgebiet (SPA) "Vorpommersche Boddenlandschaft" und dessen maßgeblichen Bestandteile nach dem Stand der Planung voraussichtlich nicht erheblich negativ beeinträchtigt. Eine Beurteilung im Zusammenhang mit anderen Vorhaben entfällt, weil solche sich derzeit nicht in der Durchführung bzw. im Aufstellungsverfahren befinden.

3. Belange des Immissionsschutzes

3.1 Lärmuntersuchung (plangebietsexterne Auswirkungen)

Auf die Belange des Immissionsschutzes sei im folgenden gesondert ausführlicher eingegangen. Im Auftrag des Vorhabensträgers ist eine vertiefende Untersuchung über die von der Bebauungsplanung ausgelösten zusätzlichen Verkehrsbelastungen durch Masusch + Olbrisch, beratende Ingenieure mit Sitz in Oststeinbek b. Hamburg, durchgeführt worden. Das Untersuchungsverfahren mit den ermittelten Ergebnissen wird im folgenden zusammengefasst wiedergegeben.

3.1.1 Untersuchungsmethodik

3.1.1.1 Ausgangslage

Die Untersuchung baut auf der Darstellung in Kapitel 4.1 der Erläuterung zur 1. Flächennutzungsplanergänzung auf. Die dortigen Ausführungen zur Ausgangslage haben nach wie vor Gültigkeit. Kennzeichnend für die Lage des Plangebietes ist eine unbefriedigende Anbindung an das Netz des ÖPNV, so dass weiterhin An- und Abreise per Pkw zum Projektstandort dominieren werden und demzufolge mit einer Zunahme des motorisierten Pkw-Individualverkehrs zu rechnen ist. Gleichermaßen wird der gewerbliche Zulieferverkehr mit Kraftfahrzeugen zum Bug über das vorhandene Straßennetz zwangsläufig zunehmen. Gegenstand der Untersuchung sind die als Verkehrsengpässe zu betrachtenden Ortsbereiche der Gemeinden Dranske, Kuhle, Wiek und Altenkirchen.

3.1.1.2 Rechtsgrundlagen

Maßgeblich für die nach § 1 Abs. 5 Nr. 1 abwägungsrelevanten Belange sind die städtebaulichen Orientierungswerte nach DIN 18005, Teil 1 (Schallschutz im Städtebau), welche keine Grenzwerte vorschreiben.

Der Abwägung sind durch Immissionsgrenzwerte (IGW) nach 16. BImSchV Grenzen gesetzt, weil bei deren Überschreitung ein unzutragliche, gesundheitsschädliche Lärmeinwirkung anzunehmen ist.

Diese Werte betragen für Wohn-/Mischgebiete
59/64 dB (A) tagsüber und
49/54 dB (A) nachts.

3.1.1.3 Untersuchungsgrundlagen

3.1.1.3.1 Vorbelastungen (Ist-Zustand)

Als Eingangsdaten für die Untersuchung werden die Daten der Verkehrsmengenkarte Mecklenburg-Vorpommern 1995 zugrundegelegt. Diese beanspruchen grundsätzlich insoweit noch Geltung, weil im Zeitraum vom 1995 bis 1999 automatische Zählungen entlang der Landesstraße 30 bei Bobbin tendenziöse Rückgänge von rd. 9,5% belegen.

Für die Ortsdurchfahrt Dranske gilt dies verstärkt infolge des in den letzten Jahren zu verzeichnenden deutlichen Einwohnerrückganges.

Insgesamt werden in Anpassung an die heutige Ausgangssituation um 5% reduzierte Grundlagendaten der Verkehrsmengenkarte zugrunde gelegt.

3.1.1.3.2 Zusätzliche Verkehrsmenge

Die Lärmuntersuchung beruht unverändert gegenüber den Erläuterungen zum Flächennutzungsplan auf einer durch das Projekt ausgelösten zusätzlichen Verkehrsmenge, welche von einer maximalen Bettenkapazität von 2.000 und einer Tagesbesucherzahl von 1.000 in der Spitze und dementsprechend variierend im saisonalen Wechsel ausgeht.

Daraus leitet sich in der Hauptsaison aus

- Ab- und Abreiseverkehr
 - Zubringerverkehr
 - Tagestouristen zum Bug
-

- Tagestouristen vom Bug
 - Personal- und Versorgungsfahrzeuge
- ein Verkehrsaufkommen von 1.700, in der Nebensaison von 1.000 bis 1.100 ab.

3.1.1.3.3 Verkehrsbelastungen in der Übersicht und Verteilung über Rügen

Straßenabschnitt	Grundbelastungen		Zusatzbelastungen	
	DTV 2010	Lkw-Anteil (p)	DTV 2010	Lkw-Anteil (p)
	tags/nachts (Kfz/24)	tags/nachts (%)	(Kfz/24)	tags/nachts (%)
L 30 im Ortsbereich Altenkirchen	1.050	2/2	1.100	1/1
Rüg 2 im Ortsbereich Dranske	2.100	5/5	1.700	1/1
Rüg 2 im Ortsbereich Kuhle	2.100	5/5	1.700	1/1
L 30 im Ortsbereich Wiek	1.050	2/2	600	1/1

Die prognostizierte Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens ergibt sich aus dem nachfolgenden Schaubild:



3.1.2 Emissionspegel

Aus den vorgenannten Ausgangsdaten ergeben sich unter Berücksichtigung nachfolgender Parameter:

- zulässige Höchstgeschwindigkeit gem. StVO innerörtlich 50 km/h, außerhalb geschl. Ortschaften 80/100 km/h
- Asphaltbeton als Straßenoberflächen in den Ortsbereichen
- Steigung/ Gefälle $g \leq 5\%$
- maßgebliche stündliche Verkehrsstärken entspr. RLS-90 für alle Straßenabschnitte in den untersuchten Ortslagen $M_{1/h} = 0,06/0,011$ DTV, außer: Altenkirchen = $0,06/0,08$ DTV auf Grundlage der Berechnung laut BMinV, Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90):

Straßenabschnitt	Emissionspegel Lm,E aus ...	
	Grundbelastungen tags/nachts	Grundbelastungen mit Berücksichtigung von Zusatzbelastungen tags/nachts
	[dB(A)]	[dB(A)]
L 30 im Ortsbereich Altenkirchen	55,9 / 47,1	58,9 / 50,1
Rüg 2 im Ortsbereich Dranske	54,9 / 47,6	56,6 / 49,3
Rüg 2 im Ortsbereich Kuhle	54,9 / 47,6	56,6 / 49,3
L 30 im Ortsbereich Wiek	50,3 / 42,9	52,0 / 44,6

3.1.3 Beurteilungspegel

Hinsichtlich des Beurteilungspegels (Immission) leiten sich bereits aus den festgestellten Emissionspegeln die nachfolgenden Zunahmen in dBA ab:

Ortsbereich	Zunahme Grundbelastung	
	tagsüber in dB(A)	nachts
Altenkirchen	3,0	3,0
Dranske	1,7	1,7
Kuhle	1,7	1,7
Wiek	1,7	1,7

Daraus ist bereits ersichtlich, dass

- in keiner Ortslage die Zusatzbelastung die Grenze von 3 dB(A) überschreitet,
- keinesfalls die kritische Grenze von 70/60 dB(A) überschritten wird.

Erhöhungen bis zur Grenze von 3 dB(A) liegen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle, weil Pegelzunahmen dieser Art subjektiv nicht wahrnehmbar sind.

Untersuchungen differenzierter Form sind für die Ortslage Dranske nach der vorhandenen Bebauung entlang der Ortsdurchgangsstraße durchgeführt worden. Die Ergebnisse sind in dem Lärmgutachten in aller Ausführlichkeit dargestellt.

Die Ergebnisse ergeben ebenfalls keine unzutraglichen Beurteilungspegel.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass durch das Projekt mit den durch die Landesplanerische Abstimmung zugelassenen Kapazitätsobergrenzen keine unzutraglichen Lärmbelastungen in den untersuchten Ortslagen hervorgerufen werden. Zu beachten bleibt, dass der durch die touristischen Nutzungen im Plangebiet ausgelöste motorisierte Verkehr die bei der Untersuchung als maximale Obergrenze definierten Verkehrsmengen bei weitem unterschreitet und somit Immissionen noch geringfügiger ausfallen.

3.2 Schadstoffimmissionen

Hinsichtlich der durch den zusätzlichen Straßenverkehr ausgelösten Schadstoffimmissionen ist gleichermaßen von einer Unterschreitung der Grenzwerte gemäß 23. BImSchGVO in Verbindung mit den EU- Richtlinien auszugehen.

4. Belange des Straßenverkehrs

Hinsichtlich der durch die Nutzungen im Plangebiet ausgelösten zusätzlichen Verkehrsströme ist desgleichen nach der oben prognostizierten Verkehrsbelastung, beruhend auf den maximal zulässigen Verkehrsmengen nach der Kapazitätsobergrenze für eine touristische Nutzung des Nord-Bug davon auszugehen, dass das auf Rügen vorhandene Verkehrsnetz die Zunahmen verkraftet. Die mit dem Baubetrieb zwangsläufig verbundenen Verkehrsbelastungen werden dadurch gemindert, dass ein Großteil der Baustellenversorgung über dem Seeweg bewältigt wird. Damit wird auch ein überhöhter Schwerlastverkehr vermieden. Die verbleibende Zunahme des Zulieferverkehrs mit leichteren Fahrzeugen ist nach Einschätzung der Gemeinde auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung im vorausgegangenen Abschnitt zu verkraften, weil die oben unter 3.1.1.3.3 genannten Plangrößen durch den erhöhten Zulieferverkehr mit Pkw nicht überschritten werden.

5. Belange der Wirtschaft und der Wirtschaftsförderung einschl. Arbeitsmarkt

Das Projekt wird nachhaltige positive Auswirkungen auf die Entwicklung der Wirtschaft in der Gemeinde Dranske und dem Amtsbereich insgesamt nach sich ziehen. Desweiteren wird das BUG BALTIC SEA RESORT der tourismuswirtschaftlichen Entwicklung Rügens wichtige Impulse geben.

Aufgrund der Zielgruppenausrichtung des Projektes ist ein Konkurrenzdruck auf bestehende tourismuswirtschaftliche Einrichtungen nicht zu befürchten, weil das hochpreisige Marktsegment angesprochen wird, welches auf Rügen bislang nicht gebührend vertreten ist.

Im Gegenteil werden durch das Projekt nachhaltige synergetische Effekte ausgelöst. Der Vorhabensträger strebt eine Ergänzung mit tourismuswirtschaftlichen Einrichtungen anderorts an.

Die im Plangebiet vorgesehenen tourismuswirtschaftlichen Anlagen schaffen insgesamt voraussichtlich mindestens 300 direkte Arbeitsplätze unterschiedlicher Qualifikation, überwiegend im Servicebereich, in der Betriebsphase. Hinzu kommen nicht unerheblich indirekte Impulse für den Beschäftigungsmarkt.

Die vorgesehenen Einrichtungen mit Hoteleinrichtungen der oberen Kategorie stellen dem Anspruch des Projektes entsprechend hohe Anforderungen an die Qualifikation des Personals, gerade im Hotel- und Gaststättenbereich. Es besteht bekanntermaßen landesweit ein Defizit an entsprechend geschultem Personal. Die rechtzeitige Suche und Qualifikation des Personals bleibt im Hinblick auf die Betriebsphase ein wichtiges Anliegen und eine Grundvoraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg. Demzufolge strebt der Vorhabensträger eine frühzeitige Zusammenarbeit mit der örtlichen Arbeitsverwaltung und dem Landkreis an.

Es ist ein besonderes Anliegen der Gemeinde und auch des Vorhabensträgers, bei der baulichen Realisierung des Projektes das örtliche Handwerk und insbesondere mittelständische Unternehmungen aus dem Amtsbereich vorrangig zu berücksichtigen, was sich schon aufgrund der Lage des Projektstandortes empfiehlt.

6. Belange der Ortsentwicklung

Es besteht mit dem Vorhabensträger Einvernehmen darüber, dass im Zuge der Projektrealisierung gleichzeitig eine nachhaltig positive Entwicklung der Gemeinde Dranske anzustreben ist. Dies bezieht insbesondere Maßnahmen der Erneuerung und Verschönerung des Ortsbildes gerade im Hinblick auf die Plattenbausiedlung mit ein. Letzteres erfordert allerdings nicht unerhebliche öffentliche Unterstützung. Die Ortschaft Dranske mit ihren tourismuswirtschaftlichen Einrichtungen ist in das gesamttouristische Konzept insoweit einzubinden und hat einen nicht unwesentlichen Beitrag hierzu etwa durch den Ausbau des Rad- und Wanderwegenetzes zu erbringen.

Die ungenügende Zufahrtsstraße zu der Halbinsel Bug über den Buger Hals bedarf vorrangig des Ausbaues.

7. Küsten- und Hochwasserschutz

Das Plangebiet wird aufgrund seiner Höhenlage unterhalb +2,30 m HN als hochwassergefährdet eingestuft.

Im Küstenbereich der Gemeinde Dranske und des Plangebietes ist eine starke Dynamik, die mit entsprechenden Uferrückgängen verbunden ist, zu verzeichnen. Auf der Halbinsel Bug sind keine Sturmflutschutzanlagen vorhanden. Die vorhandenen Relikte von Dünen sind als Sturmflutschutzanlagen ungeeignet.

Im Zuge der Aufstellung des Flächennutzungsplanes sind mit dem StAUN ausführlich die in Betracht kommenden Maßnahmen des Hochwasserschutzes erörtert worden.

Das Land Mecklenburg-Vorpommern plant in Übereinstimmung mit den Zielstellungen des Regionalen Raumprogramms keine Küsten- und Uferschutzmaßnahmen im Plangebiet und sieht somit von Maßnahmen des aktiven Küstenschutzes ab.

Die partielle Strandverbreiterung mit einem ggf. zu errichtenden Bühnenfeld trägt zur Stabilisierung der Uferlinie und zum Schutz der dortigen Küste bei.

Allerdings ist ein weiterhin kontinuierlicher Küsterrückgang damit nicht zu unterbinden. Der Vorhabensträger ist sich darüber im Klaren, dass die Strandaufspülung in Abständen zu wiederholen ist, um den Strandverlust entsprechend auszugleichen.

Dem Vorhabensträger obliegt es somit, Vorkehrungen des passiven Objektschutzes zu treffen, indem die Erdgeschossfußböden auf eine Höhe von 2,30 m HN der Gebäudekörper gesetzt werden, womit insoweit einer Gefährdung von Leib und Leben im Fall einer Überflutung der Geländeoberfläche Rechnung getragen ist.

In Anbetracht der Eintrittswahrscheinlichkeit einer Hochwasserüberflutung sowie des Gefährdungspotentials betrachtet das StAUN im Einvernehmen mit dem Vorhabensträger diese Objektschutzmaßnahme als ausreichend. Der Vorhabensträger ist sich darüber im Klaren, dass unter den gegebenen Umständen kein absoluter Schutz vor Hochwasserüberflutungen und auch etwaige Durchbrüche des Buger Halses besteht. Eine potentielle Gefährdung besteht insbesondere im Hinblick auf die in Küstennähe vorgesehenen Bauten des SO (1) und SO (2). Eine theoretische Überflutungsgefahrenlage besteht auch durch die Boddengewässer. Ein Verzicht auf eine umfassende Eindeichung des Plangebietes bleibt in Anbetracht auf die theoretisch denkbare, aber mithin nach Erfahrungswerten der Vergangenheit unwahrscheinlich bleibende Überflutung des Standortes vertretbar, zumal mit solchen Maßnahmen intensive Eingriffe in den sensiblen Küstenbereich einhergingen. Die partielle Strandvorspülung trägt zur Stabilisierung des Küstenbereiches bei und hat mittelbar eine entlastende Funktion. Mit der Festsetzung einer Erdgeschossfertigfußbodenhöhe ist in Anbetracht des verbleibenden Restrisikos ein zureichender Schutz für Leib und Leben der sich im Plangebiet aufhaltenden Menschen gewährleistet.

Ein die Überflutungsgefahr und den Objektschutz betreffender Hinweis ist in der Planzeichnung aufgenommen.

Der Buger Hals ist gegen Durchbruch bei Sturmfluten nur unzureichend geschützt. Das Land Mecklenburg-Vorpommern wird daher Sicherungsmaßnahmen an dieser Stelle in den nächsten Jahren bis spätestens zur planmäßigen Realisierung des Projektes treffen. Von umfangreichen Deckwerken ist seitens des StAUN Abstand genommen worden. Stattdessen ist eine Ausbesserung der zum Teil schadhafte Steinwälle auf dem Buger Hals vorgesehen. Ostseeseitig ist in Anbindung an die Strandverbreiterungsmaßnahme des Vorhabensträgers eine Strandaufspülung geplant. Beide Maßnahmen sind im Übergangsbereich technisch wie zeitlich aufeinander abzustimmen.

Abschließend sei ausdrücklich auf folgendes hingewiesen:

Unter den gegebenen Umständen übernehmen das Land Mecklenburg-Vorpommern, die Gemeinde Dranske einschließlich des Landkreises Rügen keinerlei Haftung für Schäden an Personen und Sachgütern, die aus der oben

geschilderten potentiellen Gefahrenlage resultieren. Dem Vorhabensträger ist dieser Umstand im Zuge der Planaufstellung zur Kenntnis gegeben.

8. Belange des Denkmalschutzes

Im Plangebiet liegen keine Hinweise auf Denkmäler einschließlich Bodendenkmäler vor. Dies gilt gleichermaßen für ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde. Dies gilt gleichermaßen für paläontologische Funde, obgleich der Standort dem Verbreitungsraum des "Saurus Ruegensis" zugerechnet wird.

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind im Plangebiet keine weiteren Kriegsgräber mehr vorhanden. Urkundlich belegt ist die Umbettung der Überreste von 20 Leichen im Jahre 1966 in Verantwortung der Nationalen Volksarmee, die eine dauerhafte Ruhestätte auf dem gemeindlichen Friedhof gefunden haben. Seit dieser Zeit sind keine weiteren Funde vorgefunden noch anderweitig belegt worden. Aus diesem Grund kann davon ausgegangen werden, dass im Plangebiet keine weiteren Grabstellen vorhanden sind. Für den unwahrscheinlichen Fall, dass im Zuge der Baumaßnahmen dennoch weitere Gräber entdeckt werden, gelten auch für diese die gesetzlichen Schutzbestimmungen.

Vorsorglich wird folgender Hinweis noch abgegeben:

Für Bodendenkmale, die bei Erdarbeiten zufällig neu entdeckt werden, gelten die Bestimmungen des § 11 Denkmalschutzgesetz M-V (DSchG M-V). In diesem Fall ist die Untere Denkmalschutzbehörde unverzüglich zu benachrichtigen. Der Fund und die Fundstelle sind bis zum Eintreffen eines Mitarbeiters oder Beauftragten des Landesamtes für Bodendenkmalpflege in unverändertem Zustand zu erhalten.

9. Belange der Schifffahrt und Fischerei

Das Plangebiet grenzt an die Bereiche der Bundeswasserstraße Ostsee/ Libben und Wieker Bodden. Auf etwaige Genehmigungserfordernisse nach § 31 Bundeswasserstraßengesetz für die Errichtung, den Betrieb und die Veränderung von Anlagen in diesem Bereich ist hinzuweisen.

Desgleichen ist darauf hinzuweisen, dass keine Lichter und Befeuerungsanlagen errichtet werden dürfen, welche die Schifffahrt stören oder zu Verwechslungen mit Schifffahrtszeichen Anlass geben können. Daher sind geplante Beleuchtungsanlagen dem Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund rechtzeitig anzuzeigen.

Gemäß § 16 Fischereigesetz M-V i.V.m § 15 Küstenfischereiordnung sind Teile des Libben zum Fischschonbezirk erklärt. Der gesetzliche Schutz dieser Zone wird durch die Vorhaben im Plangebiet und die damit einhergehenden Nutzungen nicht berührt. Teile des Wieker Boddens außerhalb des Plangebietes sind zu Laichschonbezirken erklärt. Das Plangebiet hat keinen Zugang zu diesen Zonen. Eine Beeinträchtigung der Schifffahrt und Fischerei ist im Plangebiet nicht zu besorgen, weil ein erhöhter Boots- und Personenverkehr auf den Seegewässern nicht stattfindet und lediglich der normalen Strand- und Badenutzung entsprechende Aktivitäten entfaltet werden.

10. Belange der Landesvermessung

Im Geltungsbereich des B-Planes "Bug Ostsee" befinden sich mehrere Lage- und Höhenfestpunkte der amtlichen geodätischen Grundlagennetze des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Soweit im Zuge der Baumaßnahmen in die Lage- und Höhenfestpunkte eingegriffen werden soll, sind die Schutzbestimmungen gemäß § 7 des Gesetzes über die Landesvermessung des Landes Mecklenburg-Vorpommern im Hinblick auf notwendige Verlegungen und das dafür einzuhaltende Antragsverfahren zu berücksichtigen.

11. Bergbauliche Belange

Durch die im Plangebiet vorgesehenen Maßnahmen werden keine bergbaulichen Belange durch Eingriff in oberflächennahe Rohstoffe berührt.

D. Schlussbetrachtung

Der vorliegende Entwurf zur Aufstellung des Bebauungsplanes "Bug Ostsee" ist das Resultat einer ausgewogenen Planung in Abwägung mit den erkennbar zu berücksichtigenden Belangen im Sinne des § 1 Abs. 5 BauGB, welches gleichermaßen den Zielen der Raumordnung, den gesetzlichen Maßgaben insbesondere im Hinblick auf den Natur- und Landschaftsschutz und den konzeptionell wirtschaftlichen Anforderungen für die Realisierung eines neuen Tourismusstandortes Rechnung trägt. Die an die Bauleitplanung gestellten Zielsetzungen sieht die Gemeinde Dranske damit als erfüllt an.

Mit der Schaffung der bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die erste Ausbaustufe des BUG BALTIC SEA RESORT als selbständige funktionale Gesamtanlage verbindet die Gemeinde die Hoffnung auf eine baldige Realisierung des Vorhabens, um für die Gemeinde eine neue wirtschaftliche Grundlage zu schaffen und den Fehlentwicklungen in der Gemeinde zu begegnen.

E. Schlusshinweise

Anlagen des Bebauungsplanes sind:

1. **Verkehrskonzeptplan mit Straßenquerschnitten**
2. **Lärmuntersuchung**
(Büro Masuch + Olbrisch, Oststeinbek b. Hamburg, Ingenieurgesellschaft)
3. **Erläuterungsteil zum Grünordnungsplan**
(Büro Bendfeldt Schröder Franke, Landschaftsarchitekten BDLA, Schwerin)
4. **Umweltverträglichkeitsuntersuchung und FFH-Verträglichkeitsuntersuchung** (Büro Trüper Gondesen Partner, (TGP), Landschaftsarchitekten BDLA, Lübeck)
5. **Beurteilung der Verträglichkeit des Vorhabens mit den Erhaltungs- und Schutzziele des Europäischen Vogelschutzgebietes (SPA) "Vorpommersche Boddenlandschaft"**
(Dr. Norbert Brielmann, Rostock)

Dranske, den 28.3.01

