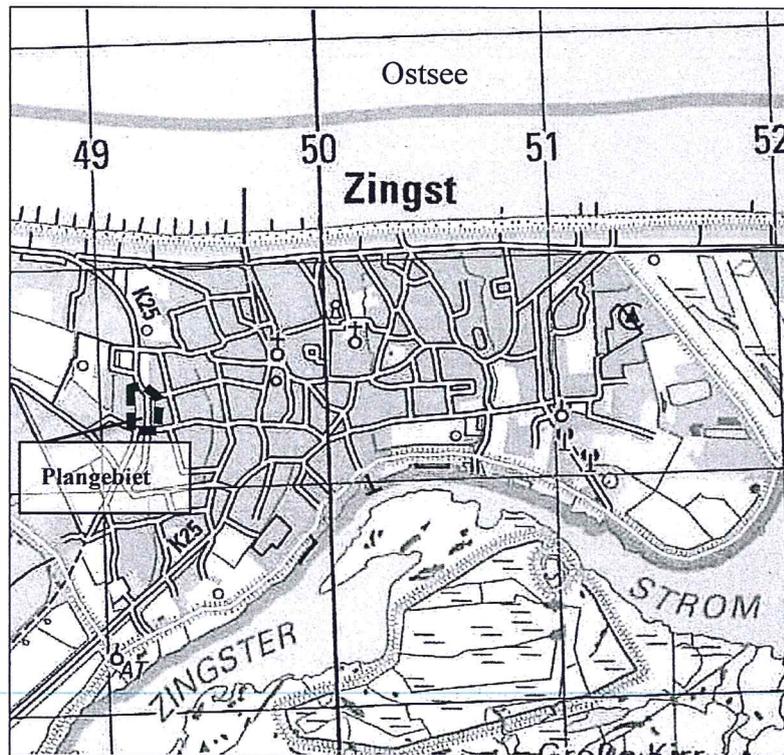


**Gemeinde Ostseeheilbad Zingst**  
**Landkreis Vorpommern-Rügen**

**Bebauungsplan Nr. 19**  
**„Entwicklung des südlichen Bahnhofsbereiches“**

**Begründung**

Fassung für den Satzungsbeschluss



Stand November 2015

Gemeinde Ostseeheilbad Zingst • Hanshägerstraße 1 • 18374 Zingst

Bearbeitung:

Plankontor Stadt und Land GmbH

Präsidentenstr. 21 • 16816 Neuruppin

Tel./Fax: 03391-45 81 80 • 03391-45 81 88

Am Born 6b • 22765 Hamburg

Tel./Fax: 040-298 120 99 10 • 040-298 120 99 40

Email: plankontor-neuruppin@t-online.de • plankontor-hamburg@t-online.de

Web: www.plankontor-stadt-und-land.de



*[Handwritten signature]*



## Inhaltsverzeichnis

<b>1.0</b>	<b>Rechtsgrundlagen</b> .....	<b>1</b>
<b>2.0</b>	<b>Lage und Größe des Plangebietes</b> .....	<b>1</b>
<b>3.0</b>	<b>Anlass und Zielstellung für die Aufstellung des Bebauungsplanes</b> .....	<b>2</b>
<b>3.1</b>	<b>Bebauungsplan der Innenentwicklung</b> .....	<b>3</b>
<b>4.0</b>	<b>Übergeordnete Planungen</b> .....	<b>5</b>
<b>5.0</b>	<b>Städtebauliches Konzept</b> .....	<b>7</b>
<b>6.0</b>	<b>Inhalt des Bebauungsplanes</b> .....	<b>11</b>
<b>6.1</b>	<b>Art der baulichen Nutzung</b> .....	<b>11</b>
<b>6.2</b>	<b>Maß der baulichen Nutzung</b> .....	<b>13</b>
<b>6.3</b>	<b>Bauweisen, Baugrenzen</b> .....	<b>15</b>
<b>6.4</b>	<b>Gestalterische Festsetzungen</b> .....	<b>16</b>
<b>7.0</b>	<b>Erschließung</b> .....	<b>16</b>
<b>7.1</b>	<b>Verkehr</b> .....	<b>16</b>
<b>7.2</b>	<b>Belange der Bahn</b> .....	<b>18</b>
<b>7.3</b>	<b>Technische Infrastruktur</b> .....	<b>20</b>
7.3.1	Öffentliche Versorgungsenergieträger .....	20
7.3.2	Entwässerungskonzept/Entsorgung Oberflächenwasser und Schmutzwasser .....	21
7.3.3	Erdaufschlüsse .....	23
7.3.4	Trinkwasserversorgung .....	23
7.3.5	Löschwasserversorgung .....	23
7.3.6	Abfallentsorgung.....	24
7.3.7	Telekommunikation .....	24
<b>8.0</b>	<b>Immissionsschutzbelange</b> .....	<b>25</b>
<b>8.1</b>	<b>Gewerbelärm</b> .....	<b>25</b>
<b>8.2</b>	<b>Verkehrslärm</b> .....	<b>27</b>
8.2.1	Bahnverkehrslärm .....	27
8.2.2	Straßenverkehrslärm .....	28
8.2.3	Gesamtverkehr .....	28
<b>9.0</b>	<b>Altlasten/Munitionsverdachtsflächen</b> .....	<b>29</b>
<b>10.0</b>	<b>Belange des Denkmalschutzes</b> .....	<b>29</b>
<b>11.0</b>	<b>Sonstige Belange</b> .....	<b>30</b>
<b>11.1</b>	<b>Bodenordnende Maßnahmen</b> .....	<b>30</b>
<b>11.2</b>	<b>Geoinformation und Vermessung</b> .....	<b>31</b>
<b>11.3</b>	<b>Hochwasserschutz</b> .....	<b>31</b>
<b>12.0</b>	<b>Flächenbilanz</b> .....	<b>32</b>
<b>13.0</b>	<b>Belange von Natur und Landschaft</b> .....	<b>33</b>
<b>13.1</b>	<b>Lage des Plangebietes</b> .....	<b>34</b>
<b>13.2</b>	<b>Pflanzen und Biotope</b> .....	<b>34</b>
<b>13.3</b>	<b>Artenschutz</b> .....	<b>38</b>



<b>14.0 Plangrundlage.....</b>	<b>38</b>
<b>15.0 Planverfahren .....</b>	<b>38</b>



## 1.0 Rechtsgrundlagen

In der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414) zuletzt geändert durch Gesetz vom 20.10.2015 (BGBl. I S. 1722) m.W.v. 24.10.2015

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1548);

Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes zur Förderung des Klimaschutzes bei der Entwicklung von Städten und Gemeinden vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509) (Nr. 39);

Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern (LBauO M-V) in der Fassung vom 18. April 2006 (GVOBl. M-V S. 102), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 15.10.2015 (GVOBl. M-V S. 334);

Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg-Vorpommern (KV M-V), in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Juli 2011, verkündet als Artikel 1 des Gesetzes über die Kommunalverfassung und zur Änderung weiterer kommunalrechtlicher Vorschriften vom 13. Juli 2011 (GVOBl. M-V S. 777);

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 4 Absatz 100 des Gesetzes vom 07. August 2013 (BGBl. I S. 95);

Gesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (Naturschutzausführungsgesetz - NatSchAG M-V vom 23. Februar 2010 (GVOBl. M-V S. 66), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 15. Januar 2015 (GVOBl. M-V S. 30, 36).

## 2.0 Lage und Größe des Plangebietes

Das ca. 1,24 ha große Plangebiet liegt im Westen der Gemeinde Ostseeheilbad Zingst, am Rande der besiedelten Fläche. Das Ostseeheilbad Zingst ist eine amtsfreie Gemeinde im Landkreis Vorpommern-Rügen mit 3.061 Einwohnern (Stand: 18. Juli 2013) mit 1. Wohnsitz.

Das Plangebiet befindet sich auf dem Gelände des 1910 eingeweihten historischen Bahnhofs und der direkt südlich und südöstlich anschließenden Grundstücke. Die ehemalige Bahntrasse, die trotz der Einstellung des Bahnbetriebes im Jahre 1947 immer noch als Bahngelände gewidmet ist, ist die westliche Grenze des Plangebietes. Im Norden wird das Plangebiet begrenzt durch die Kreisstraße 25 „Am Bahnhof“ bzw. im Osten als „Bahnhofstraße“ und im Süden durch die Schulstraße.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst in der Gemarkung Zingst, Flur 8 folgende Flurstücke: 18/5 (K 25, teilw.), 18/7, 18/9, 18/13 bis 18/31, 18/32 (Verkehrsfläche teilw.), 29/3 (Bahnhofstraße teilw.), 30/5, 31/2 und 32.

### 3.0 Anlass und Zielstellung für die Aufstellung des Bebauungsplanes

Mit der Einstellung des Betriebes der Bahn im Jahre 1947 nördlich der Meiningenbrücke nach einem schweren Unglück im Bahnhof Prerow der ursprünglich von Velgast über Barth über den Bodden nach Zingst und dann weiter Richtung Westen auf den Darß nach Prerow verlaufenden Darßbahn, hat der 1910 fertiggestellte Bahnhof seine früher für die gesamte Gemeinde wichtige Funktion verloren. Als Dokument der regionalen Verkehrsgeschichte wurde das Bahnhofsgebäude noch in der DDR-Zeit unter Denkmalschutz gestellt. Ohne eine wirtschaftlich tragbare Nutzung fehlten ab den 1990er Jahren die Mittel zur Instandhaltung des Gebäudes und es begann ein zunehmender Verfall des historischen und für das Ortsbild und die Ortsgeschichte prägenden Bauwerkes.

Bereits in der damaligen DDR war Zingst und die Halbinsel Fischland-Darß-Zingst eine Schwerpunktregion für Erholungssuchende aus der gesamten damaligen Republik. Nach dem Beitritt der 1990 wieder gebildeten Länder der damaligen DDR in das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland, erfolgte auch im Erholungswesen im früheren Territorium der DDR eine radikale Umstrukturierung. Schon in den 1990er Jahren und Anfang der 2000er Jahre ergab sich eine deutliche Qualifizierung und Neuetablierung des Tourismus und des Erholungswesens in der „1. Reihe der Küstenorte von Mecklenburg und Vorpommern“, so auch in den Gemeinden des Amtsbereiches Darß/Fischland und in der Gemeinde Ostseeheilbad Zingst. Neben Hotels, Pensionen und Gästehäusern nahm das Angebot von Ferienhäusern, Ferienwohnungen und Ferienappartements zu, so dass 2012 ein Bettenangebot von ca. 14.000 Betten allein im Ostseeheilbad Zingst angeboten wurde.

Ähnlich wie es attraktive Küstenorte in den westdeutschen Bundesländern bereits seit den 1960er und 1970er Jahren erlebt haben, stieg auch an den Küstenorten von Mecklenburg und Vorpommern ab der 2. Hälfte der 1990er Jahre die Nachfrage nach Häusern oder Wohnungen, die als 2. Wohnsitz genutzt werden konnten und später auch als 1. Wohnsitz für die Generation 60plus. Somit liegt auch eine durchaus zunehmende Nachfrage für „normale“ Wohnungen in Einzel- oder Doppelhäusern, oder in kleineren Geschossbauten mit 4 bis 6 Wohnungen vor. Dieser Nachfrage entsprechen auch die im B-Plangebiet angebotenen Möglichkeiten einer Wohnbebauung mit Einzel- und Doppelhäusern mit maximal 4 Wohneinheiten pro Einzelhaus bzw. 2 Wohneinheiten pro Doppelhaushälfte. Aufgrund der bereits vorhandenen hohen Anzahl von Ferienwohnungen und Ferienhäusern im Gemeindegebiet ist es ein ausdrückliches Ziel der Gemeinde in beiden allgemeinen Wohngebieten nur Wohnnutzungen zu schaffen und dort keine Ferienwohnungen zuzulassen.

Die alte Bahntrasse ist – trotz fehlender Entwidmung – im Gemeindegebiet zum Teil bereits überbaut, wie z.B. mit einem Teilstück der K 25 nördlich des Bahnhofsgebäudes, so dass die Gemeinde nicht mehr davon ausgeht, dass bei einer Wiedereinrichtung der Bäderbahnstrecke, diese im Bereich der Ortslage von Zingst vollständig in der alten Trasse verlaufen wird. Trotzdem muss die Gemeinde die vorhandene Bahnflächenwidmung akzeptieren und kann dort keine eigene kommunale Bauleitplanung erstellen, die im Widerspruch zur Bahnflächenwidmung steht. Dieses ist erst möglich, wenn eine neue Streckenführung bestandkräftig planfestgestellt ist, weil dann die Voraussetzung für die Freistellung von Bahnbetriebsstrecken der im B-Plangebiet Nr. 19 noch als „Bahnflächen“ dargestellten Flächen gegeben ist.

Dadurch, dass die Fläche südlich des historischen Bahnhofs bis zur Schulstraße auf ca. 1,0 ha Fläche unbebaut war und es bei dieser Fläche unklar war, ob es sich um einen nach § 34 BauGB zu beurteilenden Innenbereich mit aber noch ungeklärter Erschließung handelt, oder um einen „Außenbereich im Innenbereich“, der zumindest teilweise der Beurteilung nach § 35 BauGB bedürfte, bestand die Erforderlichkeit der städtebaulichen Ordnung in Form der Aufstellung einer verbindlichen Bauleitplanung. Diese für die Bahnzwecke offensichtlich nicht

mehr benötigten Flächen boten sich als innerörtliche Verdichtungsflächen für Wohnungsbau an. Der erste Aufstellungsbeschluss für den so städtebaulich erforderlichen Bebauungsplan (damals B-Plan Nr. 14) wurde auf der GV-Sitzung am 16.12.2004 gefasst. Ein in den Jahren 1995/ 96 aufgestellter Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 22 „Ehemaliger Bahnhof“ umfasste auch Teile des Bebauungsplans Nr. 19 und des damals geplanten Bebauungsplanes Nr. 14. Dieser ehemalige V+E-Plan Nr. 22 entfaltete allerdings keine Rechtswirksamkeit. Siehe hierzu die ausführlichen Erläuterungen in Kapitel 15.0.

Bereits auf der Grundlage des ersten Planentwurfes des damaligen B-Plans Nr. 14 wurden – etwas voreilig – westlich der Planstraße und südlich des Bahnhofsgebäudes 16 kleine potentielle neue Baugrundstücke geteilt. Dieser Planentwurf wurde dann, vor allem aus dem Grund der fehlenden Bahnflächenentwidmung, nicht mehr weiter verfolgt.

Im Jahre 2010 fand sich ein neuer Bauinteressent, der im Einvernehmen mit der Gemeinde bereit war, das historische Bahnhofsgebäude denkmalgerecht umzubauen und dort gastronomische und touristische Einrichtungen einzurichten sowie ein neues Wohnbaukonzept für die Flächen südlich und südöstlich des Bahnhofsgebäudes zu entwickeln. In diese Gesamtkonzeption wurde später auch die nördlich angrenzende ehemalige Bahnfläche des Güterbahnhofes mit früherem Holzlagerplatz und Sägewerk östlich und nördlich der K 25 mit einbezogen, für dessen Gebiet Anfang des Jahres 2013 der Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 21 gefasst wurde.

Die Gemeinde hat daher einen neuen Aufstellungsbeschluss gefasst; nun zum Bebauungsplan Nr. 19 „Entwicklung des südlichen Bahnhofsgebietes“. Dieser Bebauungsplan beachtet die noch nicht entwidmete Bahnfläche insoweit, dass an der westlichen Plangebietsgrenze eine Fläche für Bahnanlagen festgesetzt wird, so dass dort im Bedarfsfall die Darßbahn doch noch wieder hergestellt werden könnte.

Parallel zu dem Planaufstellungsverfahren wurde durch die Grundeigentümer für einen weiteren Grundstücksstreifen das Verfahren zur Entwidmung von Bahnzwecken eingeleitet, der dann in das Sondergebiet und das allgemeine Wohngebiet einbezogen wird. Mit Freistellungsbescheid vom 30.07.2013 liegt vom Eisenbahn-Bundesamt, Schwerin die Zustimmung zur Entwidmung der beantragten Flächen vor (Flurstücke je teilweise 18/13, 18/15, 18/17, 18/20, 18/22, 18/24, 18/27, 18/29, 18/9, der Flur 8 der Gemarkung Zingst). Diese Flächen werden zum 30.08.2013 von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Der weiterhin an der Westseite des Plangebietes verbleibende Bahnstreifen von bis zu 15,9 m Breite kann erst dann in einem späteren B-Planänderungsverfahren herausgenommen werden, wenn das im Herbst 2013 begonnene Planfeststellungsverfahren für die Wiederinbetriebnahme der Darßbahn abgeschlossen ist und eine neue Bahntrasse an einem anderen Standort planfestgestellt wurde.

### 3.1 Bebauungsplan der Innenentwicklung

Im Zusammenhang mit der Prüfung der Gemeinde, ob das Bebauungsplanverfahren gemäß § 13a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung durchgeführt werden kann, wurde auch das Urteil des Verwaltungsgereichtes Greifswald vom 26. Juli 2010 (AZ 5 A 2037/08) herangezogen in der Verwaltungsstreitsache zwischen dem Grundeigentümer der Flurstücke 30/5, 31/3 und 32 der Flur 8 der Gemarkung Zingst (Baufeld 3) gegen den Landrat des Landkreises Vorpommern, betreffend dem vom Landkreis nicht erteilten positiven Bescheid zu einem Vorbescheidsantrag für den Neubau von fünf Doppelhäusern im Gebiet des im aktuellen Bebauungsplanentwurf festgesetzten allgemeinen Wohngebietes im Baufeld 3.

Das Verwaltungsgericht stellte in seiner schriftlichen Urteilsbegründung fest, dass der Vorbescheidsantrag zu Recht nicht positiv beschieden wurde. **Als Ablehnungsgrund kann aber**

**nicht eine vermeintliche Lage im Außenbereich (§ 35 BauGB) herangezogen werden, da das Gericht festgestellt hat, dass hier ein nach § 34 BauGB zu bewertender Innenbereich vorliegt.** Laut Gericht war der Versagungsgrund allein die zum Zeitpunkt der Vorbescheidsbeantragung nicht vorhandene öffentliche Erschließung des Baugrundstücks. Gleichzeitig stellte das Verwaltungsgericht fest, dass die Baufläche sich grundsätzlich in einem nach § 34 BauGB zu beurteilenden Innenbereich befindet. Hierzu ein Auszug aus der Urteilsbegründung:

*„Die planungsrechtliche Zulässigkeit beurteilt sich im vorliegenden Verfahren nach § 34 BauGB, da das Vorhabengrundstück nicht im Geltungsbereich eines qualifizierten Bebauungsplanes und innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils liegt. Nach dem im Ortstermin gewonnenen Eindruck steht zur Überzeugung des Berichterstatters fest, dass der Standort, auf welchem die Doppelhäuser errichtet werden sollen, dem Bebauungszusammenhang des Ortsteils Zingst zuzurechnen ist. Maßgeblich für das Vorliegen eines Bebauungszusammenhangs ist, inwieweit eine aufeinanderfolgende Bebauung trotz etwa vorhandener Lücken den Eindruck der Geschlossenheit und Zusammengehörigkeit vermittelt. Dies ist nicht nach geographisch-mathematischen Maßstäben zu entscheiden. Vielmehr bedarf es einer Wertung und Bewertung der konkreten Gegebenheiten des jeweiligen Einzelfalls. Auch Freiflächen, die allseits von Bebauung umgeben sind, können nach diesen Maßstäben als Außenbereich anzusehen sein (sogenannte Außenbereiche im Innenbereich). Auf die Anzahl der unbebauten Grundstücke kommt es dabei ebenso wenig an wie auf die Eignung der unbebauten Flächen für außenbereichstypische (insbesondere landwirtschaftliche) Nutzung. Ausschlaggebend ist, ob eine den Eindruck der Geschlossenheit und Zusammengehörigkeit vermittelnde umgebende Bebauung das betreffende Grundstück in einer Weise prägt, dass hieraus die Merkmale für die Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben nach § 34 Abs. 1 BauGB entnommen werden können. Daran fehlt es, wenn eine Fläche wegen ihrer Größe einer von der Umgebung gerade unabhängigen geordneten städtebaulichen Entwicklung und Beplanung fähig ist (vgl. BVerwG, Urt. V. 01.12.1972, 4 C 6.61, BVerwGE 41,227). Grundlage und Ausgangspunkt dieser bewertenden Beurteilung sind die tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten, also insbesondere die baulichen Anlagen, sowie darüber hinaus topographische Verhältnisse, wie z.B. Geländehindernisse, Erhebungen und Einschnitte sowie Straßen. Grundsätzlich endet der Innenbereich am letzten Baukörper des bisherigen Bebauungszusammenhangs, so dass nicht zu prüfen ist, ob das Grundstück nach der Bebauung zum Innenbereich gehören würde (BVerwG, Beschl. V. 17.01.2005, 4 B 3/05, zit. Nach Juris). Mögliche Bestandteile eines Bebauungszusammenhangs sind folglich a) bebaute Grundstücke, b) unbebaute, aber bebauungsfähige Grundstücke (Baulücken im engeren Sinne) sowie c) freie Flächen, die wegen ihrer natürlichen Beschaffenheit oder wegen ihrer besonderen Zweckbestimmung einer Bebauung entzogen werden.*

*Nach diesen Vorgaben und nach dem im Ortstermin gewonnenen Eindruck ist das Vorhabengrundstück dem Innenbereich zuzurechnen. Der Bebauungszusammenhang der östlich des Vorhabengrundstücks befindlichen Bebauung erstreckt sich auch auf die Freifläche, auf welcher die Errichtung der Doppelhäuser geplant ist. Dies ergibt sich daraus, dass die für die Bebauung vorgesehene Fläche von der im Westen sich anschließenden Freifläche optisch durch einen Graben abgetrennt wird. Dieser Graben umschließt das zwischen den Straßen „Glebbe“, Schulstraße, „Grüner Winkel“ und Bahnhofstraße befindliche Karree und lässt das Vorhabengrundstück als Teil der sich östlich anschließenden Bebauung erscheinen. Etwas anderes ergibt sich nicht auf Grund des an der östlichen Längsseite des Vorhabengrundstücks befindlichen Baumbestandes. Dieser ist nach Anzahl und Höhe der vorhandenen Bäume nicht geeignet, das Vorhabengrundstück optisch von dem Bebauungszusammenhang zu trennen. Zudem ist die ca. 120 x 30 m große Freifläche, auf welcher das Vorhaben errichtet werden soll, nicht groß genug, um nach den oben dargestellten Vorgaben als eigenständiger*

*Bereich angesehen werden zu können. Insofern kann das Vorhabengrundstück nicht als Außenbereich im Innenbereich gewertet werden. Vielmehr stellt es sich als Baulücke dar, die sich zumindest bis zu dem das Vorhabengrundstück umschließenden Graben erstreckt. Hiergegen spricht auch nicht eine in der Umgebung vorhandene besonders kleinteilige Bebauung. Zutreffend ist zwar, dass bei einer eng aufeinander gereihten Bebauung schon eine kleine Lücke den Bebauungszusammenhang unterbrechen kann (vgl. Battis/Krautzberger/Loehr, BauGB, Kommentar, 11. Aufl. 2009, § 34 Rndr. 2). Entgegen der Ansicht des Beklagten stellt sich die in der näheren Umgebung befindliche Bebauung jedoch nicht als besonders kleinteilig dar. Vielmehr wurde auf Grund des durchgeführten Ortstermins und des zur Akte gereichten Lichtbilds (Bl. 63 d. A.) deutlich, dass die Umgebung von Einfamilienhäusern geprägt wird, die eher großzügig ausgestaltet sind.“*

Unter Berücksichtigung dieses Verwaltungsgerichtsurteiles ist das gesamte Gebiet des Bebauungsplanes als ein bereits festgestellter Innenbereich zu definieren. Um innerhalb dieses Innenbereiches eine geordnete städtebauliche Entwicklung zur Einfügung der dort zulässigen Nutzungen und zum Maß der baulichen Nutzungen zu sichern, besteht allerdings die städtebauliche Erforderlichkeit dieses zu ordnen und durch entsprechende Festsetzungen verbindlich zu regeln.

Der Bebauungsplan Nr. 19 für die Entwicklung des südlichen Bahnhofsbereiches wurde im engen räumlichen und zeitlichen Zusammenhang mit dem Bebauungsplan Nr. 21 für die Entwicklung des nördlichen Bahnhofsbereiches aufgestellt, für den das B-Planaufstellungsverfahren etwa ein halbes Jahr später begonnen hat. Beide Bebauungspläne zusammengefasst haben eine zulässige Grundfläche von weniger als 20.000 Quadratmetern, so dass auch der B-Plan Nr. 19 weiterhin gemäß § 13a Abs. 1 BauGB nach Satz 2 der Fallgruppe 1 zuzuordnen ist, für den keine Vorprüfung zur eventuellen Erforderlichkeit einer Umweltprüfung durchzuführen ist.

Die Feststellung des vorhandenen Innenbereiches mit der dort vorhandenen grundsätzlichen Zulässigkeit der Bauungen in Art und Maß der Nachbarschaft hat Konsequenz in Bezug auf möglicherweise erforderliche ökologische Kompensationsmaßnahmen durch die jetzt geregelte zulässige Bebauung. Hierzu erfolgen nähere Ausführungen in Kapitel 13.0.

#### **4.0 Übergeordnete Planungen**

Die Halbinsel Zingst liegt am östlichen Ende der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst an der Ostsee und gehört administrativ zum Landkreis Vorpommern-Rügen in Mecklenburg-Vorpommern. Die amtsfreie Gemeinde Ostseeheilbad Zingst umfasst fast die gesamte Halbinsel sowie die ihr südlich vorgelagerten Inseln Kirr und Barther Oie. Die Gemeinde Ostseeheilbad Zingst ist seit 2002 ein staatlich anerkanntes Seeheilbad.

Der wirksame Flächennutzungsplan stellt für den Planbereich Wohnbaufläche (westlich der Planstraße) und Grünfläche (östlich der Planstraße) dar. Der FNP wird gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB zu einem späteren Zeitpunkt der verbindlichen Bauleitplanung des Bebauungsplanes der Innenentwicklung angepasst und berichtigt werden (siehe auch Kap. 5.0).

Die Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung sind im Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP M-V) festgeschrieben. Das Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern ist am 01.01.2006 in Kraft getreten und zeigt eine querschnittsorientierte und fachübergreifende raumbezogene Rahmenplanung in Form von Leitlinien und Grundsätzen auf, die für eine nachhaltige und zukunftsfähige Entwicklung des Landes stehen (vgl. LEP M-V 2005, S. 2 u. 11). Nachfolgend werden die

Ziele und Grundsätze des LEP M-V aufgelistet, die für den Bebauungsplan Nr. 19 „Entwicklung des südlichen Bahnhofsbereiches“ relevant sind.

Aus dem LEP M-V geht hervor, dass die Gemeinde Ostseeheilbad Zingst dem Mittelbereich Stralsund zugeordnet wird, der wiederum zum Oberbereich Greifswald / Stralsund gehört (LEP M-V 2005, S. 74 f.). Im Hinblick auf Erholung in Natur und Landschaft gehört die Halbinsel Zingst zu den besonders attraktiven Landschaftsräumen der Ostseeküste, der so zu schützen, zu pflegen und zu entwickeln ist, dass die Voraussetzungen für die Erholung in Natur und Landschaft gesichert werden (LEP M-V 2005, S. 47 f.). Ein wesentliches Leitbild für die Region ist die Weiterentwicklung und Qualifizierung des maritimen Tourismus als entscheidender Wirtschaftszweig (LEP M-V 2005, S. 70 f.).

Die Ziele und Grundsätze der Regionalplanung für diese Planungsregion sind im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (RREP-VP) festgeschrieben. Das RREP-VP ersetzt das seit 1998 gültige Regionale Raumordnungsprogramm Vorpommern und ist seit dem 20.09.2010 rechtskräftig. Nachfolgend werden die Ziele und Grundsätze des RREP-VP aufgezeigt, die für den Bebauungsplan Nr. 19 „Entwicklung des südlichen Bahnhofsbereiches“ relevant sind.

Nach dem RREP-VP gehört die Halbinsel Fischland-Darß-Zingst zu einem Tourismusschwerpunkt in der Planungsregion, bei dem während der Saison auf und zur Halbinsel verkehrslenkende und verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen zu entwickeln sind. Hierbei ist für die Bereiche Fischland-Darß-Zingst die Wiederherstellung der Schienenanbindung besonders wichtig (vgl. RREP 2010, S. 91). Dieses Planungsziel wurde bei dem B-Planentwurf berücksichtigt, indem die ehemalige Bahnstrecke Velgast - Barth - Zingst - Prerow nicht überplant wird.

Das Amt für Raumordnung und Landesplanung stellt mit Stellungnahme vom 17.01.2013 fest, dass gemäß Programmsatz 6.4.1 (3) [Öffentlicher Personen- und Güterverkehr] RREP VP das Schienennetz zu sichern und aufzuwerten ist. In diesem Zusammenhang ist auch das Planungsziel 6.4.1 (11) RREP VP zu beachten: „Zur möglichen Neueinrichtung des Schienenverkehrs auf der Verbindung Barth-Zingst-Prerow ist die ehemalige Bahntrasse zu sichern und notwendige Flächen für geänderte und neue Trassenabschnitte von Bebauung freizuhalten.“ Die Gemeinde hat im Rahmen der Entwurfsüberarbeitung nach der frühzeitigen Beteiligung die Belange der Bahn und die Möglichkeit einer Wiederinbetriebnahme der Darßbahn an dieser Stelle verstärkt beachtet, indem in Abstimmung mit der Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB) und dem Eisenbahnbundesamt (Außenstelle Schwerin) eine Fläche ermittelt wurde, welche entlang der ehemaligen Bahntrasse in einer Breite von bis zu 15,9 m an der westlichen Plangebietsgrenze verläuft und im aktuellen B-Planentwurf als für Bahnzwecke gewidmete Fläche i.S. des § 9 Abs. 6 BauGB festgesetzt wurde. Nähere Ausführung zu den Bahnbelangen sind dem Kap. 7.2 (Belange der Bahn) der Begründung zu entnehmen.

Weiterhin weist das Amt für Raumordnung und Landesplanung darauf hin, dass die Gemeinde als überflutungsgefährdet gilt. Mit dem Belang der Hochwassergefährdung gemäß Programmsatz 5.3.(2), Küsten- und vorbeugender Hochwasserschutz des RREP VP wird sich im Kap 11.3 (Hochwasserschutz) dieser Begründung auseinandergesetzt.

Der kleinstädtisch geprägte Siedlungskern des Ostseeheilbads Zingst ist im RREP-VP als Grundzentrum eingestuft, welches die Bevölkerung ihres Nahbereiches mit Leistungen des qualifizierten Grundbedarfs versorgen soll (vgl. RREP 2010, S. 33 f.). Des Weiteren zeigt der kartographische Abgleich, dass das Plangebiet weder in einem FFH- / EU-Vogelschutzgebiet noch in einem Großschutzgebiet liegt (vgl. RREP 2010, S. 55 u. 59).

Die hier dargestellten relevanten Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie Regionalplanung dokumentieren, dass die Planungsziele des Bebauungsplanes Nr. 19 nicht im Wi-

derspruch zu den Zielen der Landes- und Regionalplanung stehen. Das Amt für Raumordnung und Landesplanung teilt in seiner Stellungnahme vom 17.01.2013 mit, dass die geplante Wohn- und Feriennutzung in Zingst als Grundzentrum mit den relevanten Zielen und Grundsätzen der Programmsätze 3.1.3 (4, 8 und 15) [Tourismusräume], 3.2.4 (1 und 2) [Grundzentren] und 4.1 (3 und 6) [Siedlungsstruktur] sowie 4.1 (6) [Stadt- und Dorfentwicklung] des RREP VP übereinstimmen. Mit der Beachtung des regionalen Planungsziels zum öffentlichen Personen- und Güterverkehr des RREP VP im aktuellen Planentwurf steht die Planung nun in vollständiger Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung.

Im Beteiligungsverfahren wurde vom Hauptzollamt Stralsund darauf hingewiesen, dass sich das Plangebiet in einem grenznahen Raum befindet (§ 14 Abs. 1 ZollVG), woraus sich bestimmte Rechte der Zollverwaltung ergeben. Insbesondere wird vorsorglich auf das Betretungsrecht im grenznahen Raum hingewiesen, welches auch während etwaiger Bauphasen jederzeit gewährleistet sein muss.

## 5.0 Städtebauliches Konzept

In dem zu Planungsbeginn wirksamen Flächennutzungsplan ist die Fläche zwischen der K 25 im Norden und der Schulstraße im Süden, westlich der Planstraße als Wohnbaufläche dargestellt. Die Fläche östlich der Planstraße ist als Grünfläche dargestellt, allerdings ohne eine konkrete nähere Zweckbestimmung und ohne die Festlegung als öffentliche oder private Grünfläche.

Aufgrund der bebauten Flächen in direkter Nachbarschaft und der baulichen Vorprägung des Plangebietes stellt sich die dortige bauliche Entwicklung als eine Innenentwicklung dar, so dass sich die Gemeinde entschlossen hat, den Bebauungsplan gemäß § 13a BauGB als einen Bebauungsplan der Innenentwicklung aufzustellen.

In dem Plangebiet werden ca. 7.541 qm Baugebietsfläche entstehen, auf welcher gemäß den Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung ca. 3.260 qm Grundfläche bebaut werden können. Somit ist diese Planung der Fallgruppe 1 aus dem § 13a Abs. 1 BauGB zuzuordnen, mit weniger als 20.000 qm überbaubarer Grundfläche, so dass die Durchführung einer Umweltprüfung und die Erstellung eines Umweltberichtes nicht erforderlich sind. Ebenfalls muss keine Vorprüfung (sonst erforderlich bei 20.000 – 70.000 qm möglicher Grundfläche) erfolgen. Auch unter Berücksichtigung des räumlich und zeitlich zusammenhängend aufgestellten Bebauungsplanes Nr. 21, direkt an den B-Plan Nr. 19 angrenzend, wird der Schwellenwert von 20.000 qm zulässiger Grundfläche auch von beiden B-Plänen zusammengefasst nicht erreicht.

Die Führung des Planverfahrens nach § 13a BauGB ermöglicht es außerdem die Planung trotz der Abweichungen von den Darstellungen des FNP durchzuführen und den FNP dann anschließend nachrichtlich im Wege einer Berichtigung anzupassen.

Das Planungskonzept sieht vor, im Nordwesten ein 2.440 qm großes sonstiges Sondergebiet gemäß § 11 BauNVO festzusetzen. Die teilweise baulich sehr desolaten Nebengebäude des Bahnhofes wurden bereits 2013 abgerissen, während das historische und 1910 eingeweihte Bahnhofsgebäude denkmalgerecht wiederhergestellt wurde. Dort wurde im Frühjahr 2013 ein Gastronomiebetrieb mit Außengastronomie im südlichen Bereich eingerichtet: Das „Wirtshaus im alten Bahnhof“. Daneben sind touristische Einrichtungen entstanden, wie z.B. eine Tourismusinformation und es besteht die Möglichkeit zur Einrichtung einiger kleinen Läden für touristische Angebote. Die Gastronomie wird durch eine Beherbergungseinrichtung mit externem Bettenhaus ergänzt, eventuell in Form eines Aparthotels. Diese Anlage wird in das Vermietungsmanagement des Beherbergungsbetriebes, dem auch das Bahnhofswirtshaus zu-

geordnet ist, einbezogen. Hierfür wird im Süden des Sondergebietes ein 450 qm großes Baufenster durch Baugrenzen festgesetzt, wo der Neubau eines Bettenhauses, bzw. des Aparthotels entstehen kann.

Aufgrund der im Süden des Bahnhofsgebäudes vorhandenen Außengastronomie und der vorhandenen Stellplatzanlage westlich des Bahnhofsgebäudes wurde im Planverfahren geprüft, ob es in dem Fall, dass das Bettenhaus vorerst noch nicht gebaut wird, in dem dann südlich angrenzenden Wohngebäude die Immissionsrichtwerte, vor allem nachts eingehalten werden. Dieses wurde ergänzend gutachtlich geprüft. Im Ergebnis dieser Prüfung hat sich die Gemeinde entschieden, die nördliche Baugrenze im Baufeld 2 des allgemeinen Wohngebietes um 15,0 m weiter nach Süden zu verlegen. Damit wird die Einhaltung der nächtlichen 40 dB (A) Isophone auch ohne vorgelagertes Bettenhaus gesichert.

Innerhalb des Baufeldes 2 verkürzt sich damit (gegenüber dem Entwurf August 2013) die Nord-Süd-Länge des durch Baugrenzen festgesetzten Baufensters auf 65 m, so dass voraussichtlich anstelle der ursprünglich geplanten 4 Einzelhäuser im Baufeld 2 nur noch 3 Einzelhäuser realisiert werden.

Östlich des historischen Bahnhofsgebäudes wird die Verkehrsfläche der K 25 um 533 qm in Richtung Süden erweitert, so dass dort ein Vorplatz und eine Vorfahrt mit Kurzzeitparkplätzen vor der neuen Tourismusinformation im alten Bahnhof ausgebaut werden können. Diese Vorfahrt wird so dimensioniert, dass dort auch Reisebusse vorfahren und im Bedarfsfall wenden können. Im Bereich der Kehre entstehen keine Langzeitparkplätze, sondern nur Kurzzeitparkplätze, um z.B. ausreichend Zeit zu haben für einen Informationsbesuch in der Tourismusinformation.

Die Zufahrt zu den erforderlichen Stellplätzen des Sondergebietes erfolgt über die kleine, von der K 25 abzweigende Nebenstraße „Am Bahnhof“ auf eine Stellplatzanlage westlich des historischen Bahnhofsgebäudes. Eine Anfahrt von Osten ist nicht möglich, da direkt östlich des sonstigen Sondergebietes die öffentliche Verkehrsfläche der Planstraße nur für Fußgänger und Fahrradfahrer benutzbar ist.

Südlich des Sondergebietes wird – wie im FNP dargestellt – ein Wohngebiet entwickelt, hier gemäß § 4 BauNVO als allgemeines Wohngebiet. Im Sinne einer sinnvollen Nutzung der vorhandenen öffentlichen Erschließungsinfrastruktur werden – abweichend von der bisherigen FNP-Darstellung – auch die Flurstücke 31/3 und 32 südöstlich vom historischen Bahnhof und östlich der Planstraße als allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Der Bau von Ferienwohnungen ist in den allgemeinen Wohngebieten nicht zulässig.

Westlich der Planstraße wird das Baufeld 2 mit ca. 2.643 qm Fläche als allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Die mit Bescheid vom 30.07.2013 aus der Bahnwidmung entlassenen Flächen sind nun im Norden in das Sondergebiet im Baufeld 1 und im südlichen Teil in das allgemeine Wohngebiet im Baufeld 2 einbezogen. Im Rahmen des Bahnentwidmungsverfahrens wurde geprüft wie breit die weiterhin als Bahnfläche gewidmete Fläche bleiben muss, um dort im Bedarfsfall einen Haltepunkt mit 2 Bahngleisen bauen zu können. Diese insgesamt 2.600 qm große Fläche wird in der Planzeichnung nachrichtlich als Fläche für Bahnzwecke dargestellt. Eigentümern sind diese Flächen allerdings Teile der Grundstücke, die auf der Ostseite bis zur Planstraße reichen und die als private Gartenflächen genutzt werden

Damit es bei den Gebäuden im Baufeld 2 eine leichte Staffelung geben kann und damit es möglich ist die im Südwesten des Baufeldes 2 vorhandene Baumgruppe zu erhalten wird die durch Baugrenzen bestimmte überbaubare Fläche (das Baufenster) leicht gestaffelt angeordnet.

In Nord-Süd-Richtung wird das Plangebiet mit einer gemeindeeigenen Wegefläche durchzogen; die auch zukünftig als öffentliche Verkehrsfläche erhalten bleibt. Zu Planungsbeginn ist

diese Wegefläche der zukünftigen Planstraße noch nicht als öffentliche Straße bzw. als öffentliche Erschließungsfläche gewidmet. Um einen Kfz-„Schleichverkehr“ zu vermeiden, wird der nördliche Abschnitt dieser Planstraße als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, hier nur für Fußgänger und Fahrradfahrer, festgesetzt. Diese Verkehrsbeschränkung wird durch Pollerabsperungen gewährleistet, die als herausnehmbare Poller für Entsorgungsfahrzeuge sowie für Rettungs- und Notfallfahrzeuge eine Befahrbarkeit sicherstellen.

Östlich dieser Verkehrsfläche verläuft innerhalb des gemeindeeigenen Wegeflurstückes 18/32 ein Gewässer II. Ordnung, der Graben 11/2/12 zur Entwässerung des örtlich anfallenden Niederschlagswassers. Dieses Gewässer kommt von Norden (aus dem Geltungsbereich des B-Plans 21) und wird verrohrt unter der K 25 geführt. Dieser Graben II. Ordnung war ursprünglich der östliche Abschlussgraben des historischen großflächigen Bahnhofsgrundstücks. Die Höhen des gewachsenen Bodens des Plangebietes liegen zwischen ca. 0,80 m NHN bis ca. 1,85 m NHN und lassen aufgrund des häufig hohen Grundwasserstandes nicht jederzeit eine örtliche Regenwasserversickerung zu. Daher hat sich an mehreren Stellen die hier ortstypische Entwässerung durch ein System offener Gräben ergeben. Diese offene Grabenstruktur, die hier von Norden kommend die K 25 unterquert und im Plangebiet nach Süden fortgeführt wird, ist auch ein ortstypisches Gestaltungselement. Das dortige Stauvolumen wird darüber hinaus als Rückstauraum für die Entwässerung benötigt, so dass eine Verrohrung des offenen Grabens nicht erfolgen darf.

Das vorliegende Entwässerungskonzept wird in Kap. 7.3.2 ausführlich erläutert. Um das Stau- und Rückhaltevolumen dieses Gewässers zu erhöhen erfolgt im Nordosten, nördlich des Baufeldes Nr. 3 eine teichartige Aufweitung auf dem Flurstück 31/3.

In Konsequenz des Erhaltens der Grabenstruktur und der Funktion für den Wasserstauraum sowie einer ordnungsgemäßen Entwässerung, werden im B-Plan an drei Standorten jeweils maximal 3,5 m breite Anschlüsse an das östlich angrenzende ca. 2.458 qm große allgemeine Wohngebiet im Baufeld 3 festgesetzt. Anstelle dieser 3 neuen Grabenquerungen (mit zusammen 10,5 m Breite) wird eine vor einigen Jahren provisorisch errichtete Grabenüberquerung mit 9,0 m Breite entfernt und dort wieder das offene Grabenprofil hergestellt. Dieses wird ergänzt durch eine weitere Zufahrtmöglichkeit im Süden von der Schulstraße. Um Rücksicht auf eine zukünftige detaillierte Hochbauarchitektur im Baufeld 3 und die dazugehörige Erschließung der späteren dortigen Einzelgrundstücke mit der Anordnung der erforderlichen Stellplätze nehmen zu können, wird im Teil B unter der Festsetzung Nr. I/5 als Ausnahme zugelassen, dass die Grabenüberquerungen jeweils bis zu 10 m nördlich oder südlich abweichend von dem Standort in der Planzeichnung errichtet werden dürfen. Die nördliche Grabenquerung darf allerdings nur so weit nach Norden verzogen werden, dass sie nicht in den Bereich der öffentlichen Verkehrsfläche hineinreicht, der nur für die Nutzung für Fußgänger und Fahrradfahrer festgesetzt wird.

Der Wasser- und Bodenverband „Recknitz-Boddenkette“ teilt in seiner Stellungnahme vom 08.01.2013 aus dem frühzeitigen Beteiligungsverfahren mit, dass der Querung der Gräben zum Anschluss der Wohnflächen des Baufeldes 3 an die Planstraße und die Schulstraße Zustimmung findet.

Die durch Baugrenzen umfassten Bereiche zur Bebauung (Baufenster) im Baufeld 3 werden so angeordnet, dass in einem Baufenster jeweils zwei Einzel- oder Doppelhäuser gebaut werden können. Die Standorte der Grabenüberfahrt sind so gewählt, dass die eine Zufahrt sich östlich des Grabens für jeweils eine Anbindung zum nördlichen und zum südlichen Gebäude aufteilen kann.

In dem allgemeinen Wohngebiet westlich der Planstraße (Baufeld 2) erfolgt eine neue Grundstückseinteilung, die vollständig von der zu Planungsbeginn vorhandenen Grundstücksteilung abweichen wird. Die Baugrenzen werden mit einer Bautiefe von 18,0 m so festgesetzt, dass es

möglich wird, dort eine einreihige, lockere Bebauung von Einzel- oder Doppelhausgebäuden zu ermöglichen. Im nördlichen und mittleren Teil des Baufensters im Baufeld 2 wird die östliche Baugrenze in einem Abstand von 8,3 bis 9,5 m von der Verkehrsfläche festgesetzt, damit dort die für den Wohnungsbau erforderlichen Stellplätze zwischen Wohnhäusern und Verkehrsfläche gebaut werden können. Im südlichen Teil befindet sich im Bereich der (noch) als Bahnfläche gewidmeten Fläche eine Gehölzgruppe, die langfristig erhalten bleiben soll, wenn der wahrscheinliche Fall eintritt, dass die Bahnstrecke dort nicht mehr eingerichtet wird. Um hier einen ausreichenden Abstand der neuen Wohngebäude von dieser Baumgruppe zu sichern, wird dort das festgesetzte Baufenster wieder nach Osten versetzt.

Nachdem im Süden das an der Schulstraße noch vorhandene Trafogebäude nicht mehr benötigt wird, aufgrund eines Trafoneubaus südlich der Schulstraße, kann das alte Trafogebäude abgerissen werden und dort können die erforderlichen Stellplätze an der Seite zur Schulstraße gebaut werden.

Der am südwestlichen Plangebietsrand vorhandene Entwässerungsgraben an der Grenze zu den außerhalb des Plangebietes gelegenen Flurstücken 15 und 16 bleibt erhalten, am Rande der als Bahnanlagen festgesetzten Fläche. Dieser Graben wird ertüchtigt und zukünftig als neues Gewässer II. Ordnung in das neue Entwässerungskonzept für das Plangebiet einbezogen (siehe Kap. 7.3.2).

Aufgrund der zum Zeitpunkt der Planaufstellung noch nicht vorhandenen Möglichkeit zur Entwidmung sämtlicher Flächen von Bahnzwecken wird westlich des Bahnhofsgebäudes von Norden (Straße Am Bahnhof) bis nach Süden (Schulstraße) eine insgesamt ca. 2.600 qm Fläche als weiterhin gewidmete Bahnfläche festgesetzt.

Wenn nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens für die Wiederherstellung der Darßbahn eine neue Bahnstrecke planfestgestellt ist und somit diese Bahnstrecke entwidmet sein wird, plant die Gemeinde ein B-Planänderungsverfahren durchzuführen mit dem Ziel diese Flächen in die östlich angrenzenden Baugrundstücke einzubeziehen, wobei bauleitplanerisch gesichert werden soll, dass die im Süden vorhandene größere Baumgruppe dauerhaft zu erhalten ist. Für den dann zum Gewässer II. Ordnung ertüchtigten Graben an der Westseite der ehemaligen Bahnstrecke, wird ein eigenständiges Flurstück gebildet, welches in das Eigentum der Gemeinde übertragen wird.

Das vom Bahnhofsbereich und dem Bettenhaus im Sondergebiet anfallende Niederschlagswasser wird dort auf eigenen Rückhalteflächen zurückgehalten und über Überläufe wird dieses Niederschlagswasser dann in den zukünftig als Gewässer II. Ordnung ertüchtigten Graben in Richtung Süden eingeleitet. Für das Baufeld 2 stehen westlich des Baufensters ebenfalls flächenhafte Möglichkeiten zur Regenwasserrückhaltung und -versickerung zur Verfügung und auch dort kann über Überläufe dann Niederschlagswasser in den westlichen Graben eingeleitet werden.

Im Teil B wird unter der Festsetzung I/9. zugelassen, dass auf der als Bahnfläche gewidmeten Fläche bis zu der (unwahrscheinlichen) Wiedereinrichtung der Bahn Gartenschuppen oder Gartenhäuser bis zu 10 qm Grundfläche errichtet werden dürfen. Zum Erhalt des Grabens und der Sicherung der randseitigen Pflege des Entwässerungsgrabens wird hierzu einschränkend festgesetzt, dass in einer Breite von 8,0 m parallel zur westlichen Grenze des Geltungsbereiches des B-Plans (beinhaltet den Graben und ca. 4,0 bis 5,0 m Grabenrandstreifen) derartige bauliche Nebenanlagen auch als Zwischennutzung nicht gebaut werden dürfen.

Zur Begrünung des neuen Baugebietes wird in der gestalterischen Festsetzung Nr. II/1 bestimmt, dass pro angefangener 200 qm überbauter Grundfläche ein Laubbaum anzupflanzen ist. Bei theoretischer Annahme eines 600 qm großen Baugrundstückes für eine Doppelhaushälfte, bei einer GRZ von 0,35 und der zulässigen 50 v.H. Überschreitung durch Nebenanla-

gen, dürften auf diesem Beispielgrundstück durch Gebäude, Stellplätze, Zuwegungen, Terrassen, etc. maximal 315 qm versiegelt werden. Dieses bedeutet die Erforderlichkeit der Anpflanzung von zwei Laubbäumen, wobei er nicht in der Fläche gepflanzt werden darf, die weiterhin für Bahnzwecke gewidmet ist.

Westlich parallel der Planstraße werden im Sondergebiet 4 Standorte und südlich angrenzend im WA-Gebiet ebenfalls 4 Standorte für Laubbaumanpflanzungen gemäß grünordnerischer Festsetzung III. 1 festgesetzt.

Um den Einzelbauherren die Gestaltungsfreiheit zu belassen, wo sie z.B. Zufahrten und Zugänge, oder auch Stellplatzanlagen für die neuen Wohngebäude bauen, ist es zulässig, den jeweiligen Laubbaum auch bis zu 3,0 m abweichend von dem in der Planzeichnung dargestellten Standort zu pflanzen.

Bei der zum Erhalt festgesetzten Eiche nordöstlich des historischen Bahnhofsgebäudes innerhalb der dort festgesetzten Bahnfläche hat die erforderliche Neuanpflanzung bei einem eventuellen Abgang dieses Baumes bis zu 1,0 m entfernt vom alten Standort zu erfolgen. Dieses kann erforderlich sein, um sich das eventuell notwendige vollständige Entfernen des Stubben und der Wurzelwerke am alten Standort zu ersparen. Da der öffentliche Verkehrsraum aufgrund der geringen Breite keine Flächen für eine Straßenrand-Baumbepflanzung mehr hat, kann durch die Baumanpflanzgebote in den Baugebieten direkt westlich parallel der Verkehrsfläche trotzdem eine Straßenrandbepflanzung mit Laubbäumen hergestellt werden.

Im Baufeld 3 ist wegen dem frei zu haltenden Graben und der Sicherstellung eines von Bäumen und Gebäuden frei zu haltenden Randstreifens östlich parallel vom Graben eine Baumbepflanzung zwischen Graben und Baugrenzen nicht möglich. Auch hier gilt die Festsetzung zur Anpflanzung von jeweils einem Laubbaum pro angefangener überbauter Grundfläche von 200 qm. Hier wird es ermöglicht, alternativ zur Baumpflanzung direkt am zukünftigen Wohngebäude, diese Baumpflanzungen konzentriert auf der im Norden festgesetzten privaten Grünfläche umzusetzen. Dieses ist sinnvoll, da die südlich angrenzenden Baugrundstücke in ihrer Bebaubarkeit relativ schmal sind und zusätzlich für die bauliche Nutzung durch die Erforderlichkeit des Erhaltens der Bäume und Gehölzgruppen an der östlichen Plangebietsgrenze eingengt werden. Bei den Baumpflanzungen in der privaten Grünfläche ist darauf zu achten, dass diese nicht in den Bereich gepflanzt werden, der mit ca. 150 qm Fläche als Regenrückhalte mulde festgesetzt ist.

Auf dem Flurstück 18/31, im Süden des Baufeldes 2 befindet sich eine ehemalige Trafoanlage. Der Energieversorger, die E.DIS AG hat auf der Südseite einen neuen Trafo gebaut, so dass das Trafogebäude auf dem Flurstück 18/31 entbehrlich ist. Folglich wird das Flurstück 18/31 in das allgemeine Wohngebiet einbezogen und im Sinne einer sinnvollen Freiflächengestaltung im Vorgarten der Wohnhäuser abgebrochen werden. Für die dort parallel zur Schulstraße weiterhin vorhandenen Stromkabel werden entsprechende Leitungsrechte in der Planzeichnung festgesetzt.

## **6.0 Inhalt des Bebauungsplanes**

### **6.1 Art der baulichen Nutzung**

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes werden drei Baugebiete festgesetzt. Im Nordwesten das 2.440 qm große sonstige Sondergebiet gemäß § 11 BauNVO. Da dieses Sondergebiet nicht ausschließlich der Erholung dient, ist eine Festsetzung nach § 11 BauNVO erforderlich. Im Teil B in der städtebaulichen Festsetzung Nr. 1 wird bestimmt, welche Nutzungen dort zulässig sind:

- Schank- und Speisewirtschaften,

- Anlagen für kulturelle und touristische Zwecke,
- Läden im Zusammenhang von touristischer Nachfrage und
- Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Ein derartiger Beherbergungsbetrieb könnte auch in Form eines Aparthotels entstehen.

Die Stellplätze für die Nutzungen im historischen Bahnhofsgebäude wurden auf der Westseite des historischen Bahnhofs angeordnet. Aufgrund des Schutzes der westlich angrenzenden Wohnbebauung wurde in der Baugenehmigung die Nutzung der Stellplätze auf die Zeit bis 22 Uhr begrenzt. In dem Fall der Entwidmung der Bahnfläche, der dann folgenden Einbeziehung der Fläche in das Sondergebiet und dem dann möglichen dauerhaften Erhalt der Stellplätze wird die Gemeinde prüfen, welche aktiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwand) planungsrechtlich festgesetzt werden und auch realisiert werden, um einen Stellplatzbetrieb auch nach 22 Uhr zu ermöglichen.

Gemäß § 9 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 BauGB besteht die Möglichkeit, dass bestimmte bauliche Anlagen und Nutzungen nur „bis zum Eintritt bestimmter Umstände zulässig oder unzulässig sind“. In Satz 2 wird bestimmt, dass dann auch die Folgenutzung festgesetzt werden soll. Die Gemeinde nutzt die Möglichkeit, indem im Teil B die städtebauliche Festsetzung I/9. getroffen wird, wo bis zum Wiederaufbau der Bahnanlage (wäre die Folgenutzung) in der als Bahnfläche festgesetzten Fläche westlich des Sondergebietes die nach § 12 und § 14 BauNVO in Baugebieten zulässigen Stellplätze und baulichen Nebenanlagen zulässig sind. Nur der Bau von Carports, Garagen und Tiefgaragen ist dort nicht zulässig, da diese später nur mit hohen Kosten verbunden zurückgebaut werden könnten. Für die den Bahnzwecken gewidmeten Bahnflächen westlich des allgemeinen Wohngebietes ist es dagegen nur zulässig, in der Zeit bis zur (unwahrscheinlichen) Wiederherstellung der Bahnstrecke je Doppelhaushälfte einen Gartenschuppen, ein Gartengerätehaus oder ein Gartenhaus mit maximal 10 qm Grundfläche zu bauen. Der Bau derartiger Gartenhäuser ist in dem mit Gehölzen bestandenen südlichen Teil der Bahnfläche nicht zulässig. Zäune zur jeweiligen Grundstückseinfriedung sind im gesamten Bahnbereich als Zwischennutzung zulässig.

Da hier immer noch die zumindest theoretische Möglichkeit besteht, dass die Stellplätze westlich des Bahnhofs entfernt werden müssen, falls dort die Bahnstrecke wieder hergestellt wird, ist es erforderlich, in der näheren Nachbarschaft an anderer Stelle Flächen grundbuchlich zu sichern, wo im Bedarfsfall später die erforderlichen Stellplätze nachgewiesen und hergestellt werden können. Dieses ist auf den Flurstücken 18/11 und 18/12, direkt nördlich der K 25 geplant (Bereich B-Plan Nr. 21). Die Fläche ist ebenfalls im Eigentum des Flächeneigentümers des Flurstückes 18/9, der historischen Bahnhoffläche. Sollte es nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zur Wiedereinrichtung der Darßbahn zu einer neuen Bahntrassenfestsetzung kommen und die bisherige Bahnfläche im B-Plangebiet entwidmet werden, wäre es möglich diese Stellplätze dauerhaft zu erhalten. Solange das Planfeststellungsverfahren für die Wiedereinrichtung der Darßbahn im Westteil von Zingst noch nicht abgeschlossen ist und somit weiterhin potentiell die Möglichkeit besteht, dass die Darßbahn entlang der Bahnfläche am westlichen Rand des Plangebietes in Betrieb genommen werden könnte, wird an der Westseite des B-Planentwurfs von Norden nach Süden ein zwischen 13,5 m und 15,93 m breiter Streifen als für Bahnflächen/Bahnanlagen gewidmeter Streifen festgesetzt (siehe hierzu auch Kap. 7.2, Belange der Bahn).

Die erforderlichen Stellplätze für das geplante Bettenhaus bzw. den Beherbergungsbetrieb südlich des historischen Bahnhofsgebäudes können im B-Plangebiet nicht nachgewiesen werden. Diese Stellplätze werden dauerhaft in dem Gebiet des nördlich angrenzenden B-Plans Nr. 21 nachgewiesen und grundbuchlich gesichert. Direkt nördlich der K 25 befindet sich das Flurstück 18/12, welches gemäß B-Plan Nr. 21 (Entwurf) nicht mit Gebäuden bebaut wird. Dort werden im 1. Schritt die erforderlichen Stellplätze nachgewiesen. Im nördlichen

Teil des B-Plans Nr. 21, auf dem Flurstück 18/11 soll eine Tiefgarage gebaut werden und nach Fertigstellung dieser Tiefgarage sollen die erforderlichen „Bettenhaus-Stellplätze“ aus dem Sondergebiet des B-Plans Nr. 19 dann in die Tiefgarage verlegt werden. Die Sicherstellung der Stellplätze erfolgt durch entsprechende grundbuchliche Eintragungen.

Südlich und südöstlich des Sondergebietes werden gemäß § 4 BauNVO zwei allgemeine Wohngebiete festgesetzt: das westlich gelegene Baufeld 2 mit 2.643 qm Fläche und das östliche Baufeld 3 mit 2.458 qm Fläche.

Um an diesen Standorten mit einer verkehrlichen Anbindung hauptsächlich nur über den schmalen verkehrsberuhigten Bereich der Planstraße (von Süden kommend) eine zu starke Verkehrsbelastung auszuschließen, werden die sonst nach § 4 Abs. 3 BauNVO als Ausnahme zulässigen Nutzungen für diese Baufelder auch als Ausnahme ausgeschlossen. Dieses sind:

- Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
- sonstige nicht störende Gewerbebetriebe,
- Anlagen für Verwaltung,
- Gartenbaubetriebe und Tankstellen.

Auch für diese Fläche wird der Bau von Ferienhäusern und Ferienwohnungen ausdrücklich ausgeschlossen, obgleich die Baunutzungsverordnung dieses „eigentlich schon“ ausschließt. Durch den grundsätzlichen Ausschluss der sonst als Ausnahme in einem WA-Gebiet zulässigen Nutzung wird sichergestellt, dass sich die beiden neuen WA-Gebiete in die benachbarte Gebietsstruktur einfügen und dort keine Nutzungen entstehen, die in größerem Umfang Kfz-Verkehr erzeugen könnten.

## 6.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird in allen Baugebieten durch die Festsetzung einer Grundflächenzahl (GRZ), der Zahl der Vollgeschosse und der maximalen Gebäudehöhe bestimmt.

In dem nach § 11 BauNVO festgesetzten sonstigen Sondergebiet im Baufeld 1 am historischen Bahnhof wird die GRZ mit 0,6 festgesetzt. Für die Attraktivität der Gastronomie in einem Erholungsort ist die Außengastronomie von hoher Bedeutung. In der Planzeichnung wird die Fläche für die Außenterrasse festgesetzt (mit AT für Außenterrasse gekennzeichnet), die auch der baugenehmigenden befestigten Außenterrasse entspricht. Da die mit dem Hauptgebäude verbundene Außenterrasse als ein Teil der GRZ 1 gilt, wird in der textlichen Festsetzung I / 3.1.2 bestimmt, dass im Baugebiet 1 die festgesetzte GRZ durch bauliche Nebenanlagen, Zuwegungen und eine Außenterrasse und durch ein unterirdischen Kellergeschoss bis zu einer GRZ von max. 0,8 überbaut werden darf. Weiterhin ist zu beachten, dass für die Berechnung der GRZ im Baufeld 1 und 2 die nach textlicher Festsetzung Nr. 9 festgesetzte „Bahnfläche, Zwischennutzung“ nicht zur Berechnung der GRZ herangezogen werden dürfen.

In den beiden allgemeinen Wohngebieten in den Baufeldern 2 und 3 wird in Anlehnung an den § 17 Abs. 1 BauNVO die jeweilige GRZ mit 0,35 festgesetzt, d.h. unter der nach § 17 BauNVO maximal möglichen GRZ für WA-Gebiete von 0,4. So wird der Charakter eines stark durchgrüntes Wohngebietes geschaffen. Mit der nach § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO zulässigen Überschreitung der GRZ für Nebenanlagen um 50 v.H., wird so die maximal mögliche Versiegelung der Baugrundstücke in den WA-Gebieten auf 52,5 % festgelegt. In dem westlichen allgemeinen Wohngebiet im Baufeld 2 kann für die GRZ-Ermittlung nicht die gesamte, rund 51 m lange Grundstückstiefe herangezogen werden, da sich nur rund 35,0 m Tiefe im WA-Gebiet befindet und ca. 16,0 m als Bahnfläche festgesetzt werden. Dadurch wird es

erforderlich die notwendigen baulichen Nebenanlagen und Stellplätze auf einer deutlich kleineren Fläche zu konzentrieren. Aus diesem Grund wird es in der städtebaulichen textlichen Festsetzung Nr. 3.1 zugelassen, in dem Baufeld 2, in dem Bereich der nach Westen verzogenen Baugrenzen die zulässige GRZ von 0,35 nicht nur um 50 v.H., sondern dort um bis zu 60 v.H. zu überschreiten, so dass dort eine Versiegelung des WA-Teils der Grundstückes bei 56% läge. Diese zusätzliche Überschreitung (anstelle von 50 v.H. nunmehr 60 v.H.) ist nur dann zulässig, wenn dieses zur Anlage der erforderlichen Stellplätze erforderlich ist. Sobald die Bahnfläche im Westen entwidmet ist und die dortige Fläche vollständig oder teilweise dem WA-Gebiet zugeordnet wird, soll diese Regelung wieder entfallen. Dieses wäre dann zu regeln in einem dann durchzuführenden Verfahren zur Änderung des Bebauungsplanes.

Bei der Festsetzung der Anzahl der zulässigen Vollgeschosse wird darauf hingewiesen, dass der § 87 Abs. 2 der Landesbauordnung MV vom 18. April 2006 anzuwenden ist. Im Gegensatz zu der „Normalregelung“ in der LBO-MV mit der Definition nur von „Geschossen“, wird in § 87 Abs. 2 LBO-MV festgesetzt, dass solange die BauNVO noch nicht geändert wurde, bei der Aufstellung von Bebauungsplänen weiterhin der Begriff „Vollgeschoss“ zu verwenden ist. Nach dortiger Definition sind „Vollgeschosse“ Geschosse, deren Deckenoberkante im Mittel mehr als 1,40 m über die Geländeoberfläche hinausragt und die über mindestens zwei Drittel ihrer Grundfläche eine lichte Höhe von mindestens 2,30 m haben.

Für das sonstige Sondergebiet werden 3 Vollgeschosse zugelassen, während in den beiden allgemeinen Wohngebieten jeweils 2 Vollgeschosse zulässig sind. Da es die Möglichkeit geben soll, die dort zulässigen Einzel- oder Doppelhäuser im Dachgeschoss so auszubauen, dass sie planungsrechtlich als Vollgeschoss gelten, ist es erforderlich dort ein 2. Vollgeschoss zuzulassen.

Damit dort kein „gestalterisch richtiges“ 2. Vollgeschoss entsteht, wird in der gestalterischen Festsetzung Nr. III/1 festgesetzt, dass in den WA-Gebieten bei den Hauptdächern eine Dachneigung von mindesten 35° gebaut werden muss. Die Kombination einer maximalen Gebäude- bzw. Firsthöhenfestsetzung mit dieser Mindestdachneigung führt dazu, dass dieses 2. Vollgeschoss im WA-Gebiet in der Außenwirkung ein ausgebautes Dachgeschoss ist.

In der städtebaulichen Festsetzung Nr. I/3 werden die maximalen Gebäudehöhen, bezogen auf das NHN-Höhensystem, festgesetzt. In den Baufeldern 2 und 3 wird eine maximale Gebäudehöhe von 11,0 m NHN festgesetzt. Bei den 2012 ermittelten Geländehöhen zwischen ca. + 0,70 m NHN bis + 1,30 m NHN wäre diese Gebäudehöhe 9,70 m über Gelände bis 10,30 m über Gelände. Damit das anfallende Niederschlagswasser aufgrund zu hoher Geländeauffüllungen nicht in die Nachbargrundstücke fließt, wird in den tiefer liegenden Flächen eine Geländeerhöhung auf maximal 1,10 m NHN zugelassen, bei gleichzeitiger Sicherstellung, dass gegenüber den Gebietsnachbarschaften (z.B. zu den Verkehrsflächen und den östlich der Plangebietsgrenze anschließenden Wohngebieten) ein Anschluss an die dort vorhandene Geländehöhe gesichert wird und sichergestellt ist, dass dorthin kein Regenwasser abläuft. Aufgrund der unregelmäßigen Geländehöhen wird zur Ausbildung einer gleichmäßigen Fläche auf einer einheitlichen Höhe für die Außenwohnterrassen weiterhin festgesetzt, dass auf einer Fläche bis zu 20 qm bei Einzelhäusern bzw. bis zu 40 qm bei Doppelhäusern (hier zwei Terrassen) eine Geländeerhöhung um 0,50 m zulässig ist, selbst wenn dieser Bereich die Geländehöhe von 1,10 m NHN überschreitet.

Der gewachsene Boden liegt im Bahnhofsumfeld bei ca. + 1,85 m NHN, während er in den WA-Gebieten bei ca. + 0,85 bis 1,10 m NHN liegt. Nur im Norden des WA-Gebietes im Bau-feld 2 liegt er bei ca. 1,30 m NHN. Das historische Bahnhofsgebäude hat eine Firsthöhe von ca. 14,30 m NHN, so dass dort eine maximale Höhe von 14,50 m NHN festgesetzt wird.

Das im Sondergebiet südlich angrenzende geplante Bettenhaus, bzw. den Beherbergungsbe-trieb mit 3 Vollgeschossen ist geplant als Gebäude mit einem flachen Gründach. Hier wird

eine maximale Gebäudehöhe (Attikaoberkante Dach) von 12,5 m NHN festgesetzt. Mit dieser Gebäudehöhenbeschränkung ist die Realisierung eines Dach- oder Staffelgeschosses über dem 3. Vollgeschoss nicht möglich.

### 6.3 Bauweisen, Baugrenzen

Für das sonstige Sondergebiet und die allgemeinen Wohngebiete wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB und § 22 Abs. 2 BauNVO die offene Bauweise festgesetzt, in den allgemeinen Wohngebieten eingeschränkt auf die Zulässigkeit von Einzel- und Doppelhäusern. Damit dort nicht zu große Einzelhäuser entstehen, wird im Teil B in der städtebaulichen Festsetzung Nr. I/4 die maximal zulässige Anzahl von Wohnungen auf 4 Wohnungen in einem Wohngebäude, bzw. jeweils maximal 2 Wohnungen in einer Doppelhaushälfte beschränkt.

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden in allen Baugebieten durch die Festsetzungen von Baugrenzen geregelt. Im WA-Gebiet des Baufeldes 2 beträgt die Tiefe des Baufensters zwischen der vorderen und der rückwärtigen Baugrenze 18,0 m und im Bereich des „Baufenster-versprunges“ nur 14,0 m. Damit ist einerseits sichergestellt, dass dort keine zwei Gebäude hintereinander errichtet werden können, andererseits besteht aber auch die individuelle Gestaltungsfreiheit, die Häuser gegenüber der Verkehrsfläche etwas vor- und zurückspringen zu lassen.

Im WA-Gebiet im Baufeld 3 lässt der relativ kleine Abstand zwischen Entwässerungsgraben und den zu erhaltenden Gehölzen nur zu, dass zwischen vorderer und rückwärtiger Baugrenze eine Tiefe von nur 11 m an der engsten und bis zu 19,9 m an der tiefsten Stelle verbleiben. Die an der östlichen Grundstücksgrenze vorhandene Gehölz- und Baumreihe ist ein sehr ortsbildprägendes Element, so dass die Gemeinde diese Gehölzstruktur langfristig erhalten will. In Konsequenz dieses städtebaulichen Ziels zum Erhalt dieser Grünstruktur werden dort flächenhafte Erhaltungsgebote festgesetzt, die sich an den vom Vermesser im Juli 2012 aufgemessenen Baumstandorten und den zu diesem Zeitpunkt erhaltenen Baumkronen orientieren. In der Zeit nach dem Juli 2012 durchgeführten nicht genehmigten und fachlich falschen Pflegemaßnahmen mit dem Ergebnis der unsachgemäßen Kappungen von Bäumen und vollständigem Entfernen von Baumkronen werden in der Planung nicht berücksichtigt.

In den gehölzfreien Bereichen wird die Baugrenze jeweils ein wenig „ausgebeult“, so dass im nördlichen Baufenster die maximale Breite 19,9 m und in dem südlichen Baufenster 15,20 m beträgt. Damit in jedem der Baufenster maximal 2 Wohnhäuser gebaut werden können, sind weiterhin zwei separate Baufenster in dem WA-Gebiet des Baufeldes 3 festgesetzt.

Selbst wenn zahlreiche der an der Ostgrenze des WA-Gebietes im Baufeld Nr. 3 vorhandenen Bäume relativ hoch „aufgestatet“ wurden, um mehr Sonne auf die östlich angrenzenden Grundstücke zu bekommen, ist es das Ziel diese Bäume zu erhalten und bei Abgang diese durch neue Bäume zu ersetzen. Daher müssen die Neubauten mit ihren äußeren Gebäudekanten auch einen Abstand von mindestens 1,00 m zum äußeren Rand der Baumkronen (die vom Vermesser dokumentiert wurden) einhalten. Hieraus ergibt sich im südlichen Baufenster des WA-Gebietes des Baufeldes 3 der Rücksprung der östlichen Baugrenze.

Beim Bau von Nebenanlagen ist obligatorisch darauf zu achten, dass diese nicht in dem Bereich gebaut werden dürfen, wo der Erhalt von Gehölzen festgesetzt ist. Diese Bereiche sollen auch in Zukunft frei von baulichen Nebenanlagen bleiben. Dieses wird in der textlichen Festsetzung Nr. III/3 geregelt.

Die Baumkronen zeigen in der Regel auch den Bereich, wo sich das Wurzelwerk als unterirdischer Teil des Baumes ausbreitet. Zum Vitalitätserhalt des Baumes ist es wichtig, dass dort der Boden nicht versiegelt wird, da dort Wassereintrag und Sauerstoffzufuhr stattfindet.

Stadtbäume, die ohnehin erhöhtem Stress unterliegen, reagieren dann – zwar oft zeitverzögert – besonders empfindlich auf einen Eingriff oder eine neue Versiegelung in dem Bereich unter der Baumkrone. Hierin begründet sich der Ausschluss des Baus von baulichen Nebenanlagen in den Flächen, die sich im wesentlichen unter den im Jahre 2012 festgestellten Baukronen befinden.

Im Baufeld 1 bei dem südlichen Baufenster, wo der Bau eines Beherbergungsbetriebes zulässig ist, darf die südliche Baugrenze in Richtung des Baufeldes 2 durch Balkone um bis zu 1,5 m überschritten werden. In der Gebäudetiefe darf die Gesamtüberschreitung durch eine oder mehrere Balkone in allen Obergeschossen die Länge von 6,0 m nicht überschreiten. Weiterhin dürfen die Baugrenzen dieses südlichen Baufensters im Baufeld 1 im Erdgeschoss allseitig um 1,5 m überschritten werden um Außenwohnterrassen in diesen Bereichen anlegen zu können. Der Abstand der südlichen Baugrenze im Baufeld 1 und der nördlichen Baugrenze im Baufeld 2 beträgt 13,0 m, so dass sich diese zulässige Überschreitung nicht negativ auf die Aufenthaltsqualität des dazwischen liegenden Freiraumes auswirkt.

## 6.4 Gestalterische Festsetzungen

Die gestalterischen Festsetzungen beschränken sich auf die Festsetzungen der Dachneigungen. Ortstypische Dachneigungen bewegen sich zwischen 30° und 45°, so dass hier in den WA-Gebieten für die Hauptdächer eine Mindestdachneigung von 35° festgesetzt wird. Der Bau von Reetdach (bzw. Rohrdächern) ist regelhaft zulässig. Damit von den Reetdächern das Wasser ablaufen kann, wird es dort ohnehin zu Dachneigungen von 45° und mehr kommen.

Im Sondergebiet gelten für das historische Bahnhofsgebäude ohnehin die Vorschriften des Denkmalschutzes, so dass dort eine Dachneigungsfestsetzung nicht erforderlich ist. Um auf dem Bettenhaus ein Gründach zu ermöglichen, ist dort der Bau eines Flachdaches oder eines bis zu 12° leicht geneigten Daches zulässig.

In den allgemeinen Wohngebieten sind sowohl Hartdächer als auch Reetdächer für die Hauptgebäude zulässig. Um eine Einfügung in die Nachbarschaft zu gewährleisten, wird für den Fall des Baus von Hartdächern festgesetzt, dass diese nur in einer Pfannendeckung erfolgen dürfen und in den Farben rot, braun, anthrazit oder hieraus sich ergebenden Mischfarben herzustellen sind. Der Bau von Solarmodulen auf den Dächern ist zulässig, wobei sich empfiehlt, diese mit einem anthrazitfarbigen Pfannendach zu kombinieren, da sich so die Photovoltaikmodule farblich besser in das Gesamtdach einfügen.

Unabhängig von grünordnerischen Ausgleichserfordernissen, die in einem B-Plan der Innenentwicklung nur begrenzt vorliegen, ist es das Ziel im Sinne der Ortsgestaltung einer stark durchgrünter Gemeinde, auch in diesem Neubaugebiet ein mit Bäumen durchgrüntes Wohngebiet zu schaffen. Daher wird die Regelung, dass pro angefangener 200 qm überbauter Grundfläche 1 standortgerechter Laubbaum zu pflanzen ist, nicht als grünordnerische, sondern als gestalterische Festsetzung getroffen.

## 7.0 Erschließung

### 7.1 Verkehr

Die Verkehrserschließung des Plangebietes für den Kfz-Verkehr erfolgt sowohl über die im Norden verlaufende Kreisstraße 25 (Bahnhofstraße/Am Bahnhof), als auch über die im Süden angrenzende Schulstraße als Gemeindestraße. Das sonstige Sondergebiet wird für den Kfz-Verkehr nur von Norden, über die K 25 und die Straße Am Bahnhof erschlossen.

Aus der Verkehrsmengenkarte (Stand 2010) des Landes Mecklenburg-Vorpommern ist zu entnehmen, dass die K 25 südlich der Ortslage von Zingst, vor der Verknüpfung mit der L 21, einen DTV-Wert (durchschnittlicher Tagesverkehrswert, werktags) von 5.439 Kfz/24 h hat. Da dieser Südabschnitt der K 25 mit der Fahrtrichtung zur Meinigenbrücke stärker befahren ist, als der Nordabschnitt der K 25 zur dortigen L 21-Anbindung in Richtung Prerow und Wustrow wird für den Bereich des alten Bahnhofs (Nordabschnitt) ein DTV-Wert von 5.000 Kfz/24 h angesetzt.

Auf der „Ostseite“ des Bahnhofs, dem historischen Endpunkt der aus der Ortsmitte herauskommenden Bahnhofstraße, wird ein kleiner Wendeplatz für Kraftfahrzeuge und für Reisebusse geschaffen, wo drei bis vier PKW vor dem Bahnhofsgebäude kurz parken können, z.B. um die dort seit 2014 ansässige Touristeninformation aufzusuchen.

Zur Realisierung dieser zukünftig vergrößerten öffentlichen Verkehrsfläche müssen 291,4 qm aus dem westlich angrenzenden Bahnhofsfurstück 18/9 an die Gemeinde übertragen werden. Mit Bescheid vom 19.04.2013 des Landkreises Vorpommern-Rügen, Fachdienst Bauordnung und Tiefbau wurde die beantragte zusätzliche Ein- und Ausfahrt östlich des Bahnhofsgebäudes an die Kreisstraße 25 genehmigt (Reg. Nr. NVP 25-01-2013).

Das Plangebiet in Nord-Süd-Richtung durchquerend verläuft die gemeindeeigene Wegefläche auf dem Flurstück 18/32. Diese soll in Zukunft nur für Fußgänger und Radfahrer als Teilstück einer größeren zusammenhängenden Nord-Süd-Wegeverbindung vollständig benutzbar sein. In der Planzeichnung wird diese Verkehrsfläche als Planstraße bezeichnet. Es wird darauf hingewiesen, dass aufgrund der Funktion der Planstraße als öffentliche Erschließung, diese durchgehend eine lichte Durchfahrts Höhe von 4,00 m gewährleisten muss (Dächer, Sträucher, Bäume, Straßenlaternen usw. dürfen nicht in das Lichtraumprofil ragen).

Auf ca. 90 m Länge, gemessen von der Schulstraße in Richtung Norden, wird die Planstraße als verkehrsberuhigter Bereich festgesetzt, so dass die östlich und westlich angrenzenden Baugrundstücke für PKW und Kleinlieferfahrzeuge angefahren werden können. Für Müllfahrzeuge, Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge wird sichergestellt, dass diese auch über den nur für Fußgänger und Radfahrer bestimmten Teil zur K 25 ausfahren können.

Auf 37 m Länge wird im nördlichen Teil die Planstraße als öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung nur für Fußgänger und Radfahrer festgesetzt. Der Ausbauzustand muss aber auch schwere Fahrzeuge tragen, damit Müll- und Rettungsfahrzeuge diesen Wegeteil ebenfalls befahren können.

Die Erschließung der zukünftigen, wahrscheinlich 3 bis 6 (bei Doppelhäusern) Baugrundstücke im Bau Feld 2 erfolgt über Anschlüsse an die Planstraße und im Süden auch über die Schulstraße. Die Stellplatzanlagen auf den Baugrundstücken werden dann über Ein- und Ausfahrten an die Planstraße bzw. können im Süden auch an die Schulstraße angebunden werden. Die Verkehrsfläche der Planstraße ist mit 5,4 m im Süden und 4,5 m im nördlichen Teil so schmal, dass es Probleme beim Gegenverkehr geben kann, vor allem im Gegenverkehr mit einem Müllfahrzeug. Daher werden an 2 Standorten auf der Westseite der Planstraße Ausweichstellen geschaffen. Etwa dort, wo es sinnvoll ist für die Wohnhäuser im Bau Feld 2 die Zufahrten zu den vorgelagerten kleinen Stellplatzanlagen zu schaffen, wird dieses kombiniert mit der Aufweitung der öffentlichen Verkehrsfläche. Die beiden dort vorhandenen Aufweitungen der Verkehrsfläche reichen 3,0 m in das WA-Gebiet hinein. Ein von Norden kommendes Fahrzeug (in der Regel ein PKW) kann dort in die Ausweichstelle hineinfahren, bis das nach Norden fahrende größere Fahrzeug (Müllfahrzeug) die Stelle passiert hat. Die Müllfahrzeuge können dann in Richtung Norden, den Fußgängerbereich querend, das Baugebiet in Richtung K 25 verlassen.

In dem östlichen Baufeld 3 können 4 bis 8 Einzel- oder Doppelhausgrundstücke entstehen, die mit 3 Grabenverrohrungen über das zwischen Planstraße und WA-Gebiet fließende Gewässer II. Ordnung und einer Verrohrung des südlichen Grabens an der Schulstraße verkehrlich erschlossen werden.

Für die Anordnung der Stellplatzanlagen auf den Baugrundstücken ist die Stellplatzverordnung der Gemeinde anzuwenden. Hierbei ist darauf zu achten, dass auch offene Stellplätze nicht in den Flächen zur Erhaltung von Bepflanzungen angelegt werden dürfen. Für den Fall, dass eine Grundstückszufahrt von der Verkehrsfläche der Planstraße so angelegt wird, dass ein vorhandener Baum, der im B-Plan nicht als zu erhaltender Baum festgesetzt wurde, zur Realisierung der Erschließung gefällt werden muss, ist bezüglich der dann erforderlichen Ersatzpflanzungen die Gehölzschutzsatzung der Gemeinde anzuwenden.

## 7.2 Belange der Bahn

Die gesamte Fläche zwischen der Planstraße und der westlichen Plangebietsgrenze war seit Beginn des Bahnbetriebes zwischen Prerow, Barth und Velgast am 30.11.1910 Bahngelände. Die Bahn wurde durch die Preußische Staatsbahn betrieben. Im April 1944 ereignete sich im Bahnhof Prerow ein schwerer Unfall, und danach wurde der Bahnbetrieb nördlich der Meinigenbrücke eingestellt. Aufgrund der nach dem Potsdamer Abkommen zu leistenden Reparationszahlungen an die UdSSR, erfolgte anschließend der Abbau der Bahnanlagen im Streckenabschnitt Barth (bzw. Pruchten) -Prerow. Infolge dessen wurde der Bahnbetrieb im Jahr 1947 dauerhaft eingestellt. Die Gleise wurden abgebaut und als Reparationsleistung in die Sowjetunion verbracht. Aktuell ist der Bahnbetrieb ab Barth vorhanden und gesichert. Die heute nur (noch) bis Barth betriebene Stichstrecke hat in Velgast Anschluss an die überregionale Bahnstrecke Rostock-Stralsund.

Nach der Aufgabe der Nutzung des Bahnhofsgebäudes als Betriebsferienobjekt der Reichsbahndirektion Greifswald im Jahr 1990, stand das Gebäude leer, verfiel zusehendes und das gesamte ehemalige Bahngelände verfiel mit.

Obgleich das Grundstück immer noch als Bahngelände gewidmet war, verkaufte die Bahn, jetzt Deutsche Bahn AG, bzw. deren Grundstücksgesellschaft das Grundstück an einen privaten Grundeigentümer, welcher der Auffassung war, er hätte die gesamte Fläche als Bauland erworben, da der Verkäufer (bahneigene Gesellschaft) ihm auch nicht mitgeteilt hatte, welche Konsequenzen die noch vorhandene Widmung als Bahnfläche hatte.

Aufgrund dieser Widmung als Bahnfläche bestand für diese Fläche ein öffentlich-rechtlicher Planungs- und Nutzungsvorbehalt und die Gemeinde konnte dort – ohne Zustimmung des Eisenbahnbundesamtes – ihre Planungshoheit nicht ausüben. Dieses führte auch zum Abbruch des kommunalen Bauleitplanverfahrens der Aufstellung des B-Plans Nr. 14, der für die Flächen westlich der Planstraße Baurecht für Wohnhäuser herstellen sollte.

Nach der Privatisierung der Deutschen Bundesbahn in die Deutsche Bahn AG, hat die öffentlich-rechtliche Aufgabe der Überwachung der Bahnbetriebszwecke das Eisenbahnbundesamt (EBA) mit Hauptsitz in Bonn übernommen. Ein Verfahren zur Entlassung bestimmter Flächen, d.h. zur „Freistellung von Bahnbetriebszwecken“ wird von der jeweiligen EBA-Außenstelle (hier Außenstelle Hamburg/Schwerin) geführt.

Mit Bescheid vom 20.08.2007 hat die EBA-Außenstelle Schwerin eine 2.772 qm große Fläche, innerhalb der heutigen Baufelder 1 und 2, von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Dieses sind im WA-Gebiet die Flurstücke 18/18, 18/19, 18/21, 18/23, 18/25, 18/26, 18/28, 18/30 und 18/31 und im Sondergebiet die Fläche südöstlich des historischen Bahnhofsgebäudes (Flurstücke 18/14 und 18/16).

In Vorbereitung auf die Wiederaufnahme der verbindlichen Bauleitplanung in diesem Bereich, nunmehr über den Bebauungsplan Nr. 19, hatte das EBA Schwerin bereits im Juni 2010 die Möglichkeit in Aussicht gestellt, dass eine weitere Teilfläche des noch für Bahnzwecke gewidmeten Bereiches aus der Bahnzweckentwidmung entlassen werden könnte, wenn an der Westseite des Plangebietes eine ausreichend breite Fläche weiterhin als Bahnfläche gewidmet bleibt und so auch im Bebauungsplans festgesetzt wird, so dass eine Wiederaufnahme des Bahnbetriebes auf dieser historischen Trassen theoretisch möglich wäre.

Im Vorfeld dieses Entwidmungsverfahrens erfolgte im April und Mai 2013 eine Abstimmung mit der Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB) als zukünftiger Darßbahn-Betreiber, um zu erörtern, in welcher Breite Bahnflächen zur Verfügung stehen müssten, falls es an dieser Stelle zur Wiederaufnahme des Darßbahn-Betriebes kommen sollte. Die Ergebnisse dieser Abstimmung zeigt der nun als Bahnfläche im B-Plan von Nord nach Süd festgesetzte Bereich in einer Breite von 13,5 m (direkt am historischen Bahnhof) bis 15,93 m entlang der westlichen Planzeilungsgrenze mit einer Gesamtgröße von etwa 2.600 qm.

Weiterhin wurden im Mai 2013 mit der UBB diejenigen Flächen abgestimmt, welche zwar noch bahnrechtlich zweckgebunden sind, für welche jedoch eine Entwidmungsmöglichkeit in Aussicht gestellt worden ist. Dieses betrifft im Wesentlichen einen großen Teil des Flurstückes 18/9 mit dem historischen Bahnhofsgebäude und den östlich angrenzenden Flächen sowie südlich anschließend einen ca. 9,0 m breiten Streifen, im Norden auf dem Flurstück 18/13 beginnend bis zum Flurstück 18/29 im Süden.

Die gesamte zu entwidmende Fläche hatte eine Größe von etwa 2.630 qm. Parallel zum Bebauungsplanverfahren hat der zukünftige Bauherr bzw. die Grundstückseigentümer daher im Mai 2013 beim Eisenbahnbundesamt Schwerin einen Antrag auf Freistellung von Bahnzwecken nach § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für die zu entwidmenden Flurstücke gestellt. Mit Schreiben vom 30.07.2013 liegt seitens des Eisenbahnbundesamtes der Freistellungsbescheid vor, so dass die o.e Flurstücke zum 30.08.2013 von Bahnbetriebszwecken freigestellt wurden und in die gemeindliche Planungshoheit zurückgeführt werden konnten.

Laut Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes vom 14.01.2013 könnte der B-Plan nach Erlangung der Bestandskraft der Freistellungsentscheidung (d.h. ab dem 30.08.2013) zur Rechtskraft geführt werden.

Die gemäß Antragstellung zur Bahnflächenentwidmung beantragten Flächen wurden in der B-Planzeichnung in das Sondergebiet und das allgemeine Wohngebiet einbezogen.

Da es ein wichtiges planerisches Ziel ist, die Darßbahn wieder in Betrieb zu nehmen, die dann von der Usedomer Bäder Bahn (UBB) betrieben werden würde, liegen die Voraussetzungen nach § 23 Abs. 1 AEG für eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken durch das EBA (für die im B-Plan weiterhin als Bahnfläche festgesetzte Fläche) erst vor, wenn im Ergebnis des laufenden Planfeststellungsverfahrens die Alternativtrasse am Westrand der Siedlungsfläche von Zingst bestandskräftig planfestgestellt ist. Das Eisenbahnbundesamt wird den als derzeit Bahnfläche festgesetzten Streifen daher erst entwidmen, wenn im neuen Planfeststellungsverfahren zur Wiedereinrichtung der Darßbahn eine neue Trasse planfestgestellt wurde. Danach kann diese Fläche im Rahmen eines B-Planänderungsverfahrens von der Gemeinde überplant werden, z.B. indem die Flächen dann in die angrenzenden Baugebiete einbezogen werden und die im Süden vorhandene Baum- und Gehölzgruppe zusätzlich zum Erhalt festgesetzt wird.

Obgleich auch von der Landesregierung der politische Wille zur Wiedereinbetriebnahme der Darßbahn, zumindest im 1. Bauabschnitt bis Zingst, vorliegt, aber vielfach die Wirtschaftlichkeit angezweifelt wird und hierzu (Stand 2014) aktuell neue Gutachten erstellt werden, kann noch nicht gesichert prognostiziert werden, wann das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen sein könnte und eine Entbehrlichkeit dieser alten Bahntrasse vorliegt. Ab Herbst 2013

wurde das Planfeststellungsverfahren für die Darßbahn-Wiederinbetriebnahme im Bereich Zingst beginnen. Das „Planfeststellungsverfahren Darßbahn“ wird vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr MV als verfahrensführende Behörde (Anhörungsbehörde) geführt. Noch im Jahre 2014 wurden im Beteiligungsverfahren die verschiedenen Erörterungstermine durchgeführt. Ein Abschluss des Planfeststellungsverfahrens kann Anfang 2015 noch nicht eingeschätzt werden.

Im Teil B, in der städtebaulichen Festsetzung Nr. I/9 wird auf der Rechtsgrundlage des § 9 Abs. 2 BauGB festgesetzt, dass bis zu dem Zeitpunkt des Umstandes, dass auf der im B-Plan festgesetzten Bahnfläche die Darßbahn wieder eingerichtet wird, auf diesen Flächen westlich vom Sondergebiet bauliche Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO und Stellplätze gemäß § 12 BauNVO errichtet werden dürfen. Der Bau von Carports, Garagen und Tiefgaragen ist nicht zulässig. Westlich der allgemeinen Wohngebiete ist pro Doppelhaushälfte der Bau eines bis zu 10 qm großen Gartenschuppens, oder Gerätehauses, oder Gartenhauses zulässig mit Ausnahme des Bereiches mit dichtem Baum- und Gehölzbestand.

Vor dem Zeitpunkt der Wiedereinrichtung des Bahnbetriebes müssen diese baulichen Anlagen dann wieder entfernt werden, ohne dass dem Eisenbahnbundesamt oder dem zukünftigen Bahnbetreiber hierzu Kosten entstehen.

## **7.3 Technische Infrastruktur**

### **7.3.1 Öffentliche Versorgungsenergieträger**

Die Energieversorgung mit Strom im Plangebiet erfolgt über das Leitungsnetz der E.DIS AG (früher E.ON edis AG). Im Süden des Plangebietes befand sich zu Planungsbeginn ein Trafogebäude der E.DIS AG. Im Jahre 2014 wurde durch den Stromversorger ein neuer Trafo südlich der Schulstraße gebaut, so dass dieser Trafo entbehrlich ist und die Fläche nun in das allgemeine Wohngebiet einbezogen werden kann.

Am westlichen und südlichen Rand knapp außerhalb des Plangebietes (am Rand der Verkehrsflächen von Sonneneck und Schulstraße) befinden sich Strom-Mittelspannungsleitungen der E.DIS AG. Weiterhin verläuft eine Niederspannungsleitung parallel dieser Mittelspannungsleitungen und zusätzlich entlang der südlichen Plangebietsgrenze (Schulstraße), an der Fläche für Versorgungsanlagen entlang und weiter hoch entlang der Planstraße. Zum Schutz dieser Leitungen wird hier ein Leitungsrecht zugunsten der Elektrizität festgesetzt. Die hiermit zusammenhängenden Freihalteabstände bzw. der nicht bebaubare und nicht zu bepflanzende Bereich wird im Rahmen der Bauantragstellung von den Vorhabenträgern obligatorisch zu beachten sein.

Die Gasversorgung des Ortes Zingst erfolgt über die HanseWerk AG (früher E.ON Hanse AG). Am westlichen und südlichen Rand, knapp außerhalb des Plangebietes, am Rande der Verkehrsflächen von Sonneneck und Schulstraße befindet sich eine Gas-Niederdruckleitung der HanseWerk AG. Beim Verlegen von Ver- oder Entsorgungsleitungen oder Bebauung/Bepflanzung in der Nähe dieser Leitungen sind die geforderten Mindestabstände einzuhalten. Hierüber hat sich der Bauherr vor Baubeginn rechtzeitig vor Erschließungsplanung bei der HanseWerk AG zu informieren.

Im Bereich des historischen Bahnhofgebäudes verläuft eine Gasleitung, so dass auch die südlich angrenzenden Baugebiete an das Gasnetz angeschlossen werden könnten.

### 7.3.2 Entwässerungskonzept/Entsorgung Oberflächenwasser und Schmutzwasser

In der Gemeinde Zingst erfolgt eine getrennte Entsorgung von Schmutz- und Regenwasser. Für die Schmutzwasserentsorgung ist der Abwasserentsorgungsbetrieb Zingst zuständig.

Für die schadlose Entsorgung des Niederschlagswassers ist die Gemeinde zuständig. Die Niederschlagswasserentsorgung erfolgt in Zingst durch ein System offener und verrohrter Gewässer, die letztlich in den Bodden entwässern. Für die Pflege und Instandhaltung des Gewässersystems ist der Wasser- und Bodenverband Recknitz-Boddenkette zuständig.

Das Gemeindegebiet Zingst ist in die Polder Zingst-West und Zingst-Ost eingeteilt. Das Plangebiet befindet sich im Polder-West und wird durch das Schöpfwerk Zingst-West in den Zingster Strom als Teil des Boddens entwässert. Es wird darauf hingewiesen, dass die Gebietsentwässerung abhängig ist vom Schöpfwerksbetrieb, bzw. auch Extremereignisse können die Oberflächenentwässerung beeinträchtigen. Daher ist es besonders wichtig, auch hier „im oberen Bereich des Entwässerungssystems ein ausreichendes Speichervolumen für das abzuleitende Niederschlagswasser vorzuhalten. Dieses bestimmt sich auch durch ein entsprechendes Querschnittsprofil der offenen Gräben, der nur im unbedingt erforderlichen Umfang durch Grabenquerungen reduziert werden sollte. Bei der Erarbeitung des Entwässerungskonzeptes wurden die durch den Graben Nr. 11/2/12 zusammenhängende Bereiche der Bebauungspläne Nr. 19 und Nr. 21 (nördlicher Bahnhofsbereich) berücksichtigt. Beide Plangebiete werden bisher durch den das B-Plangebiet östlich der Planstraße durchquerenden Graben, das Gewässer II. Ordnung Nr. 11/2/12 in Richtung Süden entwässert. Im Süden wird das Gewässer dann verrohrt weitergeführt (11/2/17a), um dann in den weiter südlich verlaufenden Vorflutgraben 11/2 eingeleitet zu werden.

Der Verbandsgraben befindet sich auf dem gemeindeeigenen Flurstück 18/32. Da sich westlich der Grabenoberkante die öffentliche Verkehrsfläche der Planstraße anschließt und zwischen Verkehrsfläche und Graben keine Baumpflanzungen erfolgen, ist sichergestellt, dass Pflege- und Reinigungsfahrzeuge jederzeit bis an die Grabenoberkante heranfahren können und die Funktionsfähigkeit des Entwässerungsgrabens sicherstellen können.

Das Vorhandensein von offenen Gräben direkt parallel zu öffentlichen Verkehrsflächen ist in Zingst ein seit vielen Jahrzehnten übliches Entwässerungssystem und diese Gräben werden auch nicht durch besondere bauliche Schutzmaßnahmen von den Verkehrsflächen getrennt. Hier liegt es in der Eigenverantwortung aller Verkehrsteilnehmer – ob als Autofahrer, Fahrradfahrer oder Fußgänger – das Hereinfallen oder -rutschen in den Gräben zu vermeiden.

Im südlichen Plangebiet, entlang der Grenze zwischen dem Baufeld 3 und der Schulstraße verläuft abzweigend von dem Graben Zi11/2/12 der Graben Zi11/2/13/1. Dort, wo an dieser Stelle im Vorentwurf noch die Grünfläche 3 festgesetzt war, erfolgt in der aktuellen Entwurfsüberarbeitung die Darstellung des Entwässerungsgrabens Zi11/2/13/1. An der östlichen Grenze des Plangebietes wird das allgemeine Wohngebiet über den vorhandenen Graben an die Schulstraße herangezogen, um dort die Möglichkeit zur Erschließung des Baugrundstückes zu schaffen durch eine Grundstückszufahrt mit einer Teilverrohrung des Grabens. Dort ist es erforderlich, in dem kleinen WA-Abschnitt ein Leitungsrecht festzusetzen zugunsten des Unterhaltungsverbandes für den Entwässerungsgraben. Es ist der ungehinderte Zugang des Unterhaltungsverbandes zu dem Graben gewährleistet, um Unterhaltungs- und Pflegemaßnahmen durchführen zu können. Im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens hat der Unterhaltungsverband (Wasser- und Bodenverband „Recknitz-Boddenkette“) den Querungen des Grabens sowohl an dieser Stelle, wie auch über den Graben östlich der Planstraße zugestimmt.

Grundsätzlich ist auch beim Graben Zi11/2/13/1 darauf zu achten, dass Bepflanzungen in dem Graben (d.h. auch im Böschungsbereich) unterbleiben und eventuelle Einzäunungen und Be-

pflanzungen oberhalb der Grabenböschung von Seiten des Baufeldes 3 eine Unterhaltung des Gewässers weiterhin ermöglichen.

Zur Berechnung der Versickerungsfähigkeit des Bodens und für Standsicherheitsuntersuchungen wurden im Juni 2013 westlich der Planstraße 5 und östlich der Planstraße 4 Bohrungen mit Tiefen von 6 m durch ein fachkundiges Erdbaulabor vorgenommen.

Die Bohrungen haben anstehendes Grundwasser bei Höhen zwischen  $-0,15$  bis  $-0,30$  m NHN ergeben, dieses ist aufgrund der unterschiedlichen Höhenlagen ( $+0,80$  bis  $+1,85$  m NHN) im Plangebiet ein Grundwasserstand von ca.  $1,0$  bis zu ca.  $2,20$  m unter gewachsenem Geländeneiveau. Zur Sicherstellung einer einheitlichen Geländehöhe ist es zulässig in den allgemeinen Wohngebieten die niedrigen Gebietsteile bis zu einer Höhe von  $1,10$  m NHN (d.h. maximal um  $0,30$  m) zu erhöhen, so dass dann von dort aus ein einheitliches Höhenniveau zu der Verkehrsfläche der Planstraße besteht.

Auf der westlichen Plangebietsseite gibt es ein leichtes Höhengefälle vom Norden, wo am Nordrand des Bahnhofes eine Geländehöhe von  $+1,85$  m NHN besteht in Richtung Süden bis zu  $+0,80$  m NHN.

Im Plangebiet, östlich der Planstraße (WA-Gebiet im Baufeld 3) liegt das vom Vermesser ermittelte Geländeneiveau zwischen  $+1,13$  m NHN im Nordosten,  $+0,84$  m NHN im Südwesten und  $+0,67$  m NHN im Nordwesten, direkt nördlich des WA-Gebietes.

Durch die Fachingenieure Pöyry, NL Schwerin, erfolgte im Herbst 2014 die Aufstellung eines Regenwasserableitungskonzeptes, welches im Januar 2015 auch mit der Gemeinde, der unteren Wasserbehörde und dem Wasser- und Bodenverband Recknitz-Boddenkette abgestimmt wurde und zu verschiedenen neuen Festsetzungen im B-Plangebiet Nr. 19 führte.

Grundlage für das Entwässerungskonzept ist, dass die hydraulische Belastung der übergeordneten Vorflut bei Versiegelung der Flächen der B-Plangebiete Nr. 19 und 21 nicht größer werden darf als der natürliche Abfluss der Flächen. Hieraus ergibt sich die Erforderlichkeit das Rückstauvolumen des im Plangebiet vorhandenen Entwässerungssystems deutlich zu erhöhen. Somit ergibt sich folgendes Regenwasserentsorgungskonzept:

1. Der Entwässerungsgraben, das Gewässer 11/2/12 erhält im Nordosten des B-Plangebietes Nr. 19, nördlich des Baufeldes 3, eine teichartige Aufweitung in das Flurstück 31/3 zur Erhöhung des Rückstauvolumens.
2. Das gesamte Gewässer 11/2/12, sowohl im Gebiet des nördlich angrenzenden B-Plan Nr. 21 wie im Gebiet des B-Plans Nr. 19 wird so ausgebaut, dass sein Rückstauvolumen insgesamt erhöht wird
3. Im Bereich der südlichen Querung des Grabens zum WA-Gebiet des Baufeldes 3 (ca.  $25$  m nördlich der Schulstraße) wird im Gewässer eine Staustufe eingebaut, mit herausnehmbaren Bohlsperren zur Regelung unterschiedlich gewünschter Stauhöhen, so dass im Bedarfsfall auch ein ungehinderter Abfluss über den Graben in Richtung Süden möglich wäre. Im Normalfall führt diese Staustufe dazu, dass oberhalb der Staustufe der Wasserstand ca.  $0,50$  m höher liegt als unterhalb.
4. Zur Ableitung des gestauten Regenwassers wird ein neues Gewässer mit einer „Bypassfunktion“ geschaffen, was gleichzeitig das Gewässersystem südlich der neuen Staustufe deutlich entlastet. An der nördlichen Grenze des WA-Gebietes im Baufeld 2, westlich der Planstraße, wird mit einer 300er Leitung ein neues verrohrtes Gewässer geschaffen, zur gedrosselten und verlangsamten Ableitung des Niederschlagswassers aus dem östlichen Graben in Richtung Westen zu dem dort vorhandenen und zu ertüchtigenden Graben parallel der Straße „Sonneneck“. Für das neue verrohrte Gewässer wird in der Planzeichnung das entsprechende Leitungsrecht (RW) eingetragen.

5. Für die oben dargestellte neue Rohrleitung mit dem westlich am Planungsrand verlaufenden Graben mitsamt gedrosselter Einleitung durch ein im Jahre 2014 hergestelltes Rohr unter der Schulstraße in den dort südlich der Schulstraße vorhandenen Vorfluter 11/2 wird parallel zum B-Planverfahren ein Plangenehmigungsverfahren zur Neuschaffung eines Gewässers durchgeführt.

Die Berechnungen der Niederschlagswassermengen durch den Baugrundgutachter basieren auf Berechnungen von Hartdächern auf sämtlichen Gebäuden. Die Grundeigentümer beabsichtigen einerseits auf dem Bettenhaus im Sondergebiet ein Gründach anzulegen und im Baufeld 3 beabsichtigt der dortige Grundeigentümer 3 der geplanten 4 Häuser mit Reet- (bzw. Rohr-)dach zu bauen. Sowohl Gründach als auch Reetdächer haben eine Rückhaltewirkung und auch eine unterschiedliche Pufferfunktion für abfließendes Regenwasser, insbesondere gegenüber dem schnell abfließenden Niederschlagswasser bei Hartdächern.

Da der Bebauungsplan aber den Bau von Hartdächern in allen Baufeldern zulässt, muss die Niederschlagswasserentsorgung auch für das gesamte Baufeld 3 auf der Berechnungsgrundlage von Hartdächern erfolgen. Es wird darauf hingewiesen, dass der § 36 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) zu beachten ist. Grundsätzlich sind bauliche Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern gemäß § 36 WHG so zu errichten, zu betreiben, zu unterhalten und stillzulegen, dass keine schädlichen Gewässeränderungen zu erwarten sind und die Gewässerunterhaltung nicht mehr erschwert wird, als es den Umständen nach vermeidbar ist.

### **7.3.3 Erdaufschlüsse**

Sofern es zu einem Erdaufschluss für die Niederbringung von Erdwärmesonden oder Errichtung von Brunnen kommt, ist dies gemäß § 49 WHG der unteren Wasserbehörde einen Monat vorher anzuzeigen. Die Entnahme von Grundwasser stellt eine Gewässerbenutzung dar und ist erlaubnispflichtig. Hierzu ist ein Antrag auf Erteilung einer wassersrechtlichen Erlaubnis bei der unteren Wasserbehörde zu stellen.

### **7.3.4 Trinkwasserversorgung**

Die Trinkwasserversorgung erfolgt über das zentrale Leitungsnetz der Wasser- und Abwasser GmbH Boddenland. Für Hausinstallationsanlagen mit Trinkwasserverbräuchen größer als 3,0 l/s wird nach Vorlage des ermittelten Spitzenbedarfs ein Trinkwasservorratsbehälter vom Anschlussnehmer seitens des Trinkwasserversorgungsträgers gefordert. Auf der Ebene der späteren konkreten Erschließungsplanung ist dieser Bedarf zu ermitteln und ggf. der Abschluss eines Erschließungsvertrages zwischen dem Investor und der Wasser- und Abwasser Boddenland GmbH erforderlich.

### **7.3.5 Löschwasserversorgung**

Gemäß Arbeitsblatt W 405 des Deutschen Vereins des Gas- und Wasserfaches e.V. muss Löschwasser von 48 m<sup>3</sup>/h in den beiden allgemeinen Wohngebieten und 96 m<sup>3</sup>/h in dem sonstigen Sondergebiet zur Verfügung stehen. Der Brand- und Katastrophenschutz des Landkreises teilt im frühzeitigen Beteiligungsverfahren mit, dass es aus Sicht des vorbeugenden Brandschutzes keine Bedenken zu dem B-Plan gibt. Vorhandene Hydranten in der Umgebung können nach Aussage der Wasser- und Abwasser GmbH „Boddenland“ zur Erstbrandbekämpfung eingesetzt werden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Löschwasserversorgung nur im Rahmen der Kapazitäten des vorhandenen Trinkwassernetzes erfolgen kann. Eine Bereitstellungspflicht von Löschwasser seitens der Wasser- und Abwasser GmbH „Boddenland“ besteht nicht.

Im Süden des Plangebietes befindet sich im Knotenbereich Schulstraße/ Grüner Winkel ein Unterflurhydrant im öffentlichen Straßenraum, von dem die Löschwasserversorgung sichergestellt wird. Ergänzend befindet sich westlich des Plangebietes in der Straße Sonneneck ein weiterer Hydrant, der zusätzlich, insbesondere für die Baufelder 1 und 2 zur Löschwasserversorgung herangezogen werden kann.

### 7.3.6 Abfallentsorgung

Grundlage für die Abfallentsorgung in der Gemeinde Ostseeheilbad Zingst bilden die derzeit gültige Fassung der Abfallsatzung vom 2. November 2009 (veröffentlicht im Kreisblatt Nr. 15 vom 1. Dezember 2009) sowie andere Abfallentsorgungsbedingungen (z. B. Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaften). Diese regeln u. a., in welcher Weise und an welchem Ort Abfälle zu überlassen sind und unter welchen Voraussetzungen Straßen von den Entsorgungsfahrzeugen befahren werden. Gemäß § 4 der Satzung über die Abfallwirtschaft im Landkreis Vorpommern-Rügen unterliegen die (künftigen) Abfallbesitzer des Plangebietes dem Anschluss- und Benutzungszwang und haben den Abfall und die Wertstoffe einschließlich Sperrmüll entsprechend der Satzung über die Abfallwirtschaft des Landkreises Vorpommern Rügen bereitzustellen. Die Abfallbesitzer unterliegen insoweit einer Mitwirkungspflicht.

Abfallbehälter/ -säcke sind seitens der Anschluss- und Benutzungspflichtigen gemäß § 11 Abs. 6 der Abfallsatzung so bereitzustellen, dass die Abfallentsorgungsfahrzeuge auf öffentlichen oder dem öffentlichen Verkehr dienenden privaten Straßen an die Abfallplätze heranfahren können und das Entleeren sowie der Abtransport ohne Schwierigkeiten und Zeitverlust möglich sind. Die Zufahrten zu Abfallbehälterstandplätzen sind im Rahmen der verkehrstechnischen Erschließung so anzulegen, dass ein Rückwärtsfahren nicht erforderlich ist.

Die Entsorgung im Landkreis wird derzeit mit dreiachsigen Pressmüllfahrzeugen durchgeführt. Diese Fahrzeuge sind 9,98 m lang, 2,55 m breit, 3,73 m hoch und haben ein Gesamtgewicht von bis zu 26 t.

Die Planung zum B-Plan Nr. 19 geht davon aus, dass es auf der Verkehrsfläche zwischen der K 25 im Norden und der Schulstraße im Süden (Planstraße/Grüner Winkel) kaum zu Begegnungsverkehr kommen wird, da sich der Verkehr in dem festgesetzten verkehrsberuhigten Bereich auf Anliegerverkehr beschränkt und der Bereich für Fußgänger und Fahrradfahrer ausschließlich von Müllfahrzeugen und Feuerwehr befahren werden darf. Somit geht die Planung davon aus, dass die Planstraße eine Straße ohne Begegnungsverkehr sein wird. Eine solche muss laut dem Sachbereich Abfallwirtschaft des Landkreises eine ausreichende Breite von mindestens 3,55 m für die Fahrt der Müllfahrzeuge aufweisen.

An der schmalsten Stelle ist die im B-Plan festgesetzte öffentliche Verkehrsfläche 4,36 m breit, womit auch unter Berücksichtigung der 2 Fahrbahnaufweitungen um jeweils 3,0 m innerhalb dieser nur ca. 90 m langen Verkehrsfläche eine durchgängige Befahrbarkeit der Straße mit Müllfahrzeugen von Nord nach Süd problemlos gewährleistet werden kann und die zukünftigen Abfallbehälter zur Abholung/Leerung direkt an der Planstraße bereitgestellt werden können.

### 7.3.7 Telekommunikation

Mit Schreiben vom 03.12.2013 hat die Telekom Deutschland GmbH mitgeteilt, dass für die telekommunikationstechnische Erschließung der neuen Baugebiete eine Erweiterung des Telekommunikationsnetzes erforderlich ist. Es wird auf Telekommunikationslinien der Telekom hingewiesen. Aufgrund der vorgelegten Planunterlage wurde dann in der

Planzeichnung in dem Sondergebiet südlich des Bahnhofsgebäudes ein Leitungsrecht zugunsten der Telekomleitung eingetragen.

## 8.0 Immissionsschutzbelange

Bezüglich der zu bewertenden Immissionsschutzbelange im Plangebiet ist zum einen der Gewerbelärm zu beachten, der sich aus dem Betrieb der Gaststätte in dem historischen Bahnhof ergibt und zum anderen der Kfz-Verkehrslärm von der K 25 mit einer werktäglichen Verkehrsmenge von ca. 5.000 Kfz/24 h sowie von der eventuellen Widerinbetriebnahme des Darßbahn auf der historischen Bahntrasse. Bezüglich des Gewerbelärms wurde im Zusammenhang mit der Bauantragstellung zur Sanierung und zum Umbau des historischen Bahnhofsgebäudes im Juli 2011 vom Büro UmweltPlan GmbH Stralsund/Güstrow eine schalltechnische Untersuchung Gewerbelärm durchgeführt. Ergänzend wurde im Juni/Juli 2013, ebenfalls durch UmweltPlan GmbH eine schalltechnische Untersuchung zum Verkehrslärm Straße/Bahn erstellt.

Die Gutachten sind der B-Planbegründung als Anlage beigelegt, so dass hier nur auf die wesentlichen Untersuchungsergebnisse verwiesen wird und auf die sich daraus ergebende Erforderlichkeit für Regelungen im verbindlichen Bauleitplanverfahren.

### 8.1 Gewerbelärm

Bei der Untersuchung des möglichen Gewerbelärms im Juli 2011 wurden 3 mögliche Schallemissionsquellen aus dem Nutzungskonzept einer Gaststätte im historischen Bahnhofsgebäude in Bezug auf die Schutzansprüche benachbarter Wohnnutzungen im Westen und Osten des historischen Bahnhofsgebäudes untersucht. Die Baugebiete mit diesen Immissionspunkten wurden dabei als allgemeine Wohngebiete eingestuft. Im Juli 2013 wurde die Gewerbelärmuntersuchung aktualisiert, nun unter Berücksichtigung der Festsetzungen des B-Plans Zingst Nr. 19 und den dort festgesetzten Baufenstern für das Bettenhaus im Sondergebiet und den Wohnhäusern in den allgemeinen Wohngebieten.

Da eine Wiederinbetriebnahme der historischen Bahntrasse zurzeit als eher unwahrscheinlich eingestuft wird, wurden auch Nutzungen auf dieser Bahntrasse geplant, wie z.B. die Anlage von Stellplätzen und die Außengastronomie. Dieses wurde so im Gutachten berücksichtigt.

Die 3 wesentlichen Emissionsquellen sind zum einen der Park- und Lieferverkehr westlich des historischen Bahnhofsgebäudes, die Außengastronomieflächen der im Süden und im Südosten gelegenen „Biergartenterrasse“ und die technischen Anlagen am Gebäude, wie die Entlüftung der Küche und der Innenräume mit Lüftungstürmen direkt westlich des Altbaus.

Bei der Außenterrasse ist eine tägliche Nutzung zwischen 10.00 und 22.00 Uhr für maximal 120 Gäste an ca. 30 Tischen vorgesehen. Die zeitliche Nutzungseinschränkung ist ein Teil der 2012 erteilten Baugenehmigung und kann somit auch bei der Schallberechnung als Grundlage herangezogen werden.

Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wurde festgestellt, dass in der Gesamtbeurteilung aller relevanten Emittenten (Park- und Lieferverkehr, Be- bzw. Entladen, Kühl- und Lüftungsanlagen sowie Außenterrasse) der Immissionsrichtwert am Tage von 55 dB(A) für das allgemein Wohngebiet sowohl werktags als auch sonntags an allen Immissionsorten eingehalten wurde. In der lautesten Nachtstunde (nach 22.00 Uhr) ist an den Immissionsorten westlich des Gästeparkplatzes (westlich des historischen Bahnhofs) eine Überschreitung des Immissionsrichtwertes von 40 dB(A) für ein WA-Gebiet um bis zu 10 dB(A) an den nächstgelegenen Immissionsorten Zum Bahnhof 5 und auf dem Flurstück 9/3. Hervorgerufen wird

diese Überschreitung primär durch die Immissionsanteile des Gästeparkplatzes, der sich in unmittelbarer Nachbarschaft zur angrenzenden Wohnbebauung befindet.

Eine vom Schallgutachter vorgeschlagene Schallschutzvariante, der Bau einer 4,0 m hohen und ca. 50 m langen Schallschutzwand westlich des Parkplatzes wurde nicht weiter verfolgt, da eine derartige bauliche Anlage im Widerspruch zu einer Widerinbetriebnahme einer dort zweigleisig möglichen Bahnanlage stünde. Hieraus ergab sich die Erforderlichkeit in der Baugenehmigung Betriebszeiten und Nutzung des Parkplatzes sowie Lieferzeiten verbindlich festzusetzen, um den Schallschutz zu gewährleisten. Die Öffnungszeiten der Gaststätte und der Außenterrasse werden daher täglich auf die Zeit zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr beschränkt und der Lieferverkehr darf nur an Werktagen (Montag bis Sonnabend) in der Zeit zwischen 7.00 Uhr und 20.00 Uhr erfolgen.

Bei der Neuberechnung im Jahre 2013, unter Berücksichtigung der laut B-Plan festgesetzten neuen Baufelder und neuer Immissionsorte, wurde eine leichte Überschreitung der Nachtwerte nur an dem Immissionsort am Westgiebel des im Sondergebiet geplanten Bettenhauses (IO Nr. 33) für die Nachtzeiten (nach 22 Uhr) für alle 3 Geschosse festgestellt. Der Gutachter hatte für die Schutzwürdigkeit des Bettenhauses im Sondergebiet die Richtwerte für ein Mischgebiet angesetzt.

Statt der nachts zulässigen Werte von 45 dB(A) werden dort im Erdgeschoss 46,2 dB(A), im 1. OG 46,6 dB(A) und im 2. OG 46,7 dB(A) erreicht. Das sind Überschreitungen von 1,2 bis 1,7 dB(A). Die Tagesrichtwerte von 60 dB(A) werden mit Werten von 46,8 dB(A) im EG bis 47,1 dB(A) im 2. OG dagegen deutlich unterschritten.

Die nächtlichen Überschreitungen resultieren daraus, dass der Gutachter davon ausgeht, dass der Außengastronomiebetrieb zwar nur bis 22 Uhr läuft, die Gaststätte selbst aber länger, z.B. bis 24 Uhr betrieben werden kann. Der Lärm „abfahrender Gäste“ vom bahnhofsrückseitigen Parkplatz in der Zeit nach 22 Uhr führt dann zur Überschreitung der entsprechenden Richtwerte.

An der Nordseite des Bettenhauses betragen die Tageswerte zwischen 51,3 dB(A) und 52,7 dB(A) und die Nachtwerte zwischen 43,9 dB(A) und 44,8 dB(A). Sie liegen dabei sowohl unter dem Tagesrichtwert von 60 dB(A) als auch unter dem Nachtrichtwert von 45 dB(A). Auf der besonders ruhigen, südlichen Seite des Bettenhauses sind es nur noch rund 25,5 dB(A) nachts und 27,0 dB(A) tags vom Gaststättenlärm.

Aufgrund dieser Richtwertüberschreitung nachts nur am Westgiebel des Bettenhauses wird im Teil B festgesetzt, dass Schlaf- und Ruheräume zu dieser Gebäudeseite nicht angelegt werden dürfen. Ausnahmsweise dürfen zum Westgiebel nicht notwendige, zusätzliche Fenster von Schlaf- und Ruheräumen gebaut werden, wenn hierfür eine entsprechend schallmindernde Bauausführung nachgewiesen wird. Bei einer Ausführung des Gebäudes nach heutigen Standards nach denen beispielsweise die Vorgaben der EnEV beachtet werden müssen, ist eine Überschreitung der Richtwerte in den Innenräumen des Bettenhauses nicht zu erwarten. Hinzuzufügen ist, dass die Richtwerte sich je nach Nutzung des Innenraumes unterscheiden. Weiterhin ist eine schallmindernde Bauweise abhängig von der Ausführung der vers. Bauelemente wie der Größe der Fenster, der Stärke der Außenmauern oder der Größe der Räume. Da Wohnräume und Balkone in den Tageszeiten genutzt werden und die Tagesgrenzwerte dort eingehalten werden, sind Festsetzungen zum Schutz der Wohnräume und zu Außenwohnflächen wie Balkonen und Loggien nicht erforderlich.

Diese Festsetzungen sind erforderlich, weil über Festsetzungen im Bebauungsplan nicht geregelt werden kann, dass die Stellplatzanlage am Bahnhof ab 22 Uhr nicht mehr benutzt werden darf. Solche Regelungen sind nur im konkreten Baugenehmigungsverfahren möglich.

Zur Konfliktminderung beabsichtigt der Grundeigentümer der Bahnhofsflächen bei den festgesetzten Stellplätzen für die Einzelhandelsbetriebe in dem nördlich angrenzenden Gebiet des B-Plans 21, dort vor allem für einen Drogeriemarkt eine Regelung einzuführen, dass die nach Geschäftsschluss (z.B. ab 20 oder 21 Uhr) nicht mehr für Kunden der Einzelhandelsbetriebe notwendigen Stellplätze dann z.B. bis 8 Uhr des nächsten Morgens für Besucher der Gaststätte im Bahnhofsgebäude reserviert werden.

Im Rahmen der Abwägung der Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren nach § 4 Abs. 2 BauGB hat sich die Gemeinde entschieden, die nördliche Baugrenze im WA-Gebiet des Baufeldes 2 um 15 m weiter nach Süden zu verschieben, damit sichergestellt ist, dass auch ohne den vorherigen Bau des nördlich angrenzenden Bettenhauses an dem nördlichen Wohnhaus alle Richtwerte sowohl tags- wie nachts eingehalten werden. In einer ergänzenden Stellungnahme hat der Schallgutachter, das Büro Umwelt Plan GmbH, festgestellt, dass dann am nördlichen Wohnhaus auch ohne vorgelagerten Wohnhaus die Nachtwerte vollständig unter 40 dB(A) liegen.

## 8.2 Verkehrslärm

Parallel zum Bebauungsplanverfahren wurde durch das Büro UmweltPlan GmbH, Stralsund eine schalltechnische Untersuchung erstellt, welche sowohl den (theoretisch) möglichen Bahnverkehrslärm durch die Wiederaufnahme des Bahnbetriebes der Darßbahn auf der historischen Bahntrasse im Gebiet des B-Plans Nr. 19, als auch den Kfz-Verkehrslärm auf der K 25 berücksichtigt.

### 8.2.1 Bahnverkehrslärm

Für die Wiederaufnahme des Bahnbetriebes hat der Gutachter die Annahme getroffen, dass mit der Verlängerung der jetzt nur bis Barth führenden Bahnstrecke bis Zingst eine Verdoppelung der Zugfrequenz gegenüber dem Zustand im Jahre 2013 bis zum heutigen Endpunkt Barth erfolgt.

Es wird davon ausgegangen, dass am Tage zwischen 6 und 22 Uhr pro Stunde ein Zugpaar (d.h. alle 30 Minuten ein Zug) fährt und dann jeweils abends nach 22 Uhr und frühmorgens vor 6 Uhr jeweils ebenfalls ein Zugpaar. Weiterhin bleibt der Bereich westlich des historischen Bahnhofs als Haltepunkt erhalten.

Der Gutachter hat die für sein Gutachten erforderlichen Grunddaten mit der Usedomer Bäderbahn abgestimmt, die als Betreiber der wieder hergestellten Darßbahn vorgesehen ist.

Im 1. Schritt hat der Gutachter die Schallverhältnisse bei einem Bahnbetrieb ohne Lärmschutzmaßnahmen ermittelt. Hierbei stellte sich heraus, dass an jedem der potentiellen Immissionsorte die Beurteilungspegel für WA-Gebiete und Mischgebiete (sowohl tagsüber als auch nachts) eingehalten und sogar vielfach deutlich unterschritten werden, so dass weder Festsetzungen zu aktiven noch zu passiven Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden erforderlich sind.

Im Schienenverkehr gelten im WA-Gebiet tagsüber 55 dB(A) und nachts 45 dB(A) als Orientierungswerte und im Mischgebiet (welches hier für das Bettenhaus im Sondergebiet angesetzt wird) tagsüber 60 dB(A) und nachts 50 dB(A).

Die höchsten Immissionswerte ergeben sich am Westgiebel des Bettenhauses mit 47,7 bis 48,0 dB(A) tagsüber und 41,6 dB(A) bis 42,0 dB(A) nachts, womit nicht nur die Mischgebietsgrenzwerte, sondern sogar WA-Gebietsgrenzwerte eingehalten werden.

Die höchsten Immissionswerte an Wohngebäuden ergeben sich an der Westseite des Wohngebäudes, welches im Baufeld 2 an der weitesten nach Westen reichenden Baugrenze steht. Dort ergeben sich Tageswerte von 48,8 dB(A) im Erdgeschoss bis 48,2 dB(A) im 2. Obergeschoss am Tage und 42,8 dB(A) im EG und 42,2 dB(A) nachts im 2. OG. Diese sind Werte, die ebenfalls unter den Grenzwerten von 55 dB(A) tags und 42,2 dB(A) nachts liegen. Damit ist auch sichergestellt, dass die Außenwohnbereiche der Terrassen, direkt an den Wohnhäusern gelegen, ebenfalls keine Richtwertüberschreitung aufweisen.

An der Westseite des Wohngebäudes direkt südlich des Bettenhauses liegen die Tageswerte dann bereits bei 45,7 bis 48,3 dB(A) und die Nachtwerte bei 39,7 bis 40,3 dB(A).

Da das erste Wohnhaus im Baufeld 2 gegenüber der vom Gutachter untersuchten Entwurfsvariante in dem geänderten Entwurf Stand Februar 2015 um 15,0 m nach Süden versetzt wurde, verringern sich die dort für Tag und Nacht angegebenen Werte nochmals.

### 8.2.2 Straßenverkehrslärm

Aufgrund vorliegender Grunddaten geht der Verkehrsgutachter auf der K 25 von einem werktäglichen Gesamt-Kfz-Verkehr von 5.439 Kfz/24 h aus (DTV-Wert = Durchschnittliches Tagesverkehrswert), bei einer Spitzenstunde von 326 Kfz/h am Tage und 44 Kfz/h nachts sowie einer zulässigen Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h und einem Lkw-Anteil von 2,8% tagsüber sowie 1,4% nachts.

Hieraus ergibt sich an der Straßenverkehrsfläche als Emissionsquelle ein Tageswert von 57,9 dB(A) und nachts von 48,3 dB(A). Damit werden direkt an der Straßenverkehrsfläche der K 25 die nach DIN 18005 festgelegten städtebaulichen Orientierungswerte für WA-Gebiete mit 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts überschritten.

Die am Straßenverkehr nächstgelegenen Immissionsorte sind die Nord- und Ostseiten des Bettenhauses (IO 34 und IO 36) sowie das nördliche Wohnhaus im östlichen WA-Gebiet (Baufeld 3) mit der nördlichen Gebäudeseite (IO 30) und der westlichen Gebäudeseite (IO 29).

Am Bettenhaus ergeben sich im Norden Tageswerte von 48,8 dB(A) im EG bis 51,1 dB(A) im 2. OG und Nachtwerte von 39,1 dB(A) im EG und 41,4 dB(A). Sämtliche Werte liegen unter den Grenzwerten für Mischgebiete mit 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts. Sie erfüllen weiterhin auch noch die um jeweils 5 dB(A) niedrigeren Orientierungswerte für WA-Gebiete.

An dem nördlichen Wohnhaus im östlichen Wohngebiet liegen die Werte an der nördlichen Gebäudeseite bei 51,6 dB(A) im EG bis 53,3 dB(A) im 2. OG am Tage und bei 42,0 dB(A) im EG bis 43,6 dB(A) im 2. OG nachts, so dass auch dort die WA-Orientierungswerte von 5 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts auf allen Geschossebenen auch ohne zusätzliche Schallschutzmaßnahmen eingehalten werden.

Somit sind auch zum Schutz vor Umwelteinwirkungen durch den Kfz-Verkehrslärm, ausgehend vom Kfz-Verkehr von der K 25, keine besonderen Schutzmaßnahmen erforderlich und sämtliche Außenwohnbereiche bedürfen keines gesonderten Schallschutzes, zumal in Bezug auf den Straßenverkehrslärm der EG-Bereich weniger verlärmert ist, als die oberen Geschosse. Am Immissionsort 30 ist der EG-Wert am Tage mit 51,6 dB(A) um 1,9 dB(A) niedriger als der Wert vor dem geöffneten Dachgeschossfenster im 2. OG bzw. im Dachgeschoss.

### 8.2.3 Gesamtverkehr

Da sowohl der Schienenverkehr als auch der Kfz-Verkehr gemeinsam auftreten können, wurden vom Schallgutachter auch Immissionswerte für den Gesamtverkehr ermittelt.

Dort ergeben sich die höchsten Gesamtwerte für den Tag an der Nordseite des nördlichsten Wohnhauses im WA-Gebiet des Baufeldes 2 (IO 30) mit 51,7 dB(A) im EG und 53,3 dB(A) im 2. OG. Beide Werte liegen unter dem Orientierungsrichtwert von 55 dB(A) tags. Die nächtlichen Werte an diesem Wohngebäude liegen bei 42,1 dB(A) im EG und 43,7 dB(A) im 2. OG. Diese Werte sind ähnlich wie die nächtlichen Werte am Westgebiet des Bettenhauses mit 42,5 dB(A) im EG und 42,7 dB(A) im 1. OG sowie 42,3 dB(A) im 2. OG.

Auch die Immissionswerte des zusammengefassten Gesamtverkehrs liegen unter den städtebaulichen Orientierungswerten nach DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete, so dass auch aus Sicht der Gesamtverkehrslärmimmissionen keine Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden oder für die Außenwohnbereiche erforderlich sind.

## 9.0 Altlasten/Munitionsverdachtsflächen

Altlasten oder Altlastenverdachtsflächen sind im Plangebiet bisher nicht bekannt. Aus Sicht der landesrelevanten Gefahrenabwehr im Brand- und Katastrophenschutz bestehen zu der Planung keine Bedenken.

Nach bisherigen Erfahrungen ist es allerdings nicht auszuschließen, dass auch in für den Munitionsbergungsdienst als nicht kampfmittelbelastet bekannten Bereichen in Mecklenburg-Vorpommern Einzelfunde auftreten können. Aus diesem Grunde sind Tiefbauarbeiten mit entsprechender Vorsicht durchzuführen. Sollten bei diesen Arbeiten kampfmittelverdächtige Gegenstände oder Munition aufgefunden werden, ist aus Sicherheitsgründen die Arbeit an der Fundstelle und der unmittelbaren Umgebung sofort einzustellen und der Munitionsbergungsdienst zu benachrichtigen. Nötigenfalls ist die Polizei und gegebenenfalls die örtliche Ordnungsbehörde hinzuzuziehen.

Das Landesamt für Zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz (LPBK) weist in seiner Stellungnahme vom 11.01.2013 darauf hin, dass ein Auskunftersuchen zu konkreten und aktuellen Angaben über eine mögliche Kampfmittelbelastung für das Plangebiet empfehlenswert und rechtzeitig vor Bauausführung vom Bauherren beim LPBK einzureichen ist.

Rechtshinweis: Gemäß § 70 Abs. 1 Sicherheits- und Ordnungsgesetz Mecklenburg-Vorpommern (SOG M-V) ist der Eigentümer einer Sache, die die öffentliche Sicherheit oder Ordnung stört, für diese Sache verantwortlich. Ihm obliegt die Verkehrssicherungspflicht für sein Eigentum. Ein Pflichtverstoß kann zu Schadensersatzansprüchen führen. Der Bauherr ist zudem gemäß § 52 Landesbauordnung Mecklenburg-Vorpommern i.V. VOB Teil C und DIN 18299 verpflichtet, bei den Angaben zur Baustelle auch Angaben zu vermuteten Kampfmitteln im Bereich der Baustelle sowie zu Ergebnissen von Erkundungs- und Beräumungsmaßnahmen zu machen.

Wer Kampfmittel entdeckt, in Besitz hat, oder Kenntnis von Lagerstellen derartiger Mittel erhält, ist nach § 5 Kampfmittelverordnung verpflichtet, dies unverzüglich den örtlichen Ordnungsbehörden anzuzeigen.

## 10.0 Belange des Denkmalschutzes

In dem Plangebiet befindet sich das in die Landesdenkmalliste eingetragene Denkmal „Bahnhof“. Der Bahnhof wurde nach Fertigstellung der Strecke im Jahr 1910 eröffnet. Nach Ende des regulären Bahnbetriebes im Jahre 1947 wurde die integrierte Gaststube noch bis 1956 als

Gaststätte genutzt. Im selben Jahr wurde das Gebäude zum Betriebsferienobjekt umgebaut und somit stand die ehemalige Bahnhofsgaststätte nicht mehr der Allgemeinheit zur Verfügung. Nach der politischen Wende wurde das Ferienobjekt geschlossen und das Gebäude stand seitdem leer. Es wurde fachkundig saniert und ab 2013 ist dort neben der touristischen Einrichtung der gemeindlichen Tourismusinformation auch die Gastronomie durch das geplante „Wirtshaus im alten Bahnhof“ wiederbelebt worden.

Das Hauptgebäude ist in Klinkerbauweise mit tief herabreichendem Dach in typisch norddeutscher Bauweise, im „regionalen Heimatstil“ errichtet und wurde noch zu DDR-Zeiten unter Denkmalschutz gestellt. Im Gebäude befanden sich Warteräume für die 1., 2. und 3. Beförderungsklasse, eine Gaststätte, eine Gepäckannahme, zwei Fahrkartenschalter und eine Wohnung für die Familie des Bahnhofsvorstehers im Obergeschoss. Neben dem Hauptgebäude gab es mehrere Nebengebäude, so für die Damen- und Herrentoiletten, für die Stallungen, Brennstoffe und eine Waschküche. Für die Gastronomie gab es einen separaten Eis- und Bierkeller sowie für den Bahnhofsvorsteher eine gesonderte Toilette.

Gemäß § 6 Abs. 1 DSchG M-V sind Denkmale zu erhalten und pfleglich zu behandeln. Gemäß § 7 DSchG ist für Einzeldenkmale eine gesonderte Genehmigung erforderlich. Dieser Hinweis wurde vom Vorhabenträger beim Umbau des denkmalgeschützten ehemaligen Bahnhofs beachtet und wird auch für zukünftige eventuelle Um- und Anbauten zur Kenntnis genommen.

Nach aktuellem Kenntnisstand sind im Plangebiet keine Bodendenkmale bekannt. Da aber auch in Bereichen ohne bisher bekannte Bodendenkmale möglicherweise Hinweise auf bisher unbekannte Bodendenkmale auftauchen können, wird vorsorglich folgender Hinweis gegeben:

Werden während der Erdarbeiten neue Bodendenkmale entdeckt, sind gemäß § 11 DSchG M-V die zuständige untere Denkmalschutzbehörde unverzüglich zu benachrichtigen und der Fund sowie die Fundstelle bis zum Eintreffen von Mitarbeitern oder Beauftragten des Landesamtes für Bodendenkmalpflege in unverändertem Zustand zu erhalten. Verantwortlich sind hierfür der Entdecker, der Leiter der Arbeiten, der Grundeigentümer sowie zufällige Zeugen, die den Wert des Fundes erkennen. Die Verpflichtung erlischt 5 Werktage nach Zugang der Anzeige.

---

## **11.0 Sonstige Belange**

### **11.1 Bodenordnende Maßnahmen**

Der im Plangebiet verlaufende Teil des Flurstückes 18/32 der Flur 8 der Gemarkung Zingst mit dem Planweg und dem östlich angrenzenden Entwässerungsgraben bleibt als öffentliche Fläche im Eigentum der Gemeinde erhalten. Durch die Aufweitung des Entwässerungsgrabens zur Vergrößerung des Rückstauvolumens, muss ein Teil des Flurstückes 31/3 abgetrennt werden und dem Grabgrundstück und damit der Gemeinde zugeordnet werden. Dieses gilt auch für die Teile der Kreisstraße 25, die im Geltungsbereich des B-Plans Nr. 19 liegen (18/5 und 29/3). Sämtliche anderen Flurstücke im Plangebiet bleiben in der bisherigen Form nicht erhalten. Dieses sind die Flurstücke 18/9 (Bahnhof), die Flurstücke 18/13 bis 18/31, 30/5, 31/1, 31/3 und 32.

Wesentliche Änderungen sind dabei die Übertragungen von Flurstücksteilen in das Gemeindegemeinschaftsbesitz im Bereich der zukünftigen öffentlichen Verkehrsflächen und der Erweiterung des Entwässerungsgrabens. Dieses betrifft im Nordosten das Flurstück 18/9, eine 291,4 qm große Fläche, die der öffentlichen Verkehrsfläche der Planstraße zugeordnet wird. Weiterhin

werden aus den Flurstücken 18/21, 18/23 und 18/25 27,0 qm der öffentlichen Verkehrsfläche der Planstraße zugeordnet (Ausweichstellen). Weiterhin müssen 183,0 qm des Flurstückes 31/3 dem öffentlichen Entwässerungsgraben zugeordnet werden.

Für die Aufteilung der späteren Baugrundstücke in den WA-Gebieten der Baufelder 2 und 3 gibt es keine im B-Plan getroffenen Festsetzungen.

## 11.2 Geoinformation und Vermessung

Im Plangebiet befindet sich ein gesetzlich geschützter Festpunkt der amtlichen geodätischen Grundlagennetze des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Der Festpunkt ist in der Planzeichnung markiert, befindet sich am nordöstlichen Gebäuderand des ehemaligen Bahnhofsgebäudes und darf in seiner Lage nicht verändert werden.

Folgende Hinweise des Landesamtes für innere Verwaltung sind im Hinblick auf den vorhandenen Festpunkt zu beachten:

Vermessungsmarken sind nach § 26 des Gesetzes über das amtliche Geoinformations- und Vermessungswesen (Geoinformations- und Vermessungsgesetz – GeoVermG M-V) vom 16. Dezember 2010 (GVObI. M-V S 713) gesetzlich geschützt:

- Vermessungsmarken dürfen nicht unbefugt eingebracht, in ihrer Lage verändert oder entfernt werden.
- Zur Sicherung der mit dem Boden verbundenen Vermessungsmarken des Lage-, Höhen- und Schwerefestpunktfeldes darf eine kreisförmige Schutzfläche von zwei Meter weder überbaut noch abgetragen oder auf sonstige Weise verändert werden. Um die mit dem Boden verbundenen Vermessungsmarken auch zukünftig für satellitengestützte Messverfahren (z.B. GPS) nutzen zu können, sollten im Umkreis von 30 m um die Vermessungsmarken Anpflanzungen von Bäumen oder hohen Sträuchern vermieden werden.
- Der feste Stand, die Erkennbarkeit und die Verwendbarkeit der Vermessungsmarken dürfen nicht gefährdet werden, es sei denn, notwendige Maßnahmen rechtfertigen eine Gefährdung der Vermessungsmarken.
- Wer notwendige Maßnahmen treffen will, durch die geodätische Festpunkte gefährdet werden können, hat dies unverzüglich dem Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen mitzuteilen.

Falls absehbar ist, dass der Festpunkt durch Bauvorhaben gefährdet werden sollte, ist rechtzeitig (ca. 4 Wochen vor Beginn der Baumaßnahme) ein Antrag auf Verlegung des Festpunktes beim Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen zu stellen. Ein Zuwiderhandeln gegen die genannten gesetzlichen Bestimmungen ist eine Ordnungswidrigkeit und kann mit einer Geldbuße bis zu 5.000 Euro geahndet werden.

## 11.3 Hochwasserschutz

Das Ostseeheilbad Zingst ist gemäß RREP VP ein überflutungsgefährdeter Raum. In diesem Zusammenhang sind die Vorgaben aus dem Küsten- und Hochwasserschutz (RREP VP, Kap. 5.3) zu beachten und Belange des Küstenschutzes zu berücksichtigen.

Für die Gemeinde liegt seit Dezember 2012 ein durch das Büro raith hertelt fuß, Partnerschaft für Stadt-, Landschaft und Regionalplanung aufgestellter und von der Gemeindevertretung gebilligter und bekanntgemachter Rahmenplan „Innenentwicklung“ vor, welcher auch auf die

Inhalte des Hochwasserschutzes der Gemeinde eingeht und im Folgenden zitiert wird, da die dortige Erörterung auch für das Plangebiet des B-Plans Nr. 19 zutrifft.

„In den Vorbehaltsgebieten Küstenschutz sollen alle Planungen und Maßnahmen die Belange des Küstenschutzes berücksichtigen. Vorbehaltsgebiete Küstenschutz an den Außen- und Boddenküsten sowie in den tiefliegenden Flussmündungsbereichen im Wirkungsraum der Ostsee umfassen die Gebiete, die nach fachplanerischer Darstellung des Generalplanes Küsten- und Hochwasserschutz Mecklenburg-Vorpommern unterhalb des jeweiligen Bemessungshochwasserstandes liegen. Diese Gebiete sind, auch bei vorhandenen und funktionstüchtigen Küstenschutzanlagen, durch Sturmfluten potenziell und real gefährdet. Planungen und Maßnahmen in diesen Gebieten müssen deshalb die von möglichen Sturmfluten ausgehenden Gefahren für Leben, Gesundheit und Sachwerte in den Planungsprozess einbeziehen und entsprechende Lösungen finden. Dabei ist zu beachten, dass aufgrund des voraussichtlich ansteigenden Meeresspiegels an der Ostseeküste die Aufwendungen der öffentlichen Hand für den Schutz von im Zusammenhang bebauten Gebieten zunehmen, wenn Belange des Küstenschutzes ungenügend berücksichtigt werden. (...)

Angesichts der geringen Höhenlage der Ortslage kommt dem Hochwasserschutz als Voraussetzung für sichere Wohn- und Arbeitsbedingungen eine zentrale Bedeutung zu. Da der Zingst als naturräumliche Barriere zwischen der Ostsee und der Darß-Zingster-Boddenkette fungiert, kommt dem Hochwasserschutz auf dem Zingst gleichzeitig auch eine großräumige Schutzfunktion für das Hinterland zu.

Im Zuge von mehreren Aufspülmaßnahmen wurden deshalb seit 1992 sowohl die unterdimensionierten Dünen der Außenküste auf 7,5 km verstärkt als auch die Sedimentverhältnisse im Ufernahbereich entscheidend verbessert. Eine Stabilisierung erfährt die Außenküstenlinie außerdem durch das innerhalb von 8 Jahren komplett rekonstruierte, 7 km lange Bühnensystem. Da sich der Zingst im Ausbreitungsgebiet des Holzschädling *Teredo navalis* befindet, erhielten alle Bühnen Seeteile aus teredoresistentem Hartholz.

Komplexe Deichbaumaßnahmen sahen in den vergangenen Jahren die Neuorganisation des Deichsystems vor. Die Verstärkung des vorhandenen Boddendeiches sowie der Neubau eines Riegeldeiches wurden bereits ausgeführt. Ein neuer Seedeich gewährleistet mit seiner Fertigstellung 2009 den vollständigen Sturmflutschutz für Zingst und die östlich liegenden Ortschaften. Der bis 2011 zu errichtende Leitdeich wird künftig die Durchbruchsicherheit in die Boddengewässer gewährleisten. Anschließend wird der teilweise Rückbau der Altdeiche und der Verzicht auf die bisherige Polderentwässerung die Renaturierungsmaßnahmen auf den Sundischen Wiesen einleiten (...)“ (Quelle: Rahmenplan Ostseeheilbad Zingst „Innenentwicklung“, raith hertelt fuß, Partnerschaft für Stadt-, Landschaft und Regionalplanung, September 2012).

Da die vorliegenden Konzepte und Maßnahmen zum Hochwasserschutz für das gesamte Gemeindegebiet erörtert und erstellt worden sind, ist auch der Hochwasserschutz für das kleinräumige Gebiet des B-Plans Nr. 19 gegeben. Durch die Bauleitplanung entstehen keine hochwasserschutzrechtlichen Risiken für das Plan- bzw. Gemeindegebiet.

## 12.0 Flächenbilanz

Baufeld 1	Sonstiges Sondergebiet, § 11 BauNVO	2.440 qm
Baufeld 2	Allgemeines Wohngebiet, § 4 BauNVO	2.643 qm

Baufeld 3	Allgemeines Wohngebiet, § 4 BauNVO	<u>2.458 qm</u>
Summe Allgemeine Wohngebiete		5.100 qm
Fläche für Bahnanlagen		2.600 qm
Öffentliche Verkehrsflächen		520 qm
Öffentliche Verkehrsfläche bes. Zweckbestimmung		<u>715 qm</u>
Summe öffentliche Verkehrsflächen		1.235 qm
Grünfläche 1, private Grünfläche		320 qm
Flächen für die Wasserwirtschaft, den Hochwasserschutz und die Regelung des Wasserabflusses		685 qm
<b>Summe Plangebiet</b>		<b>12.380 qm</b>

### 13.0 Belange von Natur und Landschaft

Aufgrund der Lage im bebauten Siedlungsbereich und der geringen Plangebietsgröße von 12.380 qm wird das Bauleitplanverfahren gemäß § 13a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung durchgeführt.

Im Zusammenhang mit der Prüfung der Gemeinde, ob das Bebauungsplanverfahren gemäß § 13a BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung durchgeführt werden kann, wurde auch das Urteil des Verwaltungsgereichtes Greifswald vom 26. Juli 2010 (AZ 5 A 2037/08) herangezogen in der Verwaltungsstreitsache zwischen dem Grundeigentümer der Flurstücke 30/5, 31/3 und 32 der Flur 8 der Gemarkung Zingst (Baufeld 3) gegen den Landrat des Landkreises Vorpommern, betreffend dem vom Landkreis nicht erteilten positiven Bescheid zu einem Vorbescheidsantrag für den Neubau von fünf Doppelhäusern im Gebiet des im aktuellen Bebauungsplanentwurf festgesetzten allgemeinen Wohngebietes im Baufeld 3.

Das Verwaltungsgericht stellte in seiner schriftlichen Urteilsbegründung fest, dass der Vorbescheidsantrag zu Recht nicht positiv beschieden wurde. Als Ablehnungsgrund kann aber nicht eine vermeintliche Lage im Außenbereich (§ 35 BauGB) herangezogen werden, da das Gericht festgestellt hat, dass hier ein nach § 34 BauGB zu bewertender Innenbereich vorliegt. Laut Gericht war der Versagungsgrund allein die zum Zeitpunkt der Vorbescheidsbeantragung nicht vorhandene öffentliche Erschließung des Baugrundstücks. Gleichzeitig stellte das Verwaltungsgericht fest, dass die Baufläche sich grundsätzlich in einem nach § 34 BauGB zu beurteilenden Innenbereich befindet (siehe Auszug aus der Urteilsverkündung, Kapitel 3.1 der B-Planbegründung).

Weiterhin sind keine Natura-2000-Gebiete (FFH, SPA) von der Planung betroffen, da sich keine in planungsrelevanter Nähe befinden.

Gemäß § 13 a Abs. 2 Nr. 1 wird daher von der Umweltprüfung und gemäß § 2 Abs. 4 BauGB, vom Umweltbericht nach § 2 a und von der Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB, welche umweltbezogenen Informationen verfügbar sind, abgesehen.

### 13.1 Lage des Plangebietes

#### Administrative Lage

Das Plangebiet befindet sich im Westen der Gemeinde Ostseebad Zingst. Diese amtsfreie Gemeinde bildet den östlichen Teil der Halbinsel Fischland-Darß-Zingst.

Das Plangebiet umfasst die Flurstücke 18/5 (K 25, teilw.), 18/7, 18/9, 18/13 bis 18/31, 18/32 (Verkehrsfläche teilw.), 29/3 (Bahnhofstraße teilw.), 30/5, 31/2 und 32 in der Flur 8 der Gemarkung Zingst.

#### Glazialmorphologische Einordnung

Die Küste von Vorpommern, und damit auch der Bereich vom Darß und dem östlich anschließenden Bereich von Zingst sind ein Produkt der letzten großen Inlandsvereisung, der Weichsel-Eiszeit. An der Küste von Mecklenburg und Vorpommern beginnt eine flachwellige Grundmoränenebene, die erst weiter im Süden auf dem Festland immer höher und kuppiger wird, der Endmoräne.

Im östlichen Mecklenburg und im vorpommerschen Küstenbereich hat sich in großen Teilen das Phänomen der Ausgleichsküsten ergeben, wo im Bereich der alten Grundmoränenplatten an exponierten Stellen die Grundmoräne durch das Meer abgetragen und entsprechend der Hauptwind- und Strömungsrichtung nach Osten transportiert und dort wieder abgelagert wurde. Diese „Boddenausgleichsküste“ beginnt im Westen mit der langgestreckten, durch Fischland, Darß, Zingst und Bock von der Ostsee abgetrennten Boddenküste. Während die Ostseeseite mit den Stränden der Küsten eher „glatt und ausgeglichen“ ist, ist der Uferverlauf der von der Ostsee abgetrennten Bodden eher buchtenreich und zerklüftet.

Während vor 10.000 Jahren auch der heutige Boddenbereich aufgrund des damals rund 40 m niedrigeren Wasserstandes noch Festland war, strömte das Wasser nach dem Abtauen der Eismassen und der deutlichen Erhöhung des Meerwasserspiegels vor ca. 6.000-7.000 Jahren in den heutigen Boddenbereich und nur die etwas höher gelegenen Teile der früheren Grundmoränen, wie z.B. der Darß, blieben erhalten. So wurde vor ca. 5.000 bis 6.000 Jahren der ursprünglich kleine Höhenrücken einer Grundmoräne zu der heute vorhandenen langgezogenen Halbinsel Fischland-Darß-Zingst.

Der Darß als Teil dieser großflächigen besonderen Küstenlandschaft wurde von der letzten DDR-Regierung am 12.09.1990 als großflächiger „Nationalpark Vorpommersche Boddenlandschaft“ unter Schutz gestellt, wobei die besiedelten Flächen, wie die besiedelte Fläche von Zingst, aus dem Schutzkonzept herausgenommen wurden.

Das Plangebiet liegt etwa mittig der relativ schmalen Landfläche zwischen Ostsee mit Sandstrand und Dünen im Norden und der eher wiesenartigen zum Bodden hin orientierten Fläche.

Sandstrand und Dünen und teilweise die etwas höher gelegenen, früheren Grundmoränenflächen verhindern die Entwässerung der Landflächen in Richtung Ostsee, so dass die Regenwasserentwässerung durch kleine Bäche oder künstliche Gräben (wie im Plangebiet) nur in Richtung Bodden erfolgen kann.

Der topografischen Lage in diesem schmalen Teilstück der Halbinsel zwischen Ostsee und Bodden geschuldet, findet sich auf den Grundstücken dieser relativ gering über dem Ostseewasserstand gelegenen Fläche auch stets ein sehr hoher Grundwasserstand.

### 13.2 Pflanzen und Biotope

Während einer Begehung im Oktober 2012 wurden die Biotop- und Nutzungstypen für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 21 sowie das angrenzende Einzugsgebiet im Um-

kreis von 50 m auf der Grundlage „Anleitung für Biotopkartierungen im Gelände“ (LAUN 1998) kartiert. Der Biotopbestandsplan als Anlage der Begründung zeigt die Ergebnisse der Kartierung in kartographischer Form. Darüber hinaus werden im Folgenden die charakteristischen vegetativen Ausstattungsmerkmale des Plangebietes dargestellt.

Lockere Einzelhausgebiete (**OEL - 14.4.2**) grenzen im Süden, Osten und Westen an das Plangebiet. Nördlich des Plangebietes verläuft die Kreisstraße (K) 25 als Bahnhofstraße, die Richtung Osten zur Ortsmitte und Richtung Norden nach Prerow führt. Südlich des Plangebietes verläuft die Schulstraße. Beide Straßen werden der Hauptgruppe (**OVL - 14.7.5**) zugeordnet. Als Verbindung dieser beiden Straßen ist im östlichen Teil des Plangebietes eine Planstraße vorgesehen.

Östlich der Planstraße befindet sich eine nicht eingezäunte, private Fläche, die sich als Intensivgrünland auf Mineralstandorten darstellt (**GIM - 9.3.2**), mit einem geringen Anteil an Sonstigem Feuchtgrünland (**GFD - 9.1.6**). Am östlichen Rand wird diese Fläche von einem linearen Siedlungsgehölz aus heimischen Baumarten (**PHZ 13.2.3**) und am westlichen Rand von einem offenen Graben (**FGR - 4.5.6**) begrenzt. Der Graben ist im Bereich der Bahnhofstraße verrohrt und führt nördlich davon weiter Richtung Norden durch das B-Plangebiet Nr. 21. Dieses ist als Gewässer II. Ordnung ein Verbandsgewässer des Wasser- und Bodenverbandes „Recknitz-Boddenkette“. Ein weiterer Graben, trocken gefallen oder zeitweilig wasserführend, mit extensiver Instandhaltung (**FGX - 4.5.3**) liegt im Südwesten des Plangebietes.

Des Weiteren war das Gebiet zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme von dem denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude im nördlichen Teil des Geltungsbereiches und dem etwas südlicher gelegenen Toilettenhaus geprägt (**OXR - 14.6.4**). Um das Bahnhofsgebäude herum, in Richtung Süden verlaufend, befindet sich eine Bahnbrache (**OBV - 14.11.3**). Der Bereich südlich des Bahnhofsgebäudes, angrenzend an die Bahnbrache, ist zum einen von einer ruderalen Staudenflur frischer bis trockener Mineralstandorte (**RHU - 10.1.2**) und zum anderen von Siedlungsgehölzen heimischer Baumarten (**PWX - 13.1.1**) geprägt. Darunter befinden sich im südwestlichen Bereich des B-Plangeltungsbereiches überwiegend Spitz-Ahorn (*Acer platanoides*), 3 Birken (*Betula pendula*), sowie eine Weide (*Salix spec.*). Die ruderale Staudenflur wird in einem Teilbereich von 4 Weiden (*Salix spec.*) überschirmt. Ferner befinden sich im Geltungsbereich drei weitere Einzelbäume (**BB - 2.7**), hier ist insbesondere eine alte Stieleiche (*Quercus robur*) im nördlichen Teil des B-Plangebietes zu benennen.

Als weitere bauliche Anlage besteht am südlichen Rand des Geltungsbereiches ein ehemaliges Trafohäuschen (**OSS - 14.10.5**).

Gesetzlich geschützte Biotope sowie besonders oder streng geschützte Pflanzenarten wurden während der Kartierung nicht festgestellt und sind in diesem gemeindlichen Innenbereich auch nicht zu erwarten.

Insbesondere aus Gründen des Ortsbildes bzw. der Durchgrünung des Ortsbildes werden grünordnerische Festsetzungen getroffen. So wird die sehr ortsbildprägende Eiche auf der Nordwestseite des historischen Bahnhofes zum Erhalt festgesetzt.

Auf der Südostseite des Sondergebietes werden drei Standorte für die Neuanpflanzung von Laubbäumen festgesetzt, die den Freiraum der Außengastronomieflächen zur Verkehrsfläche abgrenzen und den Beginn einer neuen Baumreihe parallel der Planstraße darstellen sollen. Ein 4. Standort für eine neu zu pflanzenden Laubbaum wird am Südostrand des Sondergebietes festgesetzt, seitlich des so genannten „Bettenhauses“. Darüber hinaus sollen mindestens vier weitere Laubbäume westlich parallel der Planstraße gepflanzt werden, für die in der Planzeichnung Anpflanzstandorte festgesetzt werden.

Aufgrund des sehr landschafts- und ortsbildprägenden Charakters werden die am Ostrand des Baufeldes 3 vorhandenen Gehölze zum Erhalt festgesetzt. Auf dieser Erhaltungsfläche sind keine baulichen Nebenanlagen, wie z.B. Carports, Garagen und Gartenhäuser zulässig.

Die im Baufeld 2 auf dem Flurstück 18/19 der Flur 8, Gemarkung Zingst vorhandene kleine Baumgruppe von Weiden stellt sich nicht so stark ortsbildprägend dar. Außerdem sind derartige Weidengehölze nicht sinnvoll in eine innerörtliche Gartengestaltung zu integrieren, so dass dort kein Erhaltungsgebot festgesetzt wird und eine Überplanung mit Baufenstern erfolgt.

Etwa 13,0 m südwestlich des B-Plan-Geltungsbereiches befindet sich Wald im Sinne des § 2 LWaldG M-V. Gemäß § 20 LWaldG M-V wird zum Wald 30 m Abstand bei der Festsetzung der Baufenster eingehalten. Es erfolgt die nachrichtliche Darstellung der Waldabstandslinie in der Planzeichnung des B-Plans.

### Gehölzabgang

Nach der Gehölzschutzsatzung der Gemeinde Ostseeheilbad Zingst in der Fassung vom 19.6.2004, sind laut § 3 (1) Bäume in der Kategorie a) ab einem Stammumfang von 25 cm und in der Kategorie b) ab einem Stammumfang von 65 cm geschützt. Bäume der Kategorie a) sind im B-Plangebiet nicht vorhanden.

Als abgängig werden auf Grundlage der RAS LP 4 alle Bäume betrachtet, deren Baumkronen dichter als 1,5 m an eine Baugrenze stehen bzw. in ein Baufenster hineinragen. Die Baufenster sind relativ breit und lassen dem Bauherren die Freiheit die geplanten Gebäude mehr nach Osten oder Westen zu legen. In der Folge müssen die Bäume nicht alle als abgängig betrachteten Bäume real abgängig sein. Im Rahmen der Erschließungsplanung sollte daher geprüft werden, ob nicht ein Teil der in Tab. 1 dargestellten abgängigen Bäume doch zu erhalten sind. Die nachfolgende Tabelle zeigt nur beispielhaft, wie viele Bäume gemäß B-Planfestsetzungen maximal abgängig sein können.

Tab. 1 Baumbestand des Plangebietes zur Biotopbestandsaufnahme

Nr. gemäß Biotopbestandsplan	Baumart	Stammumfang in m	abgängig	Anzahl der Ersatzpflanzungen gemäß Gehölzschutzsatzung
1	Eiche	0,6	nein	-
2	Birke	1,3	ja	2
3	Birke	0,9	ja	2
4	Birke	0,9	ja	2
5	Weide	1,6	ja	3
6	Weide	2,5	ja	4
7	Weide	2,2	ja	4
8	Weide	1,6	ja	3
9	Weide	1,3	ja	2
10	Eiche	2,5	nein	-
11	Eiche	0,9	nein	-
12	Eiche	0,9	nein	-
13	Eiche	1,6	nein	-

14	Eiche	2,2	nein	-
15	Eiche	2,2	nein	-
16	Eiche	1,3	nein	-
17	Eiche	1,9	nein	-
18	Eiche	1,3	nein	-
19	Eiche	1,3	nein	-
20	Eiche	1,6	nein	-
21	Eiche	1,9	nein	-
22	Eiche	1,6	nein	-
23	Eiche	1,6	nein	-
24	Eiche	1,3	nein	-
25	Eiche	0,9	nein	-
26	Eiche	1,9	nein	-
27	Eiche	2,5	nein	-
28	Eiche	2,8	nein	-
29	Eiche	1,3	nein	-
30	Eiche	1,9	nein	-
31	Birke	0,6	nein	-
32	Eiche	0,9	nein	-
33	Eiche	1,6	nein	-
34	Birke	0,9	nein	-
35	Eiche	1,3	nein	-
36	Eiche	2,8	nein	-
37	Fichte	1,3	ja	1
38	Birke	1,3	ja	1
39	Eiche	2,8	nein	-

Insgesamt werden acht Gehölze im B-Plangeltungsbereich als abgänglich betrachtet. Im Einzelnen handelt es sich um drei Birken auf dem Flurstück 18/27 mit einem Stammdurchmesser von 0,3 bis 0,4 m bzw. einem Stammumfang von 0,9 m bis 1,3 m, angrenzend an das Flurstück 18/28, eine Weide im Flurstück 18/22 mit einem Stammdurchmesser von 0,5 m bzw. 1,6 m Stammumfang, am Rande zum Flurstück 18/20, sowie vier Weiden im Flurstück 18/19 mit einem Stammdurchmesser von 0,4 bis 0,8 m bzw. 1,3 m bis 2,5 m Stammumfang.

Mit Bescheid vom 26.09.2012 der Gemeinde wurde der Entfernung von einer Eiche zugestimmt. Diese ist aufgrund des schlechten Vitalzustands durch einen Ersatzbaum abgänglich und auszugleichen. Ein weiterer Fällantrag für zwei Birken und eine Fichte wurde genehmigt. Unter Berücksichtigung des Gesundheitszustands sind dafür zwei Ersatzbäume zu pflanzen.

Entsprechend sind insgesamt 25 Ersatzbaumpflanzungen nachzuweisen.

Der nördlich angrenzende B-Plan Nr. 21 sieht insgesamt 25 Baumneuanpflanzungen vor. Aufgrund von Eingriffen in den Baumbestand des B-Plangeltungsbereiches Nr. 21 sind sechs Ersatzbaumpflanzungen zu erbringen. Die verbleibenden 19 Baumpflanzungen innerhalb des Geltungsbereiches des B-Plans Nr. 21 werden als Ersatzpflanzungen im Rahmen des B-Plans Nr. 19 angerechnet.

Weiterhin sind acht Baumpflanzungen innerhalb des B-Plangeltungsbereiches festgesetzt, so dass statt 25 in der Summe 27 Baumpflanzungen als Ersatzpflanzungen für Eingriffe in Gehölze im B-Plangeltungsbereich Nr. 19 gesichert sind.

Der potentielle Eingriff in den Gehölzbestand wäre somit vollständig gemäß Gehölzschutzsatzung der Gemeinde ausgeglichen.

In Bezug auf die naturschutzrechtlich erforderlichen Ersatzbaumpflanzungen sind die Hinweise zur Eingriffsregelung zu beachten. Daher werden Baumscheiben von 12 qm je Pflanzstandort sowie eine Mindestpflanzqualität von 16/18 für heimische Laubbäume bzw. 10/12 bei der Verwendung von Obstbäumen festgesetzt (textliche Festsetzung III. 1 im Teil B des B-Plans). Acht der naturschutzrechtlich erforderlichen Ersatzbäume werden im B-Plan ihrer Lage nach bereits punktgenau (mit einer Abweichung von max. 3,0 m) festgesetzt. Die Baumpflanzungen gemäß textlicher Festsetzung II. 1 sind gestalterischer Natur und weisen daher nicht den Anspruch der Baumscheibenanforderung auf.

### 13.3 Artenschutz

Die Belange des besonderen Artenschutzes werden mittels Erstellung eines gesonderten Artenschutzfachbeitrag beachtet. Dieser fungiert als Anhang der Begründung.

Im Ergebnis desselben wird deutlich, dass der Bebauungsplan Nr. 19 Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG vorbereitet. Durch folgende Vermeidungsmaßnahmen kann ein Auslösen der Verbotstatbestände vermieden werden:

- VM 1: Zur Vermeidung baubedingter Verletzungen oder Tötungen von Brutvögeln erfolgt die Baufeldfreimachung einschließlich Gehölzrodung nur außerhalb der Brutsaison (Ausschlusszeitraum 01.03. bis 31.07., bei Rodung von Gehölzen bis 30.09.)
- VM 2: Bei Baumaßnahmen/ Baufeldfreimachung auf Brachflächen im Zeitraum August kann eine Vernichtung von Raupen des Nachtkerzenschwärmers nicht ausgeschlossen werden. Aus diesem Grund ist bei vorgesehenen Baumaßnahmen in diesem Zeitraum eine Kontrolle von Brachflächen auf das Vorhandensein möglicher Individuen des Nachtkerzenschwärmers vorzunehmen. Bei Funden von Raupen werden diese abgesammelt und auf gleiche Wirtspflanzen in nicht betroffene Bereiche umgesetzt.

## 14.0 Plangrundlage

Die Plangrundlage wurde im Juli 2012 auf der Basis eines aktuellen örtlichen Aufmaßes durch den öffentlich bestellten Vermesser Dipl.-Ing. H.-G. Jansen, Alter Postweg 32, 19294 Neu Kaliß hergestellt. Neben den im Juli 2012 vorhandenen Gebäuden und der Darstellung der zu dem Zeitpunkt aktuellen Flurstücksgrenzen wurden auch die Bäume und Kronendurchmesser ermittelt und entsprechend in der Plangrundlage dargestellt. Nach Abschluss des Planverfahrens erfolgt der Katastervermerk durch den öbVI Jansen.

## 15.0 Planverfahren

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Ostseeheilbad Zingst hat in ihrer Sitzung am 20.09.2012 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 19 „Entwicklung des südlichen Bahnhofsbereiches“ beschlossen. Da es sich bei dem Planverfahren um die Wiedernutzbarmachung von Flächen im Bereich des historischen Bahnhofs und südlich sowie südöstlich davon han-

delt, wird der Bebauungsplan gemäß § 13a BauGB als B-Plan der Innenentwicklung durchgeführt, jedoch im zweistufigen Beteiligungsverfahren.

Auf der GV-Sitzung am 22.11.2012 wurde der B-Planentwurf (Stand 15. November 2012) vorgestellt und auf Basis dessen die frühzeitige Beteiligung der Behörden und TöBs nach § 4 Abs. 1 BauGB durchgeführt. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB ist in Form einer der GV am 22.11.2012 vorgelagerten Einwohnerversammlung erfolgt.

Die Stellungnahmen und Anregungen aus dem frühzeitigen Beteiligungsverfahren sind in den aktuellen Entwurf (Stand 30. August 2013) eingeflossen. Auf der GV-Sitzung am 12.09.2013 erfolgte der Entwurfs- und Auslegungsbeschluss.

Die öffentliche Auslegung des Planentwurfes erfolgte in der Zeit vom 24.10.2013 bis zum 05.12.2013 in den Räumen der Gemeindeverwaltung Zingst. Parallel dazu erfolgte die Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB.

Aufgrund verschiedener Stellungnahmen war es erforderlich den Entwurf des B-Plans nochmals zu ändern. Wesentlich war die Veränderung der Gebietsgrößen des Sondergebietes und des WA-gebietes im Baufeld 2 aus Gründen eines verbesserten Schallschutzes für das Wohngebiet und Entwurfsänderungen aufgrund des Anfang 2015 fertiggestellten Regenwasserentwässerungskonzeptes.

Auf der Gemeindevertretersitzung am 26. März 2015 wurden die Stellungnahmen aus den Beteiligungsverfahren nach § 3 Abs. 1 und 2 und § 4 Abs. 1 und 2 BauGB behandelt und beschlossen. In Konsequenz dieser Abwägungsbeschlüsse wurde der geänderte Entwurf (Stand Februar 2015) des B-Plans mit Teil B und Begründung beschlossen. Gemäß § 4a Abs. 3 BauGB wurde ebenfalls beschlossen, eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit und der von den Änderungen betroffenen Behörden und Trägern öffentlicher Belange durchzuführen. Die öffentliche Auslegung erfolgte in der Zeit vom 22.04.2015 bis zum 29.04.2015 in der Gemeindeverwaltung Zingst. Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 08.04.2015 erneut am Verfahren beteiligt und über die Auslegung informiert.

Die Stellungnahmen zur erneuten Beteiligung führten lediglich zu geringfügigen Änderungen der Festsetzungen des Bebauungsplanes bzw. zur Übernahme von Hinweisen und der entsprechenden Anpassung des Bebauungsplanes. Daher ist auf der Gemeindevertretersitzung am 10.12.2015 geplant, den Satzungsbeschluss für den Bebauungsplan Zingst Nr. 19 „Entwicklung des südlichen Bahnhofsbereiches“ zu fassen und den Bebauungsplan mit Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses zur Rechtskraft zu führen.

Der größte Teil des Geltungsbereiches des B-Plans Nr. 19 war in den Jahren 1995/ 96 bereits durch den Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 22 „Ehemaliger Bahnhof“ überplant. Der Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 22, der am 08.08.1996 in Kraft getreten ist, umfasst den Teil des B-Plans Nr. 19 zwischen der Planstraße und der westlichen Plangebietsgrenze und dem Geltungsbereich des im Verfahren befindlichen B-Plan Nr. 21.

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass wenn auf dem Gebiet eines bisher rechtskräftigen B-Plans ein neuer B-Plan aufgestellt wird, dieses automatisch zur Aufhebung der Rechtswirksamkeit des bisherigen Planungsrechtes führt. Bezüglich des V+ E-Plans Nr. 22 wird allerdings darauf hingewiesen, weshalb der (frühere) V+E-Plan Nr. 22 keine Rechtswirksamkeit erfüllt. Hier liegen konkret 2 Gründe vor:

Zu einem Vorhaben- und Erschließungsplan ist auch ein Durchführungsvertrag abzuschließen (§ 12 Abs. 1 BauGB), in dem der Vorhabenträger sich verpflichtet, bis zu einem bestimmten Zeitpunkt das Vorhaben durchgeführt zu haben. Ohne Durchführungsvertrag ist ein V+E-Plan nicht rechtswirksam. Eine Durchführung des Vorhabens ist nicht erfolgt und da der frühere

Vorhabenträger auch nicht über die Grundstücke verfügt, wäre er auch nicht mehr in der Lage das Vorhaben umzusetzen. Damit ist die gesamte Grundlage des V+E-Plans Nr. 22 entfallen. Hierfür sieht der § 12 Abs. 6 Satz 1 BauGB vor, dass die Gemeinde den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufheben muss. Dieser formale Akt wird nun durch die Neuaufstellung der B-Pläne Nr. 19 und Nr. 21 vollzogen.

Der zweite Grund, weshalb der V+E-Plan nicht rechtswirksam ist, ist dass mit ihm eine Fläche überplant ist, in der die Gemeinde keine Planungshoheit hat. Der westliche Teil der im B-Plan Nr. 19 „nachrichtlich als Bahnfläche dargestellt“ ist, ist eine für Bahnzwecke gewidmete Fläche, die in der Planungshoheit des Eisenbahnbundesamtes liegt und von der Gemeinde nicht überplant werden darf. Zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses zum V+E-Plan Nr. 22 war die für Bahnzwecke gewidmete Fläche sogar noch deutlich größer. Dieser Flächenanteil wurde erst durch den Freistellungsbescheid vom 30.09.2013 entwidmet.

Damit hat der V+E-Plan Nr. 22 nicht den gültigen Rechtsnormen entsprochen und ein den gültigen Rechtsnormen nicht entsprechender Plan entfaltet grundsätzlich keine Rechtswirksamkeit. Damit ist ein Aufhebungsverfahren für diesen V+E-Plan aus rein rechtlicher Sicht nicht erforderlich. Die im V+E-Plan getroffenen Festsetzungen, auch außerhalb der für Bahnzwecke gewidmeten Flächen sind somit rechtlich nicht vorhanden und Abweichungen davon müssen nicht begründet werden.

Unabhängig von der juristischen Bewertung, ob der ehemalige V+E-Plan Nr. 22 noch eine Rechtswirksamkeit hätte, ist der alte V+E-Plan im Bereich des Geltungsbereiches des B-Planes Nr. 19 mit der Rechtskraft des Bebauungsplanes Nr. 19 aufgehoben.

Stand November 2015

  
Der Bürgermeister



Gemeinde Ostseeheilbad Zingst  
Hanshägerstraße 1  
18374 Zingst

Bearbeitung durch:

Plankontor Stadt und Land GmbH

Präsidentenstr. 21 • 16816 Neuruppin

Tel./Fax: 03391-45 81 80 • 03391-45 81 88

Am Born 6b • 22765 Hamburg

Tel./Fax: 040-298 120 99 0 • 040-298 120 99 40

Dipl.- Ing. Jörg W. Lewin, Dipl.-Geogr. Kathrin Wiellowicz, Dipl.-Geoökol. Stefan Stitz,  
M. Sc. Christina Gegner