

Dipl. Ing. Kirsten Fuß
 Freie Landschaftsarchitektin bdla

Dipl. Ing. Lars Hertelt
 Freier Stadtplaner und Architekt

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

Partnerschaftsgesellschaft
 Mannheim PR 100023

76133 Karlsruhe, Hirschstraße 53
 Tel: 0721 378564

18439 Stralsund, Frankendamm 5
 Tel: 03831 203496

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

Anlage 1 - Abwägungsvorschlag – Stand 30.03.2020

Stellungnahmen im Rahmen der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 (2) und § 4 (2) BauGB (1. und 2. Durchgang) und § 2 BauGB zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 29 „Wolgast Stadthafen“ der Stadt Wolgast

1) Anregungen und Bedenken der Träger öffentlicher Belange nach § 4 BauGB

1.1) Landkreis Vorpommern Greifswald, Gesamtstellaungnahme vom 04.02.2020

I. Gesundheitsamt

I.1. SG Hygiene-, Umweltmedizin und Hafenärztlicher Dienst

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<u>Stellungnahme vom 10.02.2020</u> 1. Trinkwasserschutzgebiet Der Planbereich des Bebauungsplanes befindet sich außerhalb von Trinkwasserschutzgebieten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
2. Trinkwasserversorgung Die Trinkwasserversorgung des Plangebietes erfolgt vom Wasserwerk Hohendorf. Der Betreiber des Wasserwerkes und verantwortlich für die Trinkwasserversorgung ist der Zweckverband Wasser / Abwasser Festland in Wolgast. Bezüglich der Trinkwasserversorgung muss sichergestellt werden, dass für das Plangebiet gesundheitlich einwandfreies Trinkwasser in der geforderten Menge und bei ausreichendem Druck zur Verfügung steht. Die Anschlussarbeiten für die neu zu verlegende Trinkwasserleitung und deren Ausführung ist nur zugelassenen Fachbetrieben zu übertragen. Hierzu sind nur Geräte und Materialien zu verwenden, die den anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Im Anschluss an die Verlegungsarbeiten der Trinkwasserleitung ist nach erfolgter Desinfektion und Spülung ein Nachweis über die mikrobiologisch einwandfreie Trinkwasserbeschaffenheit zu erbringen. Die Entnahme der Trinkwasserprobe erfolgt vom Gesundheitsamt.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und in der Erschließungsplanung berücksichtigt.
3. Immissionsschutz Das ehemals geplante Aparthotel mit 100 Betten im ehemaligen Bürogebäude wurde aus der Pla-	Die Sachdarstellung ist zutreffend.

<p>nung herausgenommen.</p> <p>Das Bürogebäude soll als solches weiter genutzt werden. Wie bereits unter Punkt 2.3. Immissionschutz festgelegt, sind an der Westfassade keine zu öffnenden Fenster mit einem Schalldämmmaß von 35 dB vorzusehen. Für die betroffenen Büroräume muss eine schallgedämmte Klima- und Lüftungseinrichtung zur Erneuerung der Raumluft geplant werden. Statt der ehemals 50-70 Liegeplätze für Hausboote wird nun in die Planung eine Marina für Motorsportboote mit 70 bis 100 Liegeplätzen aufgenommen.</p>	<p>Da das Bürogebäude nicht mehr im Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt, gehen die Hinweise für das vorliegende Verfahren ins Leere.</p>
<p>Bezüglich des Lärmschutzes sind die Schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau einzuhalten. Für das Sondergebiet sind fast ausschließlich gewerbliche Nutzungen geplant. Daher sind die Schalltechnischen Orientierungswerte für Gewerbegebiete wie folgt vorgegeben:</p> <p>tags (06.00 - 22.00 Uhr 65 dB(A) nachts (22.00 - 06.00 Uhr 50 dB (A).</p> <p>Weiterhin werden unter Punkt 2.2 - Festsetzungen- Ausführungen zum Immissionsschutz vorgenommen. Im Ergebnis der Geräuschimmissionsprognose (Ehrke 04/2018) wird davon ausgegangen, dass die Anforderungen an den Lärmschutz, in Bezug auf die zugelassenen gewerblichen Nutzungen und die festgelegten Öffnungszeiten, eingehalten werden. Wichtig ist, dass die Öffnungszeiten mit den Betreibern der gastronomischen Einrichtungen abgestimmt werden, um von vornherein Nutzungskonflikte auszuschließen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Von Seiten des Gesundheitsamtes bestehen keine Bedenken bzw. Einwände zum Bebauungsplan Nr. 29 „Am Stadthafen“ der Stadt Wolgast.</p>	<p>keine Bedenken und Einwände</p>

II. Amt für Bau, Natur- und Denkmalschutz

II.1. SG Bauordnung

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 04.02.2020</u></p> <p>Die fachliche Stellungnahme des SG Bauordnung wird (sobald hier vorliegend) nachgereicht.</p>	<p>Es wurde keine Stellungnahme nachgereicht</p>

II.2. SG Bauleitplanung/Denkmalschutz

II.2.1. SB Bauleitplanung

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 04.02.2020</u></p> <p>Die im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. BauGB vorgelegten Unterlagen wurden hinsichtlich ihrer Übereinstimmung mit den Vorschriften des BauGB und den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften geprüft.</p> <p>Die Planungsziele, welche mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 29 (nur auf die geänderten/ergänzenden Teile der Entwurfsunterlagen</p>	

bezogen) angestrebt werden, sind nachvollziehbar und werden mitgetragen.	
<p>Im weiteren Planverfahren sind folgende Hinweise, Anregungen und Bedenken zu beachten:</p> <p>1. Die Stadt Wolgast verfügt über einen wirksamen Flächennutzungsplan in der Fassung der 1., 2., 3. und 4. Änderung (FNP).</p> <p>Der gesamte nordöstliche Teilbereich (parallel zum Hafenbecken des „Stadthafens“) des Geltungsbereiches des B-Plans Nr. 29 wurde im FNP als sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Hafen dargestellt. Der mittig gelegene, südwestliche Teilbereich, wurde im FNP als Gewerbegebiet bzw. Industriegebiet dargestellt. Die mit der Aufstellung des B-Planes Nr. 29 verbundenen Planungsabsichten befinden sich in Übereinstimmung mit den städtebaulichen Zielsetzungen.</p> <p>Der B-Plan Nr. 29 gilt als aus dem FNP der Stadt Wolgast entwickelt und bedarf aus diesem Grund keiner Genehmigung.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Verfahrensvermerk Nr. 14 ist mit den Angaben, wer den katastermäßigen Bestand als richtig dargestellt bescheinigen wird (Öffentlich bestellter Vermessungsingenieur oder durch das Kataster- und Vermessungsamt) zu ergänzen.	Hinweis wird berücksichtigt, die katastermäßige Richtigkeit wird durch einen öffentlich bestellten Vermessungsingenieur bestätigt.
3. Im weiteren Planverfahren ist die Vereinbarkeit mit den naturschutzrechtlichen Rechtsbestimmungen nachzuweisen.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen, ergänzend siehe Abwägung Stellungnahme SG Naturschutz

II.2.2. SB Bodendenkmalpflege

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 04.02.2020</u></p> <p>Belange der Bodendenkmalpflege wurden beachtet.</p>	keine weiteren Bedenken und Einwände

II.2.3. SB Baudenkmalpflege

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 04.02.2020</u></p> <p>Durch das Vorhaben werden Belange der Baudenkmalpflege nicht berührt.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

II.3. SG Naturschutz

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 26.02.2020</u></p> <p>Zur umfassenden Beurteilung der von der Gemeinde eingereichten Anzeige über den Bebauungsplan ist entsprechend § 2 Abs. 4 des BauGB für die Belange des Umweltschutzes eine Umweltprüfung nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a des Baugesetzbuches vom 23.09.04, in der jetzt gültigen Fassung durchzuführen und den Behörden vorzulegen.</p> <p>Zur Erstellung des Umweltberichtes ist die Anlage des v. g. Gesetzes anzuwenden.</p> <p><u>Der Umweltbericht wird als geeignet angesehen.</u></p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

<p><u>in die Abwägung eingestellt zu werden.</u></p> <p>Belange der Schutzgebiete internationaler Bedeutung</p> <p>Der Plangeltungsbereich liegt in unmittelbarer Nähe des SPA DE 1949-401 „Peenestrom und Achterwasser“ und in unmittelbarer Nähe des FFH- Gebietes DE 2049-302 „Peeneunterlauf, Peenestrom, Achterwasser und Kleines Haff“.</p> <p><u>Der vorgelegten FFH Vorprüfung der angrenzenden NATURA 2000 Gebiete wird zugestimmt.</u></p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Anforderungen an die Planung durch die Einbindung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung in das Abwägungsgebot</p> <p>Die Bewertung des Eingriffs entsprechend der Hinweise zur Eingriffsregelung für Mecklenburg - Vorpommern der Schriftenreihe des LUNG wird bestätigt.</p> <p>Da keine geeigneten Kompensationsmaßnahmen zur Verfügung stehen, wird das vorgeschlagene Ökokonto Görmitz als geeignet angesehen, die zu erwartenden Eingriffe auszugleichen.</p> <p>Das Abbuchungsprotokoll ist vor Satzungsbeschluss vorzulegen.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p>
<p>Küstenschutzstreifen</p> <p>Das Grundstück befindet sich im Küstenschutzstreifen (§ 29 Abs. 1 NatSchAG M-V) des Peenestromes. Nach § 29 Abs.1 des NatSchAG M-V dürfen bauliche Anlagen an Außen- und Bodenküsten im Abstand von 150 Metern land- und seewärts von der Mittelwasserlinie nicht errichtet oder wesentlich erweitert werden. Dabei ist zu beachten, dass die Erteilung einer Ausnahme im Ermessen der unteren Naturschutzbehörde liegt. Der Ermessensspielraum für die untere Naturschutzbehörde ist in der Regel erst dann eröffnet, wenn der Gemeinde kein anderer Entwicklungsspielraum im Rahmen ihrer Planungshoheit zur Verfügung steht. Die Prüfung einer Ausnahme ist in der Regel erst dann eröffnet, wenn die Stadt im Rahmen ihrer Planungshoheit keinen anderen Entwicklungsspielraum mehr besitzt. Die Belange des § 29 NatSchAG M-V unterliegen nicht der kommunalen Abwägungsentscheidung gemäß § 1 Abs. 6 BauGB. Es ist ein Antrag bei der unteren Naturschutzbehörde durch die Stadt zu stellen. Zur Zeit liegt kein Antrag der Stadt vor.</p>	<p>Mit der E-Mail vom 26.02.2020 wurde seitens der UNB bestätigt, dass Antrags auf Ausnahmegenehmigung vom Küstenschutzstreifen inzwischen vorliegt.</p> <p>Die Ausnahmegenehmigung wird in Aussicht gestellt.</p>
<p>Gesetzlicher Biotopschutz</p> <p>Die Wasserflächen sind als gesetzlich geschütztes Biotop ausgewiesen (OVP 13801). Das als Teich beschriebene Biotop ist ein gesetzlich geschütztes Biotop (OVP03835).</p> <p>Nach § 20 Abs.1 des NatSchAG MV sind Maßnahmen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung, Veränderung des charakteristischen Zustandes oder sonstigen erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigung folgender Biotope in der in der</p>	

<p>Anlage 2 zu diesem Gesetz beschriebenen Ausprägung führen können, unzulässig.</p> <p>Für die Wasserflächen des geschützten Biotopes OVP 13801 ist keine Verbandsbeteiligung mehr erforderlich, da durch Änderung des NatSchAG MV für marine Bereiche keine Beteiligung der anerkannten Naturschutzverbände mehr erforderlich ist. Hier erfolgt die Erteilung einer Ausnahmege- nehmigung nach § 30 BNatSchG. Der entsprechende Antrag liegt bei der unteren Naturschutz- behörde vor.</p> <p>Die Ausnahmege- nehmigung wird in Aussicht ge- stellt. Der Bescheid wird nachgereicht.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Berücksichtigung artenschutzrechtlicher Vorschriften</p> <p>Der AFB wird bestätigt.</p> <p>Die Festsetzungen im Textteil B werden mitgetra- gen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

III. Amt für Wasserwirtschaft und Kreisentwicklung

III.1. SG Abfallwirtschaft/Immissionsschutz

III.1.1. SB Abfallwirtschaft/Bodenschutz

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 07.02.2020</u></p> <p><u>Untere Abfallbehörde</u></p> <p>Die untere Abfallbehörde stimmt dem Vorhaben unter Berücksichtigung der bereits in den Pla- nungsunterlagen enthaltenen Auflagen unter fol- gender geänderter Auflage zu:</p> <p>Die neue Satzung des Landkreises Vorpommern- Greifswald über die Abfallentsorgung (Abfallwirt- schaftssatzung — AwS), in Kraft seit 1. Januar 2020, ist einzuhalten. Diese Satzung ist über das Umweltamt des Landkreises zu erhalten oder über die Internetseiten des Landkreises (http://www.kreis-vg.de) sowie der Ver- und Ent- sorgungsgesellschaft des Landkreises Vorpom- mern-Greifswald mbH (http://www.vevgkarlsburq.de/) verfügbar.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><u>Untere Bodenschutzbehörde</u></p> <p>Die Auflagen und Hinweise zu den im Planungs- gebiet vorhandenen Altlasten sind bereits in den Planungsunterlagen vorhanden und zu beachten. Der in den Planungsunterlagen unter Punkt 3.2.3) Zustand und Auswirkungen auf Natur und Land- schaft - Boden/Geologie - vorhandene Hinweis „Bei Bautätigkeiten ist darauf zu achten, dass die vorhandenen Grundwassermessstellen (GWMS) erhalten bleiben.“, zu beachten.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

III.1.2. SB Immissionsschutz

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 04.02.2020</u></p> <p>Die untere Immissionsschutzbehörde stimmt den geänderten oder ergänzten Teilen der Entwurfsun-</p>	

terlagen zum o.g. Vorhaben ohne Auflagen zu. Die Belange der unteren Immissionsschutzbehörde sind im o.g. B-Plan berücksichtigt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
---	---

III.2. SG Wasserwirtschaft

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<u>Stellungnahme vom 04.02.2020</u> Die untere Wasserbehörde stimmt dem Vorhaben unter Berücksichtigung folgender Auflagen (A) und Hinweise (H) zu:	
Zuständige Behörde für die Beurteilung des Vorhabens aus der Sicht des Küsten- und Hochwasserschutzes ist das Staatliche Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern. Das StALU Vorpommern ist gesondert zu beteiligen. (H)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das StALU wurde beteiligt.
Die Trinkwasserversorgung und die Abwasserentsorgung ist mit dem zuständigen Zweckverband Wasser / Abwasser bzw. Rechtsträger der Anlage abzustimmen. (A)	Die Auflage wird in der Erschließungsplanung berücksichtigt.
Eine fachgerechte Abwasserbehandlung ist sicherzustellen. (A)	Die Auflage wird in der Erschließungsplanung berücksichtigt.
Von den Dach- und Stellflächen anfallendes unbelastetes Regenwasser kann (soweit ausreichend Sickerfläche vorhanden) schadlos gegen Anlieger auf den Grundstücken versickert werden. (H) Niederschlagswasser von den öffentlichen Verkehrsflächen (Straßen, Wege und Plätze) ist vor der Einleitung in ein Gewässer (Grundwasser oder Oberflächengewässer) zu reinigen. (A)	Die Auflage wird in der Erschließungsplanung berücksichtigt und als Hinweis in die Begründung übernommen.
Gemäß §§ 8, 9, 10, 13 und 57 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) in Verbindung mit § 5 Wassergesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (LWaG) ist für die Einleitung von gesammeltem Niederschlagswasser in den Peenestrom (Gewässer 1. Ordnung) eine wasserrechtliche Erlaubnis bei der unteren Wasserbehörde des Staatlichen Amtes für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern zu beantragen. (A)	Die Auflage wird in der Erschließungsplanung berücksichtigt und als Hinweis in die Begründung übernommen.
Falls eine Grundwasserabsenkung erfolgen soll, ist dafür rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme bei der unteren Wasserbehörde des Landkreises Vorpommern-Greifswald eine wasserrechtliche Erlaubnis zu beantragen. Angaben zu Entnahmemenge, Beginn der Absenkung, Zeitraum, geplante Absenktiefe, Einleitstelle des geförderten Grundwassers sowie ein Lageplan sind anzugeben bzw. vorzulegen (Ansprechpartner: Herr Wegener, Tel.: 03834 / 8760 3260). (A)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in die Begründung übernommen.
Bei Einleitung des bei der Grundwasserabsenkung geförderten Grundwassers in ein Gewässer 1. Ordnung ist zusätzlich ein Antrag bei der unteren Wasserbehörde des Staatlichen Amtes für Landwirtschaft und Umwelt (StALU) Vorpommern einzureichen. (H)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in die Begründung übernommen.

Für den Einbau von Erdwärmesondenanlagen (Wärmepumpen) ist gesondert ein Antrag bei der unteren Wasserbehörde des Landkreises Vorpommern-Greifswald zu stellen. Die Zustimmung der unteren Wasserbehörde ist vor Baubeginn einzuholen. (A) Antragsformulare für die Nutzung von Erdwärme liegen bei der unteren Wasserbehörde vor (Ansprechpartner: Herr Wegener Tel.: 03834 / 8760 3260). (H)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in die Begründung übernommen.
Sofern bei weiteren Bauarbeiten noch bislang unbekannte Tanks, Rohrleitungen oder weitere Grundwasserverunreinigungen gefunden werden, sind diese fachgerecht zu bergen bzw. das verunreinigte Grundwasser abzusaugen und zu entsorgen. Bei Einlauf von verunreinigtem Wasser in den Peenestrom ist das StALU zu informieren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in die Begründung übernommen.
Hinweis: Das Trinkwasserschutzgebiet der Wasserversorgung Krummin wurde mit Bekanntmachung vom 20. Juni 2017 aufgehoben.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

IV. Kataster und Vermessungsamt

IV.1. SG Geodatenzentrum

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<u>Stellungnahme vom 04.02.2020</u> Bitte teilen sie uns im Verfahrensvermerk mit, ob der katastermäßige Bestand durch einen öffentlich bestellten Vermessungsingenieur oder durch das Kataster- und Vermessungsamt bestätigt werden soll.	Die katastermäßige Richtigkeit wird durch einen öffentlich bestellten Vermessungsingenieur bestätigt. Der Verfahrensvermerk Nr. 15 wird entsprechend angepasst.

V. Straßenverkehrsamt

V.1. SG Verkehrsstelle

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<u>Stellungnahme vom 04.02.2020</u> Die eingereichten Unterlagen lassen zum jetzigen Zeitpunkt eine auf die Örtlichkeit bezogene verkehrliche Begutachtung seitens des Sachbereiches Verkehrslenkung nicht zu. Grundsätzlich bestehen unsererseits zum o.g. Vorhaben keine Einwände wenn: - bei Veränderungen der Verkehrsführung oder beim Neu-, Um- und Ausbau von Straßen, Wegen, Plätzen und anderen Verkehrsflächen die entsprechenden Unterlagen (Lageplan mit Maßen, ggf. Markierungs- und Beschilderungsplan ...) rechtzeitig zur gesonderten Stellungnahme vorgelegt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in der Erschließungsplanung berücksichtigt.
- Sowohl bei der Planung als auch bei der Ausführung sowie Anbindung an bestehende Verkehrsflächen sind die entsprechenden baulichen Voraussetzungen zu schaffen, damit die spätere Beschilderung und Markierung dazu passt. Dies gilt gleichermaßen für »normale" Straßen, als auch wenn die neu zu schaffenden Verkehrsfläche(n) später als Verkehrsberuhigter Bereich bzw. als Tempo-30-Zone beschildert werden sollen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in der Erschließungsplanung berücksichtigt.

<p>Zur Erläuterung: Von zentraler Bedeutung für die Akzeptanz und Funktionalität der durch Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen ausgesprochenen Regelungen gilt das Prinzip „der Einheit von Bau und Betrieb“. Darunter wird die Widerspruchsfreiheit zwischen der baulichen Gestaltung und der betrieblichen Anforderungen von Verkehrsanlagen verstanden. So soll beispielsweise an einer Kreuzung die Straße mit Vorfahrt gleichzeitig diejenige sein, die auch die größere Bedeutung in ihrer Straßenbreite, in ihrer Trassierung und ihrem gesamten Erscheinungsbild zum Ausdruck bringt. Funktionale Bestandteile (wie z.B. die Klassifikation einer Straße) sollten dagegen in den Hintergrund treten.</p> <p>Vorzuziehen ist also eine bauliche Gestaltung! Umgestaltung, die den betrieblichen Anforderungen besser Rechnung trägt, so dass auf unnötige oder verwirrende Verkehrsbeschilderung bzw. Sonderformen (wie z.B. abknickende Vorfahrten, Vorfahrtsregelung in Tempo-30-Zonen etc.) verzichtet werden kann [vgl. hierzu auch die Ausführungen der Technischen Universität Berlin, Fachgebiet Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik (WIP) - Prof. Dr. v. Hirschhausen, Prof. Dr. Beckers v. 19.05.2015).</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in der Erschließungsplanung berücksichtigt.</p>
<p>- Durch (auch zu einem späteren Zeitpunkt geplante) Bebauung, Bepflanzung, parkende Fahrzeuge oder Werbeanlagen dürfen keine Sichtbehinderungen für Verkehrsteilnehmer entstehen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in der Erschließungsplanung berücksichtigt.</p>
<p>- Die Straßen müssen so angelegt werden, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Befahrbarkeit für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge sowie Rettungsfahrzeuge und Feuerwehr gewährleistet ist. • eine (eventuell notwendige) Vorfahrtsregelung „Rechts vor Links“ eindeutig und zweifelsfrei erkennbar ist. 	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in der Erschließungsplanung berücksichtigt.</p>
<p>- Vor dem Beginn von Arbeiten, die sich auf den Straßenverkehr auswirken, müssen die Unternehmer - die Bauunternehmer unter Vorlage eines Verkehrszeichenplans - von der unteren Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Vorpommern-Greifswald verkehrsrechtliche Anordnungen (nach § 45 STVO, Abs. 1 bis 3) darüber einholen, wie ihre Arbeitsstellen abzusperren und zu kennzeichnen sind, ob und wie der Verkehr, auch bei teilweiser Straßensperrung, zu beschränken, zu leiten und zu regeln ist, ferner ob und wie sie gesperrte Straßen und Umleitungen zu kennzeichnen haben. Dem Antrag ist die entsprechende Aufgabe-/ bzw. Sondernutzungserlaubnis des zuständigen Straßenbaulastträgers beizufügen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in der Erschließungsplanung berücksichtigt.</p>
<p>Bei Maßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum ist der Veranlasser verpflichtet, solche Technologien anzuwenden, dass für den Verkehrsablauf die günstigste Lösung erzielt wird. Der Verkehrsablauf und die Sicherheit im Straßenverkehr besitzen</p>	

<p>gegenüber den Maßnahmen, die zur Einschränkung bzw. zeitweiligen Aufhebung der öffentlichen Nutzung von Straßen führen, den Vorrang. Diese Grundsätze sind bereits in der Phase der Vorbereitung der Baumaßnahme zu beachten. Alle Baumaßnahmen bzw. Beeinträchtigungen, die den Straßenkörper mit seinen Nebenanlagen betreffen, sind mit dem zuständigen Straßenbaulastträger abzustimmen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in der Erschließungsplanung berücksichtigt.</p>
<p>Diese Stellungnahme gilt nicht als verkehrsrechtliche Anordnung i. S. v. § 45 StVO! Seitens des Baulastträgers ist - rechtzeitig vor Fertigstellung - ein Vor-Ort-Termin mit der Polizeiinspektion Anklam sowie der unteren Straßenverkehrsbehörde zu vereinbaren, um vor Ort die endgültigen Standorte der Verkehrszeichen, Markierungen usw. festzulegen. Im Ergebnis dieses Vor-Ort Termins sowie - eventuell notwendig werdender Anhörung weiterer Behörden und Institutionen, soweit ihr Zuständigkeitsbereich berührt ist - wird dann die entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung erlassen</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</p>

VI. Ordnungsamt

VI.1. SG Brand- und Katastrophenschutz

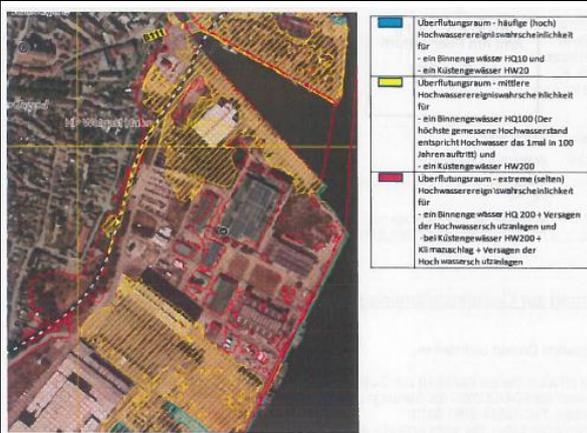
Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 11.07.2017</u></p> <p>Ich möchte Sie bitten, die darin enthaltenen Bedingungen, Auflagen und Hinweise bei der weiteren Bearbeitung des Vorhabens zu beachten:</p> <p>Löschwasser</p> <p>Die in der Begründung zum B-Plan unter Pkt. 2.3.2 „Ver- und Entsorgung“ benannte Löschwasserversorgung über frostfreie, befestigte Wasserentnahmestellen direkt aus dem Hafenbecken wird als bedarfsgerecht eingeschätzt. Die Anordnung dieser Saugstellen sollte wie folgt erfolgen:</p> <p>Gegenüber Schlossinsel</p> <p>-1- Ende der Planstraße A, Wendehammer vor Parkplatz, Marina</p> <p>-2- Ende der geplanten Marina, Ende der bestehenden Gleis- Krananlagen Bereich zwischen SO Hafen A zu SO Hafen C</p> <p>Hier ist die Zugänglichkeit der Saugstelle für die Feuerwehr von der Planstraße B sicherzustellen</p> <p>Zum Peenestrom</p> <p>-3- Ende der Planstraße B, Wendehammer im Bereich zum Peenestrom</p> <p>Diese Saugstellen und die Zugänglichkeit zu diesen, sind vor Beginn der Bauvorhaben zu realisieren</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in der Erschließungsplanung berücksichtigt.</p>
<p>Zufahrten und Wendehammer - konkret</p> <p>Aufgrund der teilweise fünfgeschossig vorgeschriebenen Bauweise wird zur Sicherstellung des zweiten baulichen Rettungsweges¹ vermutlich</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>auch die Drehleiter der öffentlichen Feuerwehr Wolgast zum Einsatz kommen müssen. Die Anfahrbarkeit und die notwendigen Aufstellflächen für die geplanten Gebäude in diesen Bereichen, SO Hafen Teilfläche B, SO Hafen Teilfläche C, ist auch auf den Grundstücken selbst sicherzustellen. Entsprechende konkrete Aussagen werden erst im eigentlichen Baugenehmigungsverfahren getroffen werden können.</p>	
<p>Zufahrten und Wendehammer - Hinweis Für die Anbindung der Planstraße B an den Zugang „Am Speicher“ und ihren Verlauf sind die Kurvenradien in die Planstraße und für den Wendehammer für Feuerwehrfahrzeuge zu beachten.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in der Erschließungsplanung für die privaten Verkehrsflächen berücksichtigt.</p>
<p>Zugänge und Zufahrten auf den Grundstücken und ggf. auch auf öffentlichen Flächen sind nach § 5 LBauO M-V bzw. nach DIN 14 090 zu planen. Stichwege, die länger als 50 m sind (5 Abs. 4 LBauO M-V), müssen mindestens Wendehämmer entsprechend Bild 33 der Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen 85/95 (EAE) mit einem Außendurchmesser von mind. 13 m in Baugebieten, in denen Gebäude mit Oberkante der Brüstung notwendiger Fenster oder anderer zum Anleiten bestimmter Stellen von weniger als 8 m gebaut werden dürfen, sonst 16 m erhalten. Die örtliche Ausstattung der Feuerwehr ist bei der Festlegung der Wendeanlagen zu berücksichtigen. Bei Fahrbahnbreiten unter 5 m sind entsprechende Übergangsbereiche von 11 m Länge vor dem Wendehammer vorzusehen. Derartige Wendehämmer ermöglichen der Feuerwehr das Wenden mit lediglich einer kurzen Rückwärtsfahrt. Kraftfahrzeuge dürfen nicht abgestellt werden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in der Erschließungsplanung für die privaten Verkehrsflächen berücksichtigt.</p>
<p>VI.1.1. SB Katastrophenschutz <u>Stellungnahme vom 06.02.2020</u> Ich möchte Sie bitten, die darin enthaltenen Bedingungen, Auflagen und Hinweise bei der weiteren Bearbeitung des Vorhabens zu beachten.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Munitions- bzw. Kampfmittelbelastung <p>Nach den mir vorliegenden Daten aus dem Kampfmittelkataster des Landes liegen derzeit keine Anhaltspunkte zu einer Munitions- oder Kampfmittelbelastung des B-Plangebietes vor. Sollten im Verlauf der Umsetzung des B-Planes trotz Freigabe durch den Munitionsbergungsdienst M-V wider Erwarten Kampfmittel bei Arbeiten entdeckt werden, so sind die Arbeiten einzustellen, der Fundort zu räumen und abzusperren. Nachfolgend hat die Meldung über den Notruf der Polizei oder die nächste Polizeidienststelle an den Munitionsbergungsdienst M-V zu erfolgen. Gemäß § 5 Abs. 1 Kampfmittelverordnung M-V ist die Fundstelle der örtlichen Ordnungsbehörde beim zuständigen Amt unverzüglich anzuzeigen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in die Begründung übernommen.</p>

- Kreisgefährdungsanalyse; Hier: Sturmflut-/hochwasser

Für das B-Plangebiet liegen Informationen zur Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie mit den Ergebnissen und Darstellungen Hochwassergefahren- und -risikokarte, potentielle Überflutungsflächen und Risikogebiete des Landesamts für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern vor. In den nachfolgenden Darstellungen sind die potentiellen Überflutungsräume nach den Hochwasserwahrscheinlichkeiten gemäß den Ergebnissen der Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie (HWRM-RL) und die möglichen Überflutungsflächen bei Auslösung von Hochwasseralarmstufen auf der Basis der Hochwasserchutzanalyse des Landkreises Vorpommern Greifswald aufgezeigt.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan enthält diesbezügliche Festsetzungen und Hinweise.



Anderweitige Risiken oder Gefahren sind unserer Behörde gegenwärtig nicht bekannt.

1.2) Landesamt für Umwelt, Naturschutz u. Geologie Mecklenburg-Vorpommern

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 02.01.2019</u></p> <p>Abteilung Immissionsschutz und Abfallwirtschaft</p> <p>Aus Sicht des Lärmschutzes und des Schutzes vor Erschütterungen wird nachfolgend Stellung genommen. Grundlage der Prüfung bilden folgende</p>	

<p>Unterlagen:</p> <p>[1] Satzung über den Bebauungsplan Nr. 29 „Am Stadthafen“ der Stadt Wolgast, Entwurf vom 11.10.2018</p> <p>[2] Begründung zur Satzung über den Bebauungsplan Nr. 29 „Am Stadthafen“ der Stadt Wolgast, Entwurf vom 11.10.2018</p> <p>[3] Geräuschimmissionsprognose, Ingenieurbüro Akustik und Bauphysik Dipl.-Ing. Gunter Ehrke, Berichts-Nr. A580-3, vom 09.04.2018</p> <p>Die unter Nr. I.6 in [1] vorgenommenen Festsetzungen und die in den Nrn. III.8 bzw. III.9 aufgeführten nachrichtlichen Übernahmen zum Lärmschutz werden von hier aus befürwortet.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Hinweis: Zur weiteren Untersetzung o. g. Maßgaben in [1] sind die in [3] aufgeführten relevanten Emissionsansätze in [2] nachvollziehbar aufzuführen. Nachfolgend eine beispielhafte, noch zu aktualisierende Aufführung der Emissionsansätze:</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Begründung wird im Abschnitt 3.2.6 entsprechend ergänzt.</p>
<p>Marina</p> <ul style="list-style-type: none"> - an Werktagen und an Sonn- und Feiertagen von 08:00 Uhr bis 22:00 Uhr: - Aus- und Einlaufen der Boote - Wartungs- und Einweisungstätigkeiten - normale Gespräche und Nutzergeräusche an Deck der Boote und auf den Steganlagen - an Werktagen und an Sonn- und Feiertagen von 22:00 Uhr bis 08:00 Uhr: - kein Aus- und Einlaufen der Boote - keine Wartungs- und Einweisungstätigkeiten - nur leise Gespräche an Deck der Boote und auf den Steganlagen - Auf ein rücksichtsvolles Verhalten ist durch eine „Hafenordnung und Hinweisschilder auf den Steganlagen hinzuweisen 	<p>siehe oben</p>
<p>Bei den Ladengeschäften und Veranstaltungseinrichtungen sowie den Gastronomie-Freiflächen sind die Öffnungszeiten zu beschränken auf: 08:00 bis 21:00 Uhr. Nur die in Innenräumen geplanten gastronomischen Einrichtungen können darüber hinaus auch nach 21 Uhr bis ca. 24 Uhr geöffnet sein.</p>	<p>siehe oben</p> <p>Die Beschränkung der Öffnungszeiten wurde unter III.9 Betriebszeiten unter nachrichtliche Übernahme und Hinweise unter dem Text Teil B aufgenommen.</p>
<p>Von dem im SO_B geplanten Hotel und der SO_A-Fläche gehen keine immissionsrelevanten Geräusche in die Umgebung aus.</p>	<p>Ein Hotel ist im Plangebiet nicht zulässig, so dass keine diesbezüglichen Aussagen getätigt werden können.</p>
<p>Die Fläche SO_A ist als allgemeine Verkehrsfläche vorgesehen. Temporär können dort auch einzelne z.B. Verkaufsstände aufgestellt werden, die sich schalltechnisch unauffällig verhalten.</p>	<p>siehe oben</p>
<p>Freifläche einer Gaststätte im SO, Teilfläche C</p> <ul style="list-style-type: none"> - im Berechnungsmodell modellierte Fläche:700m² - Fläche bietet theoretisch Platz für bis zu 560 Personen (0,8 Pers/m² nach [16]) Diese Zahl wird allerdings an dem Standort für unrealistisch gehalten. Es wird von maximal 300 Personen ausgegangen. 	

<p>- für 300 Gäste und bezogen auf 700 m² ergibt sich: L_{WA} = 67,3 dB(A)/m²,h im Zeitraum von 8 bis 21 Uhr</p> <p>- vor 8 Uhr und nach 21--Uhr: kein Betrieb auf der Freifläche</p>	siehe oben
<p>Freifläche einer Gaststätte oder Vergnügungsstätte im SO, Teilfläche D</p> <p>- im Berechnungsmodell modellierte Fläche: 635m²</p> <p>- Es wird auch hier von maximal 300 Personen ausgegangen. - vor 8 Uhr und nach 21 Uhr: kein Betrieb auf der Freifläche</p>	siehe oben
<p>PKW-Parkplatz vorwiegend für Hafendorf und Marina</p> <p>-113 Stellplätze</p> <p>- Fahrgassen: Asphalt, Dstro = 0 dB(A)</p>	siehe oben
<p>PKW-Parkplatz für Hotel und Marina</p> <p>- 65 Stellplätze</p> <p>- Fahrgassen: Betonsteinpflaster mit Fugenbreite ≤ 3mm, DstrO = 0,5 dB(A)</p> <p>- Bewegungshäufigkeit für Hotel: 22 Uhr: 0,1/h ungünstige Nachtstunde: 0,06 Bew./h</p>	siehe oben

1.3) Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 09.01.2019</u></p> <p>Infolge der Änderungen, die die Minimierung des B-Plangebietes sowie den Ausschluss von Beherbergungsbetrieben und Ferienwohnungen im Planbereich beinhaltet, werden keine naturschutzrechtlichen Belange, die durch das StALU Vorpommern zu vertreten sind, berührt.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p>Die gegebenen Hinweise zur Hochwassergefährdung wurden in Pkt. 1.4.3 und 1.4.4 des Bebauungsplanes sowie den textlichen Festsetzungen (Teil B), Pkt. III.3 aufgenommen. In der Planzeichnung wurden die Flächen, bei deren Bebauung besondere bauliche Vorkehrungen gegen äußere Einwirkungen! Naturgewalten, hier Sicherheitsmaßnahmen im überflutungsgefährdeten Bereich erforderlich sind, gekennzeichnet. Die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz vor nachteiligen Hochwasserfolgen wurden in den textlichen Festsetzungen (Teil B), Pkt. I.2.2 und II.6) festgeschrieben.</p>	Die Sachdarstellung ist zutreffend. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<p>Bezüglich der gesicherten Altlast (Boden- und Grundwasserkontamination im Abstrom des ehem. Tanklagers) gibt es folgende Präzisierungen:</p> <p>Bei Stichtags- bzw. Wasserspiegelmessungen wurde vor einem Jahr, im Dezember 2017 an drei Grundwassermessstellen Ölphase nachgewiesen (s. Anlage 1 und 2). Es ist jedoch anzumerken, dass die Verbreitung des belasteten Grundwasserkörpers größer als die z.Z. messbare Phasenausdehnung ist. So wurde im Herbst 2017 in der</p>	

<p>sehr stark mit polycyclischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) belasteten Grundwassersmessstelle WLG 4/96 keine Ölphase, aber 8680 µg PAK/Liter (davon 3400 µg Naphthalin) im Grundwasser nachgewiesen. Es ist davon auszugehen, dass die Flächen zwischen der ehemaligen Getreidelagerhalle und der Kaikante sowie südöstlich angrenzende Flächen zwischen dem ehemaligen Schüttgutlager und der Kaikante sowohl im Grundwasser als auch im Boden erheblich mit Schadstoffen belastet sind.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Aussagen in der Begründung werden entsprechend der neuen Erkenntnisse aktualisiert.</p>
<p>Die Darstellung der Flächen, auf welchen nach § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB die Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen (MKW, PAK, BTEX) belastet sein können, ist nach aktuellem Kenntnisstand jedoch ausreichend bemessen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Aus der Sicht der von meinem Amt zu vertretenden Belange des Immissionsschutz- und Abfallrechts bestehen zur o. a. Planungsabsicht keine Bedenken.</p>	<p>Keine Bedenken zur Planung</p>
<p>Bei der weiteren Planung bitte ich jedoch folgenden Hinweis zu beachten. Die Offenlagefassung (II. Durchgang) enthält auf S. 30 eine Zusammenfassung der von der Peene-Werft in einer worst-case Abschätzung ausgehenden Schallimmissionen. Hierbei wird insbesondere darauf hingewiesen, dass sich durch den als worst-case angenommen Werftbetrieb an einzelnen Immissionsorten (Bezeichnung entsprechend Geräuschimmissionsprognose IO 22, 27, 30 und 31) Überschreitungen der geltenden Immissionsrichtwerte tags ergäben.</p> <p>Da die dem B-Plan zu Grunde liegende Geräuschimmissionsprognose vom 09.04.2018, Berichts-Nr. A580-3 keine ausgewiesenen Beurteilungspegel der Vorbelastung PeeneWerft an den IO 22, 27, 30 und 31 enthält und damit die in der Offenlagefassung aufgeführten Beurteilungspegel nicht nachvollzogen werden können und im Übrigen für die Beurteilung des mit dem B-Plan angestrebten Vorhabens keine Relevanz haben, ist dieser zusammenfassende Hinweis zu streichen. Ebenso ist die Aussage, ob ein Werftbetrieb in diesem Umfang genehmigungsfähig wäre, für das B-Planvorhaben nicht relevant und ebenfalls zu streichen.</p>	<p>Der Empfehlung wird gefolgt. Die Ausführungen werden in den Entwurfsunterlagen gestrichen.</p>
<p>Der Hinweis in meiner letzten Stellungnahme zu den Vorschriften des Gesetzes über die Entsorgung von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen im Land Mecklenburg-Vorpommern (Schiffsabfallentsorgungsgesetz - SchAbfEntG M-V) vom 16.12.2003; GVOBl. M-V 2003, S. 679, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. Juni 2012 (GVOBl. M-V S. 186, 187) bleibt bestehen.</p> <p><i>Anlagen: Anlage 1: Protokoll - Stichtagsmessung (IUL, 15.12.2017)</i> <i>Anlage 2: Lageplan der Grundwassermessstellen</i></p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in der Erschließungsplanung berücksichtigt. Es wird auf entsprechende Aussagen in der Begründung verwiesen.</p>

(URST, 16.03.2015)

1.4) Landesamt für zentrale Aufgaben und Technik der Polizei, Brand- und Katastrophenschutz Mecklenburg-Vorpommern

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 25.04.2017</u></p> <p>Aus der Sicht der landesrelevanten Gefahrenabwehr bestehen beim Brand- und Katastrophenschutz keine Bedenken. Um gleichnamige kommunale Belange im Verfahren berücksichtigen zu können, sollten Sie jedoch die sachlich und örtlich zuständige Kommunalbehörde beteiligt haben.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Landkreis wurde beteiligt.</p>
<p>Außerhalb der öffentlichen Belange wird darauf hingewiesen, dass in Mecklenburg-Vorpommern Munitionsfunde nicht auszuschließen sind. Gemäß § 52 LBauO ist der Bauherr für die Einhaltung der öffentlich-rechtlichen Vorschriften verantwortlich. Insbesondere wird auf die allgemeinen Pflichten als Bauherr hingewiesen, Gefährdungen für auf der Baustelle arbeitende Personen so weit wie möglich auszuschließen. Dazu kann auch die Pflicht gehören, vor Baubeginn Erkundungen über eine mögliche Kampfmittelbelastung des Baufeldes einzuholen.</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Konkrete und aktuelle Angaben über die Kampfmittelbelastung (Kampfmittelbelastungsauskunft) der in Rede stehenden Fläche erhalten Sie gebührenpflichtig beim Munitionsbergungsdienst des LPBK M-V. Ein entsprechendes Auskunftersuchen wird rechtzeitig vor Bauausführung empfohlen.</p>	<p>Die Kampfmittelbelastungsauskunft wurde eingeholt. Gegen die Ausführung der Bauarbeiten bestehen keine Bedenken.</p>
<p><u>Stellungnahme vom 11.04.2017</u></p> <p>Kampfmittelbelastungsauskunft</p> <p>dem Kampfmittelkataster des Landes sind derzeit keine Anhaltspunkte auf latente Kampfmittelgefahren zu entnehmen. Für das angefragte Bauvorhaben besteht daher aus Sicht des Munitionsbergungsdienstes derzeit kein Erkundungs- und Handlungsbedarf. Gegen die Ausführung der Bauarbeiten bestehen keine Bedenken.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Nach bisherigen Erfahrungen ist es nicht auszuschließen, dass auch in für den Munitionsbergungsdienst als nicht kampfmittelbelastet bekannten Bereichen Einzelfunde auftreten können. Aus diesem Grunde sind Tiefbauarbeiten mit entsprechender Vorsicht durchzuführen.</p> <p>Sollten bei Arbeiten kampfmittelverdächtige Gegenstände oder Munition aufgefunden werden, sind aus Sicherheitsgründen die Arbeiten an der Fundstelle und in der unmittelbaren Umgebung sofort einzustellen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Hinweis wird in die Begründung aufgenommen.</p>
<p>Rechtshinweis: Beim Fund von Kampfmitteln oder kampfmittelverdächtigen Gegenständen, ist gemäß § 5 Abs. 1 Kampfmittelverordnung Mecklen-</p>	

<p>burg - Vorpommern die Fundstelle der örtlich zuständigen Ordnungsbehörde unverzüglich anzuzeigen. Ebenso kann die Meldung über die nächste Polizeidienststelle erfolgen. Von hieraus erfolgt die Information des Munitionsbergungsdienstes.</p> <p>Des Weiteren ist der Bauherr gemäß §§ 13 und 52 Landesbauordnung Mecklenburg - Vorpommern (LBauO M-V) i. V. m. VOB Teil C / ATV DIN 18299 analog verpflichtet, Angaben zu vermuteten Kampfmitteln im Bereich der Baustelle zu machen sowie Ergebnisse von Erkundungs- und Beräumungsmaßnahmen mitzuteilen.</p> <p>Gemäß § 70 Abs. 1 Sicherheits- und Ordnungsgesetz Mecklenburg - Vorpommern (SOG M-V) ist der Eigentümer einer Sache, die die öffentlichen Sicherheit oder Ordnung stört, für diese Sache verantwortlich. Ihm obliegt die Verkehrssicherungspflicht für sein Eigentum. Ein Pflichtverstoß kann zu Schadensersatzansprüchen führen. Zudem ergibt sich die Erfordernis des Arbeitgebers eine Gefährdung des Lebens zu vermeiden bzw. möglichst gering zu halten aus § 4 Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG).</p>	<p>Der Hinweis wird in die Begründung aufgenommen.</p>
<p>Die hiermit übersandte Auskunft enthält sensible Daten. Diese sind gemäß den einschlägigen Bestimmungen des Landesdatenschutzgesetzes (DSG M-V) ausschließlich für den in Ihrem Antrag benannten Betreff (zweckgebundene Nutzung zur Aufgabenerfüllung) zu verwenden.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p>

1.5) Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 24.10.2017</u></p> <p>Die Bundeswehr ist nicht betroffen, und hat keine Einwände/Bedenken zum Vorhaben bei Einhaltung der beantragten Parameter.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Eine weitere Beteiligung des Bundesamts für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen ist in diesem Fall nicht weiter notwendig. Nach den mir vorliegenden Unterlagen gehe ich davon aus, dass die baulichen Anlagen - einschließlich untergeordneter Gebäudeteile - eine Höhe von 30 Meter über Grund nicht überschreiten werden. Sollte diese Höhe überschritten werden, bitte ich in jedem Einzelfall mir die Planungsunterlagen - vor Erteilung einer Baugenehmigung - nochmals zur Prüfung zuzuleiten.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p>

1.6) Hauptzollamt Stralsund

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 27.01.2020</u></p> <p>im Rahmen der Beteiligung gem. § 4 Abs. 2 BauGB verweise ich grundsätzlich auf meine Stellungnahme vom 24. April 2017 GZ: Z 2316 B - BB</p>	

<p>20/2017 - B 110001 (hier: Tz. 1.4.8 auf Seite 13 der Begründung). Zu Tz. 1.4.7 (Seite 13) und Tz. 6.1.3 (Seite 69) ist anzumerken, dass beabsichtigt ist, die Bestimmung des Stadthafens als Amtsplatz für Wassersportfahrzeuge, Traditionsschiffe usw. beizubehalten. Die diesbezügliche Bekanntmachung wird somit lediglich redaktionell angepasst werden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Stellungnahme vom 09.11.2016 wurde bereits von der Stadtvertretung behandelt und berücksichtigt.</p>
---	---

1.7) Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 24.04.2017</u></p> <p>Ich verweise hiermit auf meine Hinweise vom 17.11.2016, die weiterhin gültig und zu beachten sind.</p> <p>Die Hinweise des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Stralsund wurden von Ihnen in der Begründung unter Punkt 1.4.5) Bundeswasserstraße, Seite 9 und in den textlichen Festsetzungen (Teil B) des B-Planes Nr. 29 hier unter Punkt III!) Nachrichtliche Übernahmen und Hinweise, Punkt III.6) Schwimmstege aufgenommen.</p> <p>Von Seiten des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Stralsund gibt es keine weiteren Hinweise bzw. Einwände.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Sachdarstellung ist zutreffend. Die Stellungnahme wurde bereits berücksichtigt.</p>

1.8) Zweckverband Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung - Festland Wolgast

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 04.12.2018</u></p> <p>bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 29.11.2018 hat der Zweckverband die Unterlagen zum o.g. Bauvorhaben entsprechend seiner Zuständigkeit geprüft. Dem Bauvorhaben wird zugestimmt.</p> <p>Im Weiteren verweisen wir auf unsere Stellungnahmen vom 14.11.2016 sowie vom 10.04.2017.</p> <p>Das mit Schreiben vom 14.11.2016 angekündigte Bauvorhaben "Herstellung der Niederschlagswasserleitung in der Straße Am Speicher", wurde bisher nicht realisiert.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Hinweise werden in der Erschließungsplanung berücksichtigt.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

1.9) E.DIS Netz GmbH

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 20.12.2018</u></p> <p>Vorbehaltlich weiterer Abstimmungen zur Sicherung unseres vorhandenen Anlagenbestandes gibt es unsererseits keine Einwände gegen Ihre Planungen; wir erteilen unsere grundsätzliche Zustimmung.</p>	<p>Keine Einwände, grundsätzliche Zustimmung</p>
<p>Im Plangebiet befinden sich Versorgungsanlagen unseres Unternehmens. Eine Überbauung von elektrischen Anlagen ist nicht zulässig und kann nicht genehmigt werden. Sollten Anlagenteile baubehindernd wirken, ist dazu schriftlich eine Bau-</p>	

<p>feldfreimachung bei uns einzureichen. Danach wird die technische Lösung erstellt und kalkuliert. Eine ausreichende Versorgung mit Elektroenergie kann durch Erweiterung unseres vorhandenen Anlagenbestandes abgesichert werden. Erforderlichenfalls muss dazu im Plangebiet eine zusätzliche Trafostation gestellt werden. Der Flächenbedarf hierfür wäre ca. 3,0 m x 2,0 m zuzüglich 1,0 m allseitiger Umpflasterung. Zu gegebenem Zeitpunkt ist dazu der erforderliche Leistungsbedarf bei uns anzumelden. Danach können die technische Lösung festgelegt und ein entsprechendes Kostenangebot für die Anschlüsse oder eine Erschließung ausgereicht werden. Wir bitten Sie, unseren Bestand mit Ihren Planungen abzugleichen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in der Erschließungsplanung berücksichtigt. Die Begründung enthält bereits entsprechende Aussagen zur Elektroversorgung.</p>
--	--

1.10) Gasversorgung Vorpommern Netze GmbH

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 10.12.2018</u> <i>Leitungsauskunft - Reg.-Nr.: 326017</i> in dem von Ihnen angegebenen Bereich befinden sich Versorgungsanlagen aus dem Verantwortungsbereich der Gasversorgung Vorpommern Netz GmbH. Mit diesem Schreiben erhalten Sie Planauszüge aus denen die Lage der Versorgungsanlagen im Verantwortungsbereich der Gasversorgung Vorpommern Netz GmbH im o. a. Bereich ersichtlich ist. Die Planauszüge dienen nur zu Planungszwecken und dürfen nicht an Dritte weitergegeben werden. Die in den Leitungsplänen enthaltenen Angaben und Maßzahlen sind hinsichtlich der Lage und Verlegungstiefe unverbindlich; Abweichungen sind möglich.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in der Erschließungsplanung berücksichtigt. Die Begründung enthält bereits entsprechende Aussagen zur Gasversorgung.</p>
<p>Bei einer Bauausführung sind durch die ausführende Firma aktuelle Planauszüge rechtzeitig vor Baubeginn anzufordern. Das Merkblatt "Schutz von Versorgungsanlagen bei Bauarbeiten" ist bei den Planungen zu beachten.</p>	<p>s.o.</p>
<p>Anmerkungen: Gegen die Änderung des B-Planes Nr.29, „Am Stadthafen“ hat die Gasversorgung Vorpommern Netz GmbH keine Einwände. Wir gehen davon aus, dass ein sicherer Betrieb der vorhandenen Anlagen weiterhin gewährleistet ist.</p>	<p>s.o.</p>
<p>B-Plan Erschließung Eine Versorgung mit Erdgas ist bei gegebener Wirtschaftlichkeit möglich. Vor Beginn der Erschließungsarbeiten ist der Abschluss einer entsprechenden vertraglichen Vereinbarung erforderlich. Bitte setzen Sie sich dazu rechtzeitig mit uns in Verbindung.</p>	<p>s.o.</p>

1.11) Deutsche Telekom Technik GmbH

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 21.12.2018</u></p> <p>Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung. Gegen Ihre geplante Baumaßnahme gibt es prinzipiell keine Einwände. Wir weisen jedoch auf folgendes hin: In Ihrem Planungsbereich befinden sich hochwertige Telekommunikationslinien der Telekom, deren Lage Sie bitte aus dem beigefügten Plan entnehmen. Für die telekommunikationstechnische Erschließung wird im Zusammenhang mit dem oben genannten Bebauungsplan eine Erweiterung unseres Telekommunikationsnetzes erforderlich.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in der Erschließungsplanung berücksichtigt. Die Begründung enthält bereits entsprechende Aussagen zur telekommunikationstechnischen Versorgung.</p> <p>Die hochwertige Telekommunikationslinie wird in der Planzeichnung mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht gekennzeichnet.</p>
<p>Für die Planung benötigen wir frühestmöglich folgende Angaben, gern auch per Mail:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. einen genauen Parzellierungsplan des Bebauungsplanes als pdf. Datei 2. die geplanten Wohnungseinheiten (WE) bzw. Geschäftseinheiten (GE) pro Grundstück /Haus 3. Handelt es sich um Wohn- oder Ferienhäuser? 4. Geben Sie uns bitte die Kontaktdaten des Erschließungsträgers an, 5. Geplanter Ausführungszeitraum 6. Neue Straßenbezeichnung mit Hausnummern im B-Plan Gebiet 	<p>Der Vorhabenträger wird sich zum gg. Zeitpunkt mit dem Versorgungsträger in Verbindung setzen.</p>
<p>Eine Entscheidung in welcher Technologie (Glasfaser oder Kupfer), der Ausbau im B-Plan erfolgen soll, können wir erst nach Prüfung der Wirtschaftlichkeit und einer Nutzenrechnung treffen. Aus diesem Grund benötigen wir die Aussagen zu den angegebenen Punkten mindestens 4 Monate vor Baubeginn.</p>	<p>Der Vorhabenträger wird sich zum gg. Zeitpunkt mit dem Versorgungsträger in Verbindung setzen.</p>
<p>Wichtig für die telekommunikationstechnische Grundversorgung des B-Plan Gebietes ist es, dass uns durch die Gemeinde, so früh wie möglich, die neuen Straßenbezeichnungen und Hausnummern bekanntgegeben werden.</p> <p>Im Vorfeld der Erschließung ist der Abschluss eines Erschließungsvertrages mit dem Erschließungsträger (Bauträger) notwendig.</p>	<p>Der Vorhabenträger wird sich zum gg. Zeitpunkt mit dem Versorgungsträger in Verbindung setzen.</p>
<p>Wir machen darauf aufmerksam, dass aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten für die telekommunikationstechnische Erschließung und gegebenenfalls der Anbindung des Bebauungsplanes eine Kostenbeteiligung durch den Bauträger erforderlich ist.</p>	<p>Der Vorhabenträger wird sich zum gg. Zeitpunkt mit dem Versorgungsträger in Verbindung setzen.</p>
<p>Für die nicht öffentlichen Verkehrsflächen ist die Sicherung der Telekommunikationslinien mittels Dienstbarkeit zu gewährleisten.</p>	<p>Der Vorhabenträger wird sich zum gg. Zeitpunkt mit dem Versorgungsträger in Verbindung setzen.</p>

<p>Für den rechtzeitigen Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordinierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen der anderen Leitungsträger ist es notwendig, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Bebauungsplanangebot der Deutschen Telekom Technik GmbH so früh wie möglich, mindestens 2 Monate vor Baubeginn, schriftlich angezeigt werden.</p> <p>Wir möchten Sie bitten, den Erschließungsträger auf diese Punkte aufmerksam zu machen.</p> <p><i>Anlage Lageplan</i></p>	<p>Der Vorhabenträger wird sich zum gg. Zeitpunkt mit dem Versorgungsträger in Verbindung setzen.</p>
--	---

1.12) GDMcom mbH

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 25.04.2017</u></p> <p>Ihrer Anfrage entsprechend teilen wir Ihnen mit, dass o. a. Vorhaben keine vorhandenen Anlagen und keine zurzeit laufenden Planungen der ONTRAS und der VGS berührt.</p> <p>Wir haben keine Einwände gegen das Vorhaben.</p>	<p>keine vorhandenen Anlagen im Planbereich, keine Einwände</p>
<p>Auflage: Sollte der Geltungsbereich bzw. die Planung erweitert oder verlagert werden oder der Arbeitsraum die dargestellten Planungsgrenzen überschreiten, so ist es notwendig, eine erneute Anfrage durchzuführen. Sofern im Zuge des o. g. Vorhabens die Durchführung von Baumaßnahmen vorgesehen ist, hat mindestens 4 Wochen vor deren Beginn eine erneute Anfrage durch den Bauausführenden zu erfolgen.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p>
<p>Diese Auskunft gilt nur für den angefragten räumlichen Bereich und nur für die Anlagen der vorgenannten Unternehmen, so dass ggf. noch mit Anlagen anderer Netz- und Speicherbetreiber bzw. -eigentümer gerechnet werden muss, bei denen weitere Auskünfte eingeholt werden müssen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Die GDMcom vertritt die Interessen der ONTRAS und VGS gegenüber Dritten in o. g. Angelegenheit. Ihre Anfragen richten Sie bitte diesbezüglich an die GDMcom.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

1.13) IHK Neubrandenburg

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 27.12.2018</u></p> <p>Nach Prüfung der Planunterlagen ergeben sich aus Sicht der Industrie- und Handelskammer Neubrandenburg für das östliche Mecklenburg-Vorpommern folgende Hinweise zum vorliegenden Planungsstand:</p>	
<p>1.) Laut Begründung (vgl. S. 15/16) soll die Absicherung der touristischen Ausrichtung des Einzelhandelsangebotes im Bereich des Stadthafens weiterhin nur durch die vergleichsweise geringe</p>	

<p>Größe der einzelnen Ladeneinheiten (max. 200qm Verkaufsfläche) gesichert werden. Dies greift nach unserer Auffassung - wie bereits in unserer Stellungnahme vom 27. April 2017 dargelegt - zu kurz. Angesichts der bestehenden Probleme des örtlichen Einzelhandels im Bereich der Wolgaster Altstadt bzw. auf der Schlossinsel (Leerstand, geringe Frequenz...), halten wir es weiterhin für erforderlich, die touristische Ausrichtung des Einzelhandels im Geltungsbereich des B-Planes Nr. 29 (Teilfläche B) auch über eine konkrete sortimentsbezogene Festsetzung abzusichern. Die allgemeine Zulässigkeit von zentrenrelevanten Sortimenten kann nicht im Interesse der Sicherung des Innenstadthandels in Wolgast liegen. Eine weitere Schwächung der altstädtischen Einkaufslagen sollte vermieden werden.</p>	<p>Es wird auf die bisher getätigten Aussagen verwiesen: Die zum Teil schlechte Lage des innerstädtischen Einzelhandels ist durch die Konkurrenz auf der grünen Wiese sowie den vergleichsweise geringen Kaufkraftzufluss durch den Tourismus begründet. Mit dem Vorhaben soll die Attraktivität von Wolgast für Tagesgäste von der Insel Usedom sowie für Bootsführer gesteigert werden, was allen fußläufig erreichbaren Anbietern zugutekommt. Einschränkungen, die die Attraktivität der Angebote im Plangebiet sowie damit verbunden dessen Magnetwirkung gefährden, sind demnach auch für den Handel in der Altstadt nicht förderlich.</p>
<p>2.) Laut der Textlichen Festsetzung (Teil B) Nr. 1.1.1 sollen in der Teilfläche B Läden mit bis zu 200 m² Verkaufsfläche zulässig sein. In der Begründung (vgl. S. 16, 17 und 23) wird bezüglich der Zulässigkeit von Läden dagegen auf die Teilfläche C verwiesen. Wir bitten um Prüfung dieses Widerspruchs.</p>	<p>Hinweis wird berücksichtigt. Mit der Reduzierung des Geltungsbereichs (Wegfall Fläche B alt) wurde die Benennung der Teilflächen angepasst.</p>

1.14) Stadt Wolgast, Hafenamts

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 03.01.2019</u> Zum Bebauungsplan Nr. 29 „Stadthafen“ wird wie folgt Stellung genommen: Ich verweise auf die früh bereits abgegebenen Stellungnahmen. Durch die dort bereits angesprochenen und umgesetzten Punkte im B-Planentwurf gibt es von Seiten des Hafenamts keine negative Stellungnahme.</p>	<p>Keine Bedenken zum Planentwurf.</p>

2) Behörden ohne Anregungen und Hinweise

- Landesamt für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern (04.12.2018)
- Straßenbauamt Neustrelitz (18.04.2017)
- Landesamt für Gesundheit und Soziales Mecklenburg-Vorpommern (25.04.2017)
- Handwerkskammer Ostmecklenburg-Vorpommern (13.04.2017)
- Handelsverband Nord e.V. (24.04.2017)
- Danpower, Wärmeversorgung Wolgast GmbH (08.04.2017)

3) benachbarte Gemeinden ohne Anregungen und Hinweise

- Gemeinde Zemitz (10.12.2018)
- Gemeinde Lühhannsdorf (05.12.2018)
- Gemeinde Rubenow (27.04.2017)
- Gemeinde Mölschow (15.05.2017)

4) Amt für Raumordnung und Landesplanung Vorpommern

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 23.03.2020</u> Mit dem o. g. Vorhaben (4,6 ha) soll ein Teil des</p>	

<p>Stadthafens, der derzeit gewerblich und industriell als Seehafen betrieben wird, für touristische Nutzungen entwickelt werden. Die mit dem Bebauungsplan angestrebten Entwicklungsziele wurden mit der landesplanerischen Stellungnahme vom 20.12.2018 abschließend bewertet und raumordnerisch mitgetragen. Bei den erneut eingereichten Planentwürfen sollen vor allem kleinteilige Erschließungsänderungen vorgenommen werden. Diese Änderungen entfalten nach raumordnerischen Maßstäben keine Relevanz. Daher gelten die Inhalte der positiven landesplanerischen Stellungnahme vom 20.12.2018 fort.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><u>Stellungnahme vom 20.12.2018</u> mit dem o. g. Bebauungsplan beabsichtigt die Stadt Wolgast einen Teil des Stadthafens (rd. 4,6 ha), der derzeit gewerblich und industriell als Seehafen betrieben wird, für touristische Nutzungen zu entwickeln. Dazu sollen unter anderem Ladeneinheiten mit gastronomischen Angeboten, Dienstleistungen, Verkaufseinrichtungen (bis zu 200 m² Verkaufsfläche je Betrieb), Ausstellungsbereiche sowie eine Steganlage mit 70 Liegeplätzen für mobile Hausboote (Registrierung als Sportboote) etabliert werden.</p>	<p>Die Sachdarstellung ist zutreffend.</p>
<p>Wie bereits in den landesplanerischen Stellungnahmen vom 12.03.2018 und 19.07.2018 angeführt wurde, eignet sich das planerische Gesamtkonzept „Am Stadthafen“ aus raumordnerischer Sicht grundsätzlich dazu, den Hafenbereich aufzuwerten und das touristische Angebot der Stadt Wolgast um ein attraktives Quartier mit einer Funktionsmischung in direkter Anbindung an das Stadtzentrum zu erweitern. Die mit dem Bebauungsplan angestrebten Entwicklungsziele werden daher raumordnerisch mitgetragen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

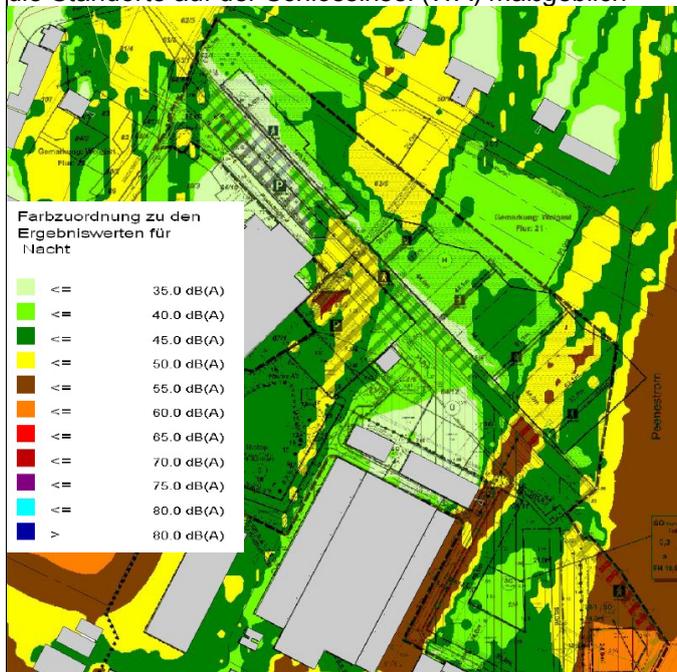
5) Stellungnahmen der Öffentlichkeit

5.1) Peene Werft GmbH & Co.KG

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 17.01.2019</u> Ihr Schreiben vom 29.11.2018 an die Peene-Werft GmbH & Co. KG liegt hier vor. Für die Peene-Werft GmbH & Co. KG widersprechen wir dem Bebauungsplanentwurf Nr. 29 „Am Stadthafen“.</p>	
<p>Der Ausschluss von Beherbergungsbetrieben und Ferienwohnungen ist zwar grundsätzlich zu begrüßen. Der Bebauungsplanentwurf Nr. 29 „Am Stadthafen“ sieht aber auch in seiner erneut fortgeschriebenen Fassung unverändert lärmempfindliche Nutzungen (z.B. Hausboote in der Teilfläche H und Betriebswohnungen) in unmittelbarer Nähe der Peene-Werft vor, die für die Peene-Werft nicht akzeptabel sind.</p>	<p>Aussagen sind sachlich unzutreffend. Sowohl die Marina als auch die Betriebswohnungen sind nicht schutzbedürftig. Die Marina unterliegt keinem besonderen Schutzstatus. Nach Aussage des LUNG M-V (Schreiben vom 01.09.2017) sind Boote keine schutzbedürftigen Räume nach DIN 4109 (Ausgabe November 1989) (vgl. Nr. A1.3 a TA Lärm). Obere Abwägungsgrenze im Rahmen einer Sonderfallprüfung nach Nr. 3.2.2 TA Lärm stellen daher für die Marina die Immissionsrichtwerte nach Nr. 6.1b TA Lärm für Gewerbegebiete dar.</p>

Für betriebsbezogene Wohnungen gelten grundsätzlich die Immissionsrichtwerte, die für das betreffende Gebiet zulässig sind (vgl. OVG Lüneburg, B.v. 10.11.198 – 6 B 69/82).

Wie die Schallausbreitungsrechnung der Geräuschimmissionsprognose (Stand 04/2018) zeigt, sind die für die Beurteilung des durch die Werft verursachten Lärms die Standorte auf der Schlossinsel (WA) maßgeblich



Im Text Teil B Punkt I.3 Wasserfläche „Hafen“ wurde die Bezeichnung „Liegeplätze für Hausboote“ gestrichen. Im Entwurf der Satzung, Stand 04.03.2020 lautet die Festsetzung wie folgt:

„Auf den dafür vorgesehenen Flächen sind Liegeplätze für Boote (Motorjachten) zulässig.“

Die Empfehlung aus der Geräuschimmissionsprognose vom 09.04.2018 zur nächtlichen Nutzungseinschränkung eines Teilbereiches der Steganlagen, sowie die Anlage 2 der Geräuschimmissionsprognose wurden in die Begründung aufgenommen.

Stellungnahme vom 17.08.2017 abgelöst durch aktuelle Stellungnahme vom 17.01.2019

Ihr Schreiben zu dem Entwurf des Bebauungsplans Nr. 29 „Am Stadthafen“ mit Stand vom 6.6.2017, die Geräuschimmissionsprognose des Ingenieurbüros Akustik und Bauphysik Gunter Ehrke vom 19.6.2017 („Geräuschimmissionsprognose“) und die Erschütterungsmessungen dieses Ingenieurbüros (Stand: 30.6.2017) liegt uns vor.

Die Stellungnahme vom 17.08.2017 bezieht sich auf einen früheren Planungsstand. Angesichts vorgenommener Änderungen im Plan Es folgten weitere Beteiligungen der betroffenen Träger öffentlicher Belange, sonstiger Beteiligter und erneute öffentliche Auslegungen der geänderten Entwurfsunterlagen.

Die Planungsunterlagen begründen die Annahme, dass ein Nebeneinander des vorhandenen Werftbetriebs und den neu geplanten Nutzungen im Plangebiet des Bebauungsplanentwurfs - insbesondere durch Betriebe des Beherbergungsge-

Die Geräuschimmissionsprognose und der Entwurf des B-Planes Nr. 29 wurden überarbeitet. Es erfolgte eine erneute Beteiligung betroffenen Träger öffentlicher Belange und Sonstiger Betroffener mit den geänderten Unterlagen.

<p>werbes, von Ferienwohnungen und der Hausbootmarina - nicht verträglich ist. Daher lehnen wir die Planungen für den Bebauungsplan Nr. 29 „Am Stadthafen“ für die Peene-Werft GmbH & Co. KG ab.</p>	<p>Das Plangebiet wurde reduziert. Beherbergungsbetriebe und Ferienwohnungen sind im geänderten Planentwurf nicht mehr zulässig.</p>
<p>1. Zulässiger Betrieb der Peene-Werft</p> <p>Die Peene-Werft GmbH & Co. KG („Peene-Werft“) gehört zu der Lürssen-Gruppe. Die Peene-Werft wird als Marine- und Reparaturwerft sowie unterstützend für den Yachtschiffbau genutzt. Bei der Peene-Werft sind derzeit etwa 300 Mitarbeiter fest angestellt; zudem profitieren diverse Unterlieferanten vom Werftbetrieb. Nach den derzeitigen Planungen soll die Peene-Werft an den Schiffbauprojekten für die Korvette K 13 0 und das MehrzweckkampfschiffMKS180 der Deutschen Marine im Rahmen des Werftenverbunds des Lürssen-Gruppe mitwirken und diese Schiffe nach Auftragserteilung zumindest teilweise in Wolgast bauen. Die Umsetzung dieser und anderer zu erwartender Aufträge wird in den nächsten Jahren eine volle Auslastung der Kapazitäten der Peene-Werft zur Folge haben.</p> <p>Die Peene-Werft ist Inhaberin einer immissionschutzrechtlichen Genehmigung („Blm-SchG-Genehmigung“) für den Betrieb einer Werft am Standort Schiffbauerdamm 1, 17438 Wolgast. Mit einer nachträglichen Anordnung vom 30.9.2003 hat das Staatliche Amt für Umwelt und Natur Ueckermünde für den Werftbetrieb die folgenden Immissionsrichtwerte festgelegt: Tagsüber soll ein Immissionsrichtwert von 60 dB(A) und in der Nacht ein Immissionsrichtwert von 45 dB(A) nicht überschritten werden. Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen die Immissionsrichtwerte dabei tags um nicht mehr als 30 dB(A) und nachts um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten. Bei den kurzzeitigen Geräuschspitzen sind also Immissionshöchstwerte von 90 dB(A) tags und 65 dB(A) nachts bei dem Werftbetrieb zulässig.</p> <p>Dieser Werftbetrieb und seine weitere Entwicklung bzw. sein Ausbau dürfen durch die geplante bauliche Nutzung nicht beeinträchtigt werden. Eine Beschränkung des genehmigten Werftbetriebs aufgrund der neu geplanten baulichen Nutzungen ist für unser Unternehmen nicht akzeptabel. Dadurch können z.B. künftige Aufträge für die Deutsche Marine nicht mehr in Wolgast gebaut werden. Das würde mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einem Abbau von Arbeitsplätzen am Standort Wolgast führen.</p>	<p>s.o.</p> <p>Durch die Planung entstehen gegenüber besagter Genehmigung keine Einschränkungen, weder durch Heranrücken neuer schutzbedürftiger Nutzungen noch durch eine evtl. bei zukünftigen Genehmigungsverfahren zu berücksichtigende weitere Vorbelastung.</p> <p>Durch die strikte Begrenzung der planinduzierten Zusatzbelastung verhindert der Bebauungsplan, dass das der Werft zur Verfügung stehende Lärmkontingent verringert wird und damit die Interessen der Werft nachteilig betroffen werden. Angesichts der Irrelevanzklausel nach Abschnitt 2.2 TA-Lärm (Einwirkungsbereich einer Anlage) sind die entsprechend begrenzten planinduzierten Geräusche auch in zukünftigen Genehmigungsverfahren nicht als Vorbelastung zu berücksichtigen.</p> <p>Gleichzeitig trifft der Bebauungsplan für die zugelassenen Nutzungen eine angemessene, d.h. auf einen realistischen Werftbetrieb abstellende Vorsorge. Auf eine Beherbergungsnutzung wurde verzichtet.</p> <p>Beherbergungsbetriebe und Ferienwohnungen sind im geänderten Planentwurf nicht mehr zulässig</p>
<p>2. Inhalt der Bauleitplanung</p> <p>Mit dem in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 29 „Am Stadthafen“ beabsichtigt die Stadt Wolgast, das Gebiet des alten Stadthafens der Stadt Wolgast zu entwickeln. Vorgesehen ist ein als</p>	<p>s.o.</p> <p>Die Geräuschimmissionsprognose und der Entwurf des B-Planes Nr. 29 wurden überarbeitet.</p>

<p>„Sondergebiet Hafen" bezeichnetes Gebiet, das in vier Teilflächen (Teilflächen A bis D) aufgeteilt ist. In dem Sondergebiet Hafen sind Anlagen und Einrichtungen für den Betrieb eines Sport- und Freizeithafens, Schank- und Speisewirtschaften, sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe und Stellplätze für die Hausbootmarina zulässig. In der Teilfläche B sind zudem Betriebe des Beherbergungsgewerbes und Ferienwohnungen zulässig, die in den übrigen Teilflächen ausgeschlossen sind.</p> <p>Durch den Bebauungsplan Nr. 29 „Am Stadthafen" soll eine Wasserfläche des Peenestroms als „Hafen/Hausbootmarina" mit Liegeplätzen für Hausboote festgesetzt werden (Ziffer 1.3 der textlichen Festsetzungen; Fläche „H" der zeichnerischen Festsetzungen).</p>	
<p>Die Hausbootmarina soll dazu dienen, Urlaubern das Übernachten auf den Hausbooten zu ermöglichen. Die Hausbootmarina wird in einer Entfernung von etwa 400 m von dem Werftgelände der Peene-Werft entfernt sein. Die zur Unterbringung von Betrieben des Beherbergungsgewerbes und von Ferienwohnungen vorgesehene Teilfläche B des Sondergebiets Hafen ist lediglich rund 200 m von dem Werftgelände der Peene-Werft entfernt. Das Plangebiet grenzt unmittelbar an das Werftgelände der südlich gelegenen Hausbootwerft an. Südlich der Hausbootwerft befindet sich das Werftgelände der PeeneWerft.</p>	<p>s.o.</p> <p>Um Missverständnisse auszuschließen, wurde der Abschnitt zum Betriebskonzept in der Begründung diesbezüglich präzisiert.</p>
<p>3. Geräuschimmissionsprognose ist lückenhaft</p> <p>Die Geräuschimmissionsprognose ist lückenhaft. In der Geräuschimmissionsprognose wird die Schutzwürdigkeit der Hausbootmarina, insbesondere die Geräuschauswirkungen durch die neu geplanten Sondergebiete und die Vorbelastung der Wasserfläche Hafen/Hausbootmarina durch die vorhandenen Gewerbebetriebe wie die Peene-Werft und die Hausbootwerft nicht untersucht. Die Hausbootmarina wird lediglich als Geräuschquelle (Ziffer 4.3.1 der Geräuschimmissionsprognose) und bei der Ermittlung und Beurteilung der Geräuschimmissionen (Ziffer 5.1 der Geräuschimmissionsprognose) in den Blick genommen. Dementsprechend schlägt der Gutachter auch keine Schutzmaßnahmen vor Immissionen für die Hausbootmarina vor. Der Bebauungsplanentwurf trifft demzufolge ebenfalls keine immissionsschutzrechtlichen Anordnungen zu Lärmkontingenten für die Hausbootmarina. In der Ziffer 1.6 der textlichen Festsetzungen trifft der Bebauungsplanentwurf lediglich Festsetzungen zum Schutz der SO-Teilflächen A bis D. Festsetzungen zum Schutz der Hausbootmarina (Fläche H) treffen die textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfs nicht. Hinsichtlich der Abwägung der Schutzwürdigkeit der Hausbootmarina angesichts der Immissionsbelastung aufgrund der Werftbetriebe leidet die Pla-</p>	<p>s.o.</p> <p>Die Geräuschimmissionsprognose und der Entwurf des B-Planes Nr. 29 wurden überarbeitet. Es erfolgte eine erneute Beteiligung</p>

<p>nung an einem Totalausfall. Die Planung geht davon aus, dass die Hausboote baurechtlich nicht relevant sind.</p>	
<p>In der Begründung zum Bebauungsplan heißt es insoweit, dass es sich bei den Hausbooten nicht um bauliche Anlagen nach der Landesbauordnung handele:</p> <p>„Als nicht ortsfest genutzte Anlagen unterliegen Hausboote nicht der LBauO M-V. Eine überwiegend ortsfeste Benutzung (im Sinne eines schwimmenden Hauses) wäre erst gegeben, wenn das Schiff tatsächlich und rechtlich nicht zur Teilnahme am Schiffsverkehr geeignet ist. Die Eignung zur Teilnahme am Schiffsverkehr fehlt, wenn es sich nicht aus eigener Kraft (Motor, Segel, ...) fortbewegen kann und der funktionale Charakter eines Schiffes nicht mehr zu finden ist. Die Eignung fehlt auch dann, wenn eine erforderliche Schifffahrtsrechtliche Zulassung für die konkret beabsichtigte Nutzung nicht vorgewiesen werden kann.“(Begründung, Seite 16)</p>	<p>s.o.</p>
<p>Das OVG Greifswald hat demgegenüber entschieden, dass Hausboote überwiegend ortsfest genutzt werden und daher bauliche Anlagen nach der Landesbauordnung sind:</p> <p>„Bauliche Anlagen sind mit dem Erdboden verbundene, aus Bauprodukten hergestellte Anlagen (Satz 1), wobei eine Verbindung mit dem Boden auch dann besteht, wenn die Anlage nach ihrem Verwendungszweck dazu bestimmt ist, überwiegend ortsfest benutzt zu werden (Satz 2). Bei summarischer Prüfung sind aufgrund des sich aus den Gerichtsakten und den übersandten Verwaltungsvorgängen bisher ergebenden Sachverhaltes die zur saisonalen Vermietung an Touristen genutzten Hausboote der Antragstellerin bauliche Anlagen gemäß § 2 Abs. 1 Sätze 1 und 2 LBauO M-V. Die Hausboote sind nach ihrem Verwendungszweck dazu bestimmt, überwiegend ortsfest benutzt zu werden. Dem steht unter Berücksichtigung des Regelungszweckes der Vorschrift nicht entgegen, dass die Hausboote nach Angaben der Antragstellerin nur in den Monaten Mai bis Oktober als Ferienunterkunft genutzt und anschließend an Land verbracht werden bzw. dass sie -jedenfalls mittels eines Elektromotors - bewegt werden können. Denn die Regelung des § 2 Abs. 1 Satz 2 LBauO M-V soll auch solche Anlagen wie die als Ferienunterkünfte genutzten Hausboote erfassen, die lange oder oft oder sonst unter vergleichbaren Umständen z.B. an einem Liegeplatz liegen und somit in einer solchen Art und Weise benutzt werden, dass sie in einer erkennbar verfestigten Beziehung zu diesem Ort stehen und damit wie bauliche Anlagen wirken (vgl. OVG Lüneburg, Beschluss vom 30.11.1992 - 1 M4620192 - BauR 1993, 454, 455 m.w.N.; i.E. auch Hess VGH Beschluss vom 14.04.1986 - 4 TH 449186 -, BRS 46 Nr. 130; OVG Saarland, Urteil vom 22.09.1992 - 2</p>	<p>s.o.</p> <p>Das OVG Greifswald hat in anderem Zusammenhang (Urteil 3 L 62/10 vom 15.07.2015) deutlich gemacht, dass es sich bei einem Schiff nicht um ein schwimmendes Haus handelt, „weil dies eine bauliche Anlage voraussetzen würde, die nicht zur Fortbewegung geeignet und bestimmt ist, sondern ausschließlich einer ortsfesten Nutzung auf dem Wasser dient.“ In gleichem Urteil wurde auf die Ausnahme des §1 Abs. 2 Nr. 6 LBauO M-V vom Anwendungsbereich der Landesbauordnung für Schiffe und andere schwimmende Anlagen in Häfen, für die wasserverkehrsrechtliche Regelungen getroffen sind, verwiesen.</p> <p>In der Marina sollen (anders als der angeführte Abschnitt angibt) keine Liegeplätze für schwimmende Anlagen entstehen, die über einen längeren Zeitraum ortsfest als Ferienunterkunft genutzt und nur tagsüber durch kurzfristige Bootsbewegungen („zum Angeln“) verlassen würden. Vielmehr sollen die Boote für mehrtägige Touren verchartert werden. Voraussetzung ist ein Bootsführerschein. Die Boote werden sich damit zwischen den verschiedenen Häfen in der Region bewegen, wie es allgemein bei Sport- und Segelbooten üblich ist.</p> <p>Um Missverständnisse auszuschließen, wurde der Abschnitt zum Betriebskonzept in der Begründung diesbezüglich präzisiert.</p>

<p>R 8192 -, BauR 1993, 453, 454). Eine solche Wirkung ist bei einer Nutzung von Hausbooten mit Liegeplatz als Ferienunterkunft über einen Zeitraum von sechs Monaten im Jahr offensichtlich der Fall; kurzfristige Bootsbewegungen - etwa zum Angeln - stehen dem nicht entgegen (vgl. OVG Lüneburg, Beschluss vom 14.09.1978- VI B 4818 -, BRS 33 Nr. 131 m.w.N)." (OVG Greifswald, Beschl. v. 26.4.2001, 1 M 107/00, Juris Rn. 7)</p>	
<p>Die Hausbootnutzung zu Ferienzwecken entspricht von ihrer Schutzwürdigkeit her einem Campingplatz. In der Begründung zu dem Bebauungsplan bringt die Stadt Wolgast die Vergleichbarkeit von Hausbooten und Camping mehrfach zum Ausdruck (vgl. etwa Seite 13 und Seite 17). Für Campingplätze hat das OVG Greifswald entschieden, dass sie von ihrer Schutzwürdigkeit einem allgemeinen Wohngebiet bzw. einem Kleinsiedlungsgebiet gleichzustellen sind (OVG Greifswald, Beschl. v. 9.3.2004, 3 M 224/03, Juris Rn. 9; vgl. auch OVG Lüneburg, Beschl. v. 22.4.2009, 1 LA 129/08, Juris Rn. 6). Für die Hausbootmarina gilt nichts anderes. Das bedeutet, dass für die Hausbootmarina nach Ziffer 6.1 lit. d) TA Lärm Lärmrichtwerte von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts gelten.</p> <p>Die Stadt Wolgast muss demnach auf der Grundlage einer Geräuschimmissionsprognose die Schutzwürdigkeit der Hausbootmarina und ihre planerische Vereinbarkeit mit der Vorbelastung hinsichtlich der Geräuschimmissionen in dem Plangebiet ermitteln. Das ist bislang nicht geschehen.</p>	<p>s.o. Die Lärmrichtwerte für ein allgemeines Wohngebiet sind für die Marina nicht einschlägig. Dies wurde durch die Stellungnahme der Fachbehörde (LUNG M-V) bestätigt.</p>
<p>In der Geräuschimmissionsprognose fehlt zudem die Geräuschvorbelastung durch den Lagerhallenbetrieb der Ceravis AG vollständig. Die Ceravis AG betreibt an der Grenze des Plangebiets eine Halle zur Einlagerung von landwirtschaftlichen Produkten. Gerade zur Erntezeit - der touristischen Hochsaison - kommt es dort zu erheblichem Anlieferungsverkehr, der vollständig außer Acht gelassen wurde.</p> <p>Angesichts der hinsichtlich aller vorhandenen und neu geplanten Immissionsquellen für die SO-Teilfläche B bereits jetzt prognostizierten Überschreitungen der Lärmrichtwerte für ein Mischgebiet, die mit 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts über denen eines allgemeinen Wohngebiets liegen, dürften die Lärmrichtwerte für ein allgemeines Wohngebiet im Bereich der in unmittelbarer Nähe zu der SO-Teilfläche B gelegenen Hausbootmarina aufgrund der rechtmäßigen Vorbelastung und der durch die Planung hervorgerufenen weiteren Immissionsbelastung nicht eingehalten werden können. Die Planung der Hausbootmarina in der Nähe der bestehenden Gewerbebetriebe Hausbootwerft und Peene-Werft und der in dem Plangebiet geplanten neuen Gewerbebetriebe ist dann nicht zulässig. Sie verstößt gegen den Trennungsgrundsatz nach § 50 Abs. 1 BImSchG.</p>	<p>s.o. Die Geräuschimmissionsprognose wurde überarbeitet. Es erfolgte eine erneute Beteiligung.</p>

<p>4. Geräuschimmissionsprognose geht von unzutreffenden Annahmen aus</p> <p>Die Geräuschimmissionsprognose geht im Übrigen von unzutreffenden oder unrealistischen Annahmen aus. Sie kommt daher mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einer zu niedrigen Gesamtgeräuschbelastung. Tatsächlich dürften bei realistischen Annahmen die Gesamtlärmimmissionen in dem Plangebiet höher liegen, als die Geräuschimmissionsprognose nahelegt.</p>	<p>s.o.</p> <p>Die Geräuschimmissionsprognose und der Entwurf des B-Planes Nr. 29 wurden überarbeitet. Es erfolgte eine erneute Beteiligung.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Der Gutachter legt in der Geräuschimmissionsprognose für die Vorbelastung des Plangebiets durch die Peene-Werft angeblich eine Worst-case-Betrachtung zugrunde. Das ist aber nicht richtig. Für die Vorbelastung hat der Gutachter verschiedene Schalleistungspegel für geräuschintensive Stahlschiffbauarbeiten angesetzt und hat deren Wirkung ermittelt. Der Gutachter hat angenommen, dass die Stahlschiffbauarbeiten nicht gleichzeitig wirken und die den Stahlschiffarbeiten zugeordneten Immissionskontingente bei der Ermittlung der Gesamtvorbelastung durch die Peene-Werft daher jeweils nur einem Wert von 50 % berücksichtigt (vgl. Ziffer 4.3.3.1; Seite 23). Das ist jedoch nicht zutreffend und genügt nicht den Anforderungen an eine Worst-case-Betrachtung. Bei einer zutreffenden Worst-case-Betrachtung, die einen realistischen Werftbetrieb bei einer vollen Auslastung wiedergibt, hätte der Gutachter davon ausgehen müssen, dass alle für die Stahlschiffbauarbeiten angesetzten Schalleistungspegel tagsüber gleichzeitig wirken. Er hätte sie also jeweils mit 100 % ansetzen müssen. Die Geräuschimmissionsprognose wäre dann zu einer höheren Immissionsvorbelastung des Plangebiets gekommen. Festzuhalten ist, dass die Peene-Werft die nach der BImSchG-Genehmigung zulässigen Lärmkontingente bei ihrem Werftbetrieb einhält. 	<p>s.o.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Hinsichtlich der Vorbelastung des Gebiets durch die Peene-Werft heißt es zu den über die Außenbauteile der Schiffbauhallen abgestrahlten Geräusche, diese könnten „vernachlässigt werden“ (vgl. Ziffer 3.3.1, Seite 22). Der Gutachter hat sie also nicht berücksichtigt. Demgegenüber nimmt die Geräuschimmissionsprognose für die Hausbootwerft an, die Geräusche aus der Bootshalle 161 würden „aus dem Inneren der Halle [...] über die Außenbauteile“ der Halle abgestrahlt (vgl. Ziffer 3.3.2, Seite 26). Diese Differenzierung zwischen den Schiffbauhallen der Peene-Werft und der dem Schiffbau dienenden Bootshalle der Hausbootwerft ist nicht plausibel. Der Gutachter hätte die über die Außenbauteile der Schiffbauhallen der Peene-Werft abgestrahlten Geräusche nicht vernachlässigen dürfen. 	<p>s.o.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Ebenfalls nicht nachzuvollziehen sind die Annahmen zu dem Parkplatzlärm auf dem Park- 	<p>s.o.</p>

<p>platz der Peene-Werft. Die Geräuschimmissionsprognose geht davon aus, dass der Parkplatz der Peene-Werft nachts nur zur Hälfte belegt ist, weshalb für die Prognose der Geräuschimmissionen in der Nachtzeit nur 70 statt 150 Pkw und nur zwei statt vier Fahrbewegungen angesetzt wurden (Ziffer 4.3.3.1, S. 25).</p> <p>Bei einem regulären Drei-Schicht-Betrieb hätte die Geräuschimmissionsprognose in einer worst-case-Betrachtung auch in der Nachtzeit von einer vollen Auslastung des Parkplatzes ausgehen müssen.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Zudem sind Lkw-Materialtransporte für die Peene-Werft - anders als für die Hausbootwerft (Ziffer 4.3.3.1, Seite 26)— in der Geräuschimmissionsprognose nicht berücksichtigt. Die Materialtransporte durch Lkw hätten auch für die Peene-Werft berücksichtigt werden müssen. Zwar werden die Materialtransporte durch Lkw für die Peene-Werft regelmäßig über die südlich gelegene Zufahrt Schiffbauerdamm abgewickelt. Falls diese Zufahrt jedoch aufgrund von Bauarbeiten oder aus ähnlichen Gründen unterbrochen ist und nicht genutzt werden kann, muss die Materiallieferung für die Peene-Werft über die Straße Am Speicher, die an das Plangebiet angrenzt, abgewickelt werden. Dann ist mit mindestens 20 Anlieferungen durch Lkw am Tag zu rechnen; das bedeutet 40 Lkw-Bewegungen pro Tag. Diese wären in der Geräuschimmissionsprognose mit anzusetzen gewesen. 	s.o.
<ul style="list-style-type: none"> • Die Geräuschimmissionsprognose geht auch insoweit von nicht zutreffenden Annahmen aus, als sie für die Hausbootwerft annimmt, die HanseYacht AG Greifswald sei ein der Hausbootwerft vergleichbarer Betrieb, weshalb die in der Bootsbauhalle der HanseYacht AG gemessenen Mittelwerte von 85 dB(A) für die Hausbootwerft angesetzt werden könnten. Es ist nicht richtig, dass es sich bei der Hausbootwerft und der HanseYacht AG um vergleichbare Bootsbaubetriebe handelt. Die HanseYacht AG stellt Bootsrümpfe ausschließlich aus Kompositmaterial her. Die Verarbeitung von Komposit ist mit deutlich geringeren Lärmimmissionen verbunden, als die Aluminiumbauweise, die bei der Hausbootwerft zum Einsatz kommt. Die Geräuschimmissionsprognose hätte für die Hausbootwerft mithin höhere Mittelwerte ansetzen müssen. 	s.o.
<ul style="list-style-type: none"> • Die Ermittlung der plangebietsinternen Geräuschquellen und die dort in Ansatz gebrachten Schalleistungspegel sind ebenfalls nicht plausibel. Für die Hausbootmarina geht die Geräuschimmissionsprognose davon aus, dass sich die Personen auf den Hausbooten nachts, d.h. zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr und in der Zeit von 6:00 Uhr bis 8:00 Uhr „besonders rücksichtsvoll“ verhalten (vgl. Ziffer 4.3.1, Seite 17), weshalb ein um die Hälfte reduzierter Schalleistungspegel angesetzt wird. Die Annahme, dass sich die Per- 	

<p>sonen in einem der Freizeitgestaltung dienenden Gebiet regelmäßig „besonders rücksichtsvoll“ verhalten und es insbesondere in den späten Abendstunden (22:00 Uhr bis 24:00 Uhr) und in den Morgenstunden von 6:00 Uhr bis 8:00 Uhr nicht zu einer stärkeren Geräuschbeeinträchtigung kommt, ist durch nichts plausibilisiert. Diese Annahme ist schlicht nicht lebensnah. Lebensnah wäre es anzunehmen, dass Urlauber auf den Hausbooten sich auch in den späten Abendstunden auf Deck aufhalten, lauter sprechen und Musik hören und sich morgens an Deck aufhalten, um ggf. eine Ausfahrt mit dem Hausboot zu machen.</p>	<p>Der Erlass einer Hafenerordnung ist gemäß § 8 WVHaSiG M-V (Betriebspflicht und ordnungsgemäßer Betrieb) erforderlich und allgemein üblich.</p>
<p>Die Lärmimmissionsprognose liegt insgesamt nicht - wie es die Rechtsprechung aber verlangt -, „auf der sicheren Seite“. Hätte der Gutachter bei seiner Geräuschimmissionsprognose realistische Annahmen zu Grunde gelegt, wäre er zu dem Ergebnis gekommen, dass die ermittelten Schalleistungspegel, die bereits nach der heutigen Prognose teilweise über den Richtwerten nach der TA Lärm liegen, in dem Plangebiet insgesamt nicht eingehalten werden können. Die Planung verstößt mithin gegen den Trennungsgrundsatz gem. § 50 BImSchG, wonach für eine bestimmte Nutzung vorgesehene Flächen einander so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere Freizeitgebiete, so weit wie möglich vermieden werden (vgl. allg. BVerwG, Beschl. v. 22.6.2006, 4 BN 17/06, Juris).</p> <p>Der Bebauungsplan leidet an einem erheblichen Abwägungsfehler. Die Mängel der Geräuschimmissionsprognose führen dazu, dass diese insgesamt unbrauchbar ist. Die Planung beruht darauf, dass in den neu auszuweisenden Sondergebieten die Vorbelastung durch den zulässigen Betrieb der Peene-Werft und der Hausbootwerft gesetzten Immissionsgrenzen nicht überschritten werden. Eine solche Aussage kann jedoch nur auf einer vollständigen und fehlerfreien Geräuschimmissionsprognose getroffen werden, die insgesamt „auf der sicheren Seite“ liegt. Die Geräuschimmissionsprognose legt hier aber unrealistische Annahmen zugrunde, die zwingend zu einer geringeren als der tatsächlich möglichen Vorbelastung führen müssen. Legt die Planung diese Geräuschimmissionsprognose zugrunde und geht davon aus, dass die Planung angesichts der ermittelten Vorbelastung zulässig wäre, berührt dies als wesentlicher Mangel die Planung und führt zur Unwirksamkeit des Bebauungsplans (vgl. OVG Greifswald, Beschl. v. 30.7.2013, 3 M 122/13, Juris Rn. 24).</p>	<p>s.o. Die Geräuschimmissionsprognose und der Entwurf des B-Planes Nr. 29 wurden überarbeitet.</p>
<p>5. Unzulässige Verlagerung des Immissionskonflikts auf späteren Zeitpunkt Die Geräuschimmissionsprognose belegt trotz der oben unter 3. und 4. aufgezeigten Mängel, dass die Stadt Wolgast die durch den Bebauungsplan</p>	<p>s.u.</p>

<p>Nr. 29 „Am Stadthafen“ hervorgerufenen Immissionskonflikte zwischen den bestehenden Gewerbebetrieben der Peene-Werft, der Hausbootwerft und der geplanten Gewerbenutzung einerseits und der geplanten schutzwürdigen Bebauung (namentlich den geplanten Betrieben des Beherbergungsgewerbes, der Ferienwohnungen und der Hausbootmarina) andererseits bislang nicht gelöst hat. Nach der Rechtsprechung des OVG Greifswald darf eine Bauleitplanung nicht dazu führen, dass Immissionskonflikte letztlich ungelöst bleiben. Sollen die Immissionskonflikte in einem späteren (Genehmigungs-) Verfahren gelöst werden, muss sichergestellt sein, dass diese Lösung verwirklicht wird:</p> <p>„Ein Bebauungsplan hat die von ihm aufgeworfenen Immissionskonflikte grundsätzlich zu bewältigen. Die Planung darf nicht dazu führen, dass Konflikte, die durch sie hervorgerufen werden, zulasten betroffener Belange letztlich ungelöst bleiben. Dies schließt eine Verlagerung von Problemlösungen aus dem Bauleitplanverfahren auf nachfolgendes Verwaltungshandeln nicht aus. Von einer abschließenden Konfliktbewältigung im Bebauungsplan darf die Gemeinde Abstand nehmen, wenn die Durchführung der als notwendig erkannten Konfliktlösungsmaßnahmen außerhalb des Planungsverfahrens auf der Stufe der Verwirklichung der Planung sichergestellt ist und nicht die Grundzüge der Planung betroffen sind. Überschritten sind die Grenzen zulässiger Konfliktverlagerung erst dann, wenn bereits im Planungsstadium absehbar ist, dass sich der offen gelassene Interessenkonflikt auch in einem nachfolgenden Verfahren nicht sachgerecht lösen lassen wird. Ob eine Konfliktbewältigung durch späteres Verwaltungshandeln gesichert oder wenigstens wahrscheinlich ist, hat die Gemeinde, da es um den Eintritt zukünftiger Ereignisse geht, prognostisch zu beurteilen (BVerwG, B. v. 20.04.2010 - 4 BN 17.10; B. v. 15.10.2009 - 4 BN 53.09 BRS 74 Nr. 17).“ (OVG Greifswald Urt. v. 25.11.2015, 3 K 7/14, BeckRS 2016, 43227)</p>	
<p>Das ist vorliegend nicht der Fall. Im Einzelnen:</p> <p>a) Geschäfte</p> <p>Für den plangebietsinternen Gewerbelärm durch Geschäfte und Gaststätten kommt die Geräuschemissionsprognose zu dem Ergebnis, dass die Öffnungszeiten auf 8:00 Uhr bis 21:00 Uhr zu beschränken sind (Ziffer 4.3.2, Seite 18). Es steht damit nach der Geräuschemissionsprognose fest, dass die geplanten gewerblichen Tätigkeiten im Plangebiet tagsüber zwischen 6:00 Uhr und 8:00 Uhr und 21:00 Uhr und 22:00 Uhr aus Lärmschutzgründen nicht zulässig sind. Nachts ist ein Offenhalten der Geschäfte aus immissionsschutzrechtlichen Gründen insgesamt nicht zulässig.</p> <p>Eine Beschränkung des in dem Plangebiet entstehenden Lärms durch die Gewerbebetriebe mittels einer Beschränkung der Ladenöffnungszeiten, wie</p>	

<p>sie in Ziffer III.8 der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 29 vorgesehen ist, ist ungeeignet, die Einhaltung der Lärmrichtwerte zu gewährleisten. Nach § 3 Abs. 1 Ladenöffnungsgesetz für Mecklenburg-Vorpommern (LOG) dürfen Ladengeschäfte montags bis freitags ohne zeitliche Beschränkung und samstags von 0:00 Uhr bis 22:00 Uhr öffnen. Eine Beschränkung dieser gesetzlichen Ladenöffnungszeiten durch einen Bebauungsplan ist nicht zulässig. Es steht dem kommunalen Satzungsgeber nicht frei, die durch Art. 12 Abs. 1 GG verbürgte Berufsfreiheit der Geschäftsinhaber durch einen Bebauungsplan stärker zu beschränken, als durch das Ladenöffnungsgesetz des Landes vorgesehen. Die Ziffer III.8 der textlichen Festsetzungen wäre wegen eines Verstoßes gegen die gesetzliche Regelung in § 3 Abs. 1 Satz 1 LOG und die Berufsfreiheit der Ladenbetreiber nach Art. 12 Abs. 1 GG nichtig. Geschäfte dürften daher auch außerhalb der Beschränkungen der Ziffer III.8 der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans geöffnet sein. Das würde zu einer weiteren Überschreitung der Lärmrichtwerte führen. Der durch die Planung hervorgerufene Immissionsschutzkonflikt ist in dem Planverfahren nicht gelöst; eine Lösung ist auch nicht in einem späteren Genehmigungsverfahren möglich. Der Bebauungsplan verstößt mithin gegen das Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 3 BauGB.</p>	<p>Bei Ziffer III.9 des Teil B handelt es sich um einen Hinweis für nachfolgende Genehmigungsverfahren. Die Beschränkung von Betriebszeiten in Baugenehmigungsverfahren ist zulässig und üblich, entzieht sich jedoch planungsrechtlichen Festsetzungen.</p>
<p>b) Hausbootmarina Hinsichtlich der vergleichbar einem allgemeinen Wohngebiet zu schützenden Hausbootmarina hat der Bebauungsplan den Immissionskonflikt vollständig ausgeblendet und ihn daher nicht gelöst. Bereits aus diesem Grund liegt ein beachtlicher Verstoß gegen das Abwägungsgebot nach § 1 Abs. 3 BauGB vor.</p>	<p>s.o., Die Lärmrichtwerte für ein allgemeines Wohngebiet sind für die Marina nicht einschlägig. Im Text Teil B Punkt I.3 Wasserfläche „Hafen“ wurde die Bezeichnung „Liegeplätze für Hausboote“ gestrichen. Im Entwurf der Satzung, Stand 04.03.2020, lautet die Festsetzung wie folgt: „Auf den dafür vorgesehenen Flächen sind Liegeplätze für Boote (Motorjachten) zulässig.“</p>
<p>Aber auch hinsichtlich der möglichen, von der Hausbootmarina ausgehenden Geräuschemissionen bleibt der durch die Planung hervorgerufene Immissionskonflikt in unzulässiger Weise ungelöst. In Ziffer III.8 der textlichen Festsetzungen bestimmt der Bebauungsplan, dass für die Hausbootmarina eine Hafenordnung festzulegen ist, die „geräuschintensive Aktivitäten“ nach 22:00 Uhr und in einer morgendlichen Ruhezeit bis 8:00 Uhr untersagt und festlegt, dass Hausboote nur in einem Zeitraum von 8:00 Uhr bis 22:00 Uhr ein- und auslaufen dürfen. Einweisungen und Übergaben der Hausboote sowie Wartungsarbeiten sollen ebenfalls nur im Zeitraum von 8:00 Uhr bis 22:00 Uhr zulässig sein. Eine entsprechende Hafenordnung gibt es bislang nicht. Es ist auch völlig offen, wie sichergestellt werden soll, dass Touristen, die die Hausboote chartern, durch diese Festlegung</p>	<p>Der Erlass einer Hafenordnung ist gemäß § 8 WVHaSiG M-V (Betriebspflicht und ordnungsgemäßer Betrieb) erforderlich und allgemein üblich.</p>

<p>im Bebauungsplan oder eine Bestimmung in der Hafenordnung verpflichtet werden sollen, keine geräuschintensiven Aktivitäten durchzuführen. Unklar ist bereits, was geräuschintensive Aktivitäten sind und welche Lärmrichtwerte bei Aktivitäten nach 22:00 Uhr einzuhalten sind. Ziffer III.8 der textlichen Festsetzungen verstößt insoweit gegen den Bestimmtheitsgrundsatz nach Art. 20 Abs. 3 GG. Der Begründung zum Bebauungsplan ist zudem zu entnehmen, dass die Hausboote „über den Hafen“ verchartert werden sollen (Seite 12 der Begründung). Die Hausboote sollen also von der Wolgaster Hafengesellschaft mbH verchartert werden. Mangels Beleihung kann die Wolgaster Hafengesellschaft mbH aber nicht durch ein „Verwaltungshandeln“ (so aber die Anforderung von OVG Greifswald, Urt. v. 25.11.2015, 3K 7/14, BeckiRS 2016, 43227) gegenüber den Gästen sicherstellen, dass die Ruhezeiten beachtet werden. Eine Lösung des Geräuschimmissionskonflikts erfolgt daher nur scheinbar auf dem Papier. Tatsächlich wird der Immissionschutzkonflikt, der durch die Bauleitplanung hervorgerufen wird, indessen nicht gelöst. Auch aus diesem Grund liegt ein beachtlicher Verstoß gegen das Abwägungsgebot nach § 1 Abs. 3 BauGB vor.</p> <p>Die - wenn auch unzureichende - Geräuschimmissionsprognose zeigt bereits zum jetzigen Zeitpunkt, dass die Planung der Hausbootmarina mit dem Betrieb der Hausbootwerft und der Peene-Werft unvereinbar ist.</p>	
<p>c) SO-Teilfläche B - geplante Beherbergungsbetriebe und Ferienwohnungen</p> <p>In dem Plangebiet und insbesondere in SO-Teilfläche B kommt es hinsichtlich des geplanten Hotelbetriebs zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte durch die Vorbelastung und die in dem Plangebiet geplanten Gewerbebetriebe (Geräuschimmissionsprognose, Ziffer 5.4). Es ist völlig offen, ob der Immissionskonflikt gelöst ist.</p>	<p>s.o.</p> <p>Die Geräuschimmissionsprognose und der Entwurf des B-Planes Nr. 29 wurden überarbeitet. Es erfolgte eine erneute Beteiligung. Beherbergungsbetriebe und Ferienwohnungen sind demnach nicht mehr Bestandteil der Planung.</p>
<p>In der textlichen Festsetzung 1.6.3 setzt der Planentwurf passive Schallschutzmaßnahmen dergestalt fest, dass die zur Peene-Werft gerichtete gesamte Südostfassade und das 4. OG der Südwestfassade des geplanten Hotelgebäudes sowie die schutzbedürftigen Räume der Nordwestfassade und der Ostfassade der geplanten Bebauung im Sondergebiet Teilfläche C - gemeint ist wohl „B“ - keine zu öffnenden Fenster aufweisen dürfen. Die Festlegung von Maßnahmen des passiven Schallschutzes in einem Bebauungsplan sind aber nur in engen Grenzen planerisch zulässig. Das Bundesverwaltungsgericht hat entschieden, dass nicht zu öffnende Fenster nur vorgesehen werden dürfen, wenn diese bauordnungsrechtlich zulässig sind:</p> <p>„Schließlich bietet auch der Gesichtspunkt der architektonischen Selbsthilfe keine Rechtfertigung für die vom Oberverwaltungsgericht für zulässig</p>	<p>s.o.</p>

<p>angesehene Konfliktlösung mit Mitteln des passiven Lärmschutzes. Zwar trifft es im Ausgangspunkt zu, dass sich aus dem Rücksichtnahmegebot die Obliegenheit des Bauherrn ergeben kann, durch Maßnahmen der architektonischen Selbsthilfe den Lärmkonflikt mit einem benachbarten Gewerbebetrieb in einer Weise zu lösen, die die Zumutbarkeit der ihn treffenden Immissionen gewährleistet und somit die Erteilung der Baugenehmigung für sein Vorhaben ermöglicht. Auf dieser Grundlage können dem Bauherrn im Anwendungsbereich der TA Lärm aber nur mit diesem Regelwerk vereinbare Gestaltungsmittel oder bauliche Vorkehrungen abverlangt werden. Das schließt immissionsreduzierende Maßnahmen wie Veränderungen der Stellung des Gebäudes, des äußeren Zuschnitts des Hauses oder der Anordnung der Wohnräume und der notwendigen Fenster, ohne Weiteres mit ein (vgl. Urteil vom 23. September 1999 a.a.O. S. 323). Dasselbe gilt, soweit dies bauordnungsrechtlich zulässig ist, für den Einbau nicht zu öffnender Fenster (vgl. Beschluss vom 7. Juni 2012 - BVerwG 4 BN 6.12 - juris), die keine relevanten Messpunkte im Sinne von Nr. 2.3 der TA Lärm i. V.m. Nr. A.1.3 ihres Anhangs darstellen. Passiver Lärmschutz als Mittel der architektonischen Selbsthilfe kann daher nur außerhalb des Anwendungsbereichs der TA Lärm und bei - hier nicht einschlägiger - Anwendung solcher Regelwerke in Betracht kommen, die diese Möglichkeit zulassen (vgl. Urteil vom 22. März 2007- BVerwG 4 CN2.06 - BVerwGE 128, 238 Rn. 16 f)." (BVerwG, Urt. v. 29.11.2012, 4 C 8/11, Juris Rn. 26; Hervorhebung nur hier)</p>	
<p>Ob nicht zu öffnende Fenster vorliegend bauordnungsrechtlich zulässig wären, hat die Stadt Wolgast nicht geprüft. Gemäß § 33 Abs. 1 LBauO müssen mindestens zwei voneinander unabhängige Rettungswege ins Freie vorhanden sein. Die Fenster der Zimmer, die sich nach den Festsetzungen des Bebauungsplans nicht öffnen lassen dürfen, scheiden als Rettungsweg naturgemäß aus. Ob sichergestellt werden kann, dass in dem Hotel für die betroffenen Zimmer nach wie vor zwei unabhängige Rettungswege im Sinne von § 33 Abs. 1 LBauO vorgehalten werden können, hat die Stadt Wolgast bei ihren Planungen bei der Festsetzung der Ziffer 1.6.3 nicht geprüft. Sie hat es also dem Zufall überlassen, ob der Immissionskonflikt durch die Festsetzung in einem späteren Genehmigungsverfahren gelöst werden kann. Das ist nicht zulässig. Voraussetzung für eine Verlagerung der Konfliktlösung außerhalb des Planungsverfahrens ist nach der Rechtsprechung des OVG Greifswald, dass die Umsetzung der Konfliktlösungsmaßnahmen bei der Durchführung der Planung sichergestellt ist (OVG Greifswald Urt. v. 25.11.2015, 3 K 7/14, BeckRS 2016, 43227). Das ist vorliegend nicht der Fall. Der Bebauungsplan verstößt mithin auch insoweit gegen das Gebot der</p>	<p>s.o.</p>

Konfliktlösung als Ausprägung des Abwägungsgebots gemäß § 1 Abs. 3 BauGB.	
Wir behalten uns weiteren Vortrag vor. Soweit Sie mit Ihrem Schreiben vom 20.7.2017 implizieren, dass ein späterer Vortrag präkludiert wäre, erlauben wir uns darauf hinzuweisen, dass die Präklusionsregel in § 47 Abs. 2a VwGO a.F. mit Wirkung zum 2.7.2017 aufgehoben worden ist. Das Bauleitverfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 29 „Am Stadthafen“ muss sicherstellen, dass der Werftbetrieb der Peene-Werft durch die neu geplanten baulichen Nutzungen nicht beeinträchtigt oder beschränkt wird. Wir bitten um eine weitere Beteiligung an dem Verfahren.	s.o.
<p><u>Stellungnahme vom 24.04.2017</u></p> <p>1. Peene-Werft kein Träger öffentlicher Belange</p> <p>Die Stadt Wolgast hat die Peene-Werft GmbH & Co. KG („Peene-Werft“) im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB als sonstigen Träger öffentlicher Belange beteiligt. Der guten Form halber möchten wir klarstellen, dass die Peene-Werft kein Träger öffentlicher Belange im Sinne von § 4 Abs. 2 BauGB ist. Private wie die Peene-Werft sind nur dann Träger öffentlicher Belange, wenn sie mit hoheitlichen Aufgaben betraut sind. Die Peene-Werft ist nicht mit einer öffentlichen Aufgabe betraut.</p> <p>Richtigerweise wäre die Peene Werft im Rahmen von § 3 Abs. 2 BauGB zu beteiligen. Wir behalten uns daher vor, weitere Anregungen und Einwendungen bis zum Ende der öffentlichen Auslegung nach § 3 BauGB, d.h. bis zum 8.5.2017, vorzutragen.</p>	<p><u>Die Stellungnahme vom 24.04.2017 bezieht sich auf einen früheren Planungsstand.</u></p> <p>Die Geräuschimmissionsprognose und der Entwurf des B-Planes Nr. 29 wurden überarbeitet. Es folgten erneute Beteiligungen der betroffenen Träger öffentlicher Belange und sonstiger Betroffener, sowie weitere öffentliche Auslegungen mit den geänderten Entwurfsunterlagen.</p>
<p>2. Immissionsschutz</p> <p>Die Peene-Werft ist Inhaberin einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung für den Betrieb einer Anlage zum Bau von Schiffen aus Metall (Werft) am Standort Schiffbauerdamm 1, 17438 Wolgast. Mit einer nachträglichen Anordnung vom 30.9.2003 hat das Staatliche Amt für Umwelt und Natur Ueckermünde für den Werftbetrieb die folgenden Immissionsrichtwerte festgelegt: Tagsüber soll ein Immissionsrichtwert von 60 dB(A) und in der Nacht ein Immissionsrichtwert von 45 dB(A) nicht überschritten werden. Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen die Immissionsrichtwerte dabei tags um nicht mehr als 30 dB(A) und nachts um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten. Bei den kurzzeitigen Geräuschspitzen sind also Immissionshöchstwerte von 90 dB(A) tags und 65 dB(A) nachts bei dem Werftbetrieb zulässig.</p>	<p>Die Geräuschimmissionsprognose und der Entwurf des B-Planes Nr. 29 wurden überarbeitet.</p>
Den Entwurfsplanungen für den Bebauungsplan Nr. 29 „Am Stadthafen“ haben wir entnommen, dass nördlich des Werftgeländes der Peene-Werft ein Sondergebiet Hafen festgesetzt werden soll. Ziffer 1.6.2 der textlichen Festsetzungen zu dem	s.o.

<p>Entwurf des Bebauungsplans Nr. 29 „Am Stadthafen“ (Stand: 15.3.2017) setzt schalltechnische Orientierungswerte für auf die geplanten baulichen Anlagen einwirkende Geräusche fest. Danach dürfen für die geplante SO-Teilfläche B tags 60 dB(A) und nachts 45 dB(A) nicht überschritten werden. Für die geplanten SO - Teilflächen A, C und D gelten Orientierungswerte von 65 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts. Diese Festsetzungen dürfen den immissionsschutzrechtlich genehmigten Werftbetrieb nicht beschränken.</p>	
<p>Aus den textlichen Festsetzungen ergibt sich nicht, dass kurzzeitig einwirkende Geräuschspitzen diese Orientierungswerte übersteigen dürfen und in den SO-Teilflächen A bis D hinzunehmen wären. Wie bereits ausgeführt, erlaubt die nachträgliche Anordnung des Staatlichen Amts für Umwelt und Natur Ueckermünde vom 30.9.2003 der Peene-Werft den Betrieb der Werft, bei dem einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen tags bis zu 90 dB(A) und nachts bis zu 65 dB(A) erreichen können. Es ist nicht auszuschließen, dass die Geräuschspitzen der Werft vereinzelt stärker auf die geplanten Anlagen einwirken, als dies Ziffer I.6.2 der textlichen Festsetzungen zulassen würde. Diese kurzzeitigen Geräuschspitzen sind aber für den Betrieb der Werft notwendig; in den Planungen für den Bebauungsplan Nr. 29 „Am Stadthafen“ sollte das seinen Niederschlag finden. Wir regen deshalb an, die Ziffer I.6.2 der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 29 „Am Stadthafen“ nach dem Satz „Diese schalltechnischen Orientierungswerte dürfen von den auf die schutzbedürftigen baulichen Anlagen einwirkenden Geräusche nicht überschritten werden. um folgenden Satz zu ergänzen:</p> <p>„Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen von den auf die schutzbedürftigen baulichen Anlagen einwirkenden Geräusche dürfen die Orientierungswerte tags um nicht mehr als 30 dB(A) und nachts um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten.“</p> <p>Damit wäre den immissionsschutzrechtlichen Belangen der Peene-Werft Rechnung getragen.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Zulässigkeit einer Überschreitung mit kurzzeitig einwirkenden Geräuschspitzen im angegebenen Umfang entspricht den Regelwerken und ist daher auch ohne ausdrückliche Erwähnung zulässig. Um Unklarheiten auszuschließen, kann die Festsetzung jedoch wie vorgeschlagen ergänzt werden.</p>
<p>3. Erschließung</p> <p>Der Begründung zu dem Bebauungsplan Nr. 29 „Am Stadthafen“ (Stand: Offenlagefassung, S. 20) haben wir entnommen, dass die verkehrliche Erschließung des Plangebiets teilweise über die Straße „Am Speicher“ abgewickelt werden soll. Bei der Planung der verkehrlichen Erschließung des Plangebiets ist zu beachten, dass es sich bei der Straße „Am Speicher“ um eine wesentliche Zufahrtsstraße für den Werkverkehr, die Feuerwehr und den Hauptparkplatz der Peene-Werft handelt. Es sollte sichergestellt sein, dass durch die Schaffung des neuen Plangebiets eine Beeinträchtigung der Nutzung der Straße „Am Speicher“ für den Werftbetrieb nicht entsteht. Es muss sichergestellt sein, dass beide Verkehre der Verkehr zu und von</p>	<p>Die öffentliche Straße Am Speicher soll ordnungsgemäß ausgebaut werden. Bei der Umsetzung der Baumaßnahme werden die Belange der Peene-Werft berücksichtigt.</p>

der Peene-Werft und der durch den Bebauungsplan Nr. 29 „Am Stadthafen“ neu ausgelöste Verkehr - über die Straße „Am Speicher“ abgewickelt werden können.	
Wir würden Sie bitten wollen, uns weiter an dem Bebauungsplanverfahren zu beteiligen.	

5.2) CERAVIS Real Estate GmbH

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p>Die Stellungnahme vom 26.07.2018 verweist auf die Stellungnahme vom 04.05.2017</p> <p><u>Stellungnahme vom 25.09.2017</u> Ich nehme Bezug auf Ihr Schreiben vom 20. Juli 2017. Ich konnte mich mittlerweile mit meiner Mandantin abstimmen. Ich muss Ihnen mitteilen, dass die beiden Gutachten, die Geräuschimmissionsprognose (Stand 19. Juni 2017) und die Erschütterungsmessungen (Stand 30.06.2017), von der Ceravis Real Estate GmbH abgelehnt werden. An den Tagen der Begutachtung fanden keine Warenbewegungen auf und zum Grundstück der Ceravis Real Estate GmbH statt. Es können folglich keine relevanten Erschütterungen gemessen worden sein. Entsprechendes gilt für das Lärmgutachten. Mit den Gutachten können somit keine hinreichenden Lärm- und Erschütterungsermittlungen für das Bebauungsplanverfahren durchgeführt worden sein. Daher werden alle geänderten Bebauungsplanentwürfe gleichfalls abgelehnt.</p>	<p>Die <u>Die Stellungnahme vom 25.09.2017 bezieht sich auf einen früheren Planungsstand</u> Die Geräuschimmissionsprognose und der Entwurf des B-Planes Nr. 29 wurden überarbeitet. Es folgten erneute Beteiligungen betroffenen Träger öffentlicher Belange und Sonstiger Betroffener, sowie erneute Beteiligungen der Öffentlichkeit mit den geänderten Unterlagen.</p>
<p><u>Stellungnahme vom 04.05.2017</u> Meine Mandantin bat mich, Ihnen im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs Nr. 29 und der geplanten Festsetzung von Sondergebieten „Hafen“ mitzuteilen, dass die CERAVIS Real Estate GmbH den Bebauungsplanentwurf Nr. 29 ablehnt und hiergegen auch nach der öffentlichen Auslegung mit allen rechtlichen Mitteln vorgehen wird.</p>	<p>Die <u>Die Stellungnahme vom 04.05.2017 bezieht sich auf einen früheren Planungsstand.</u> Die Geräuschimmissionsprognose und der Entwurf des B-Planes Nr. 29 wurden überarbeitet. Es folgten erneute Beteiligungen betroffenen Träger öffentlicher Belange und Sonstiger Betroffener, sowie erneute Beteiligungen der Öffentlichkeit mit den geänderten Unterlagen.</p>
<p>1. Sachverhalt Meine Mandantin ist Eigentümerin von Flächen im Bereich des Hafens der Stadt Wolgast (Flur 21, Flurstücke 64/10, 70/3, 69/3, 68/3). Meine Mandantin und die mit ihr verbundenen Unternehmen nutzen die Flächen derzeit nicht, beabsichtigen aber, die frühere gewerblich-industrielle Nutzung, konkret: die Getreideverfälschung nach der Ernte und die Lagerung und den Verkauf von Düngemitteln, wieder aufzunehmen. Die Grundstücke meiner Mandantin gehören nicht zum Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs Nr. 29, sie sind aber unmittelbar von dessen Geltungsbereich umgeben. Der Bebauungsplanent-</p>	<p>Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das Flurstück 67/1 wurde nicht als der CERAVIS Real Estate GmbH zugehörig benannt, es wird jedoch davon ausgegangen, dass dieses Flurstück ebenfalls dem Einwandgeber zuzurechnen ist. Eine industrielle Nutzung im Sinne § 9 BauNVO ist derzeit und war auch in der Vergangenheit unzulässig (vgl. immissionsschutzrechtliche Nebenbestimmung 2.1.2 im Genehmigungsbescheid 80.53.00/94/09.11.2 vom 13.06.1995, Einstufung der Fläche als Gewerbegebiet).</p>

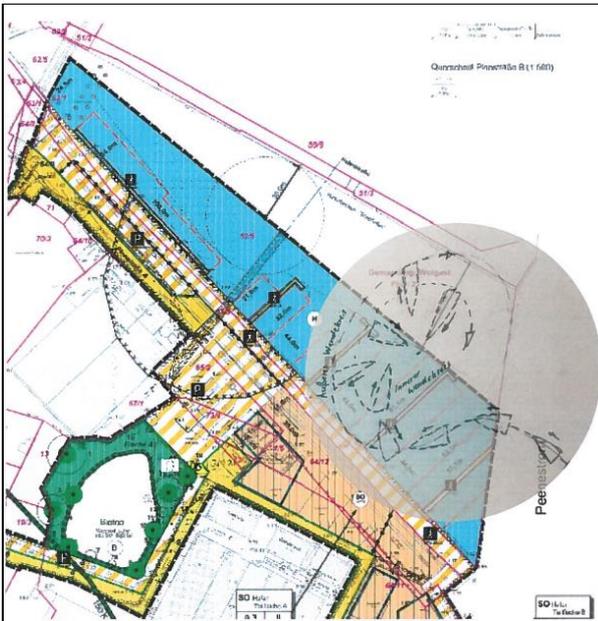
<p>wurf sieht u.a. die Festsetzung von mehreren Sondergebieten „Hafen“ für tourismusorientierte Dienstleistungsbetriebe vor. Im Sondergebiet „Hafen“ Teilfläche B sollen darüber hinaus Beherbergungsbetriebe und Ferienwohnungen zulässig sein.</p>	
<p>2. Unwirksame Planung</p> <p>Die beabsichtigte Planung zeigt sich bereits im Zustand des Aufstellungsbeschlusses als offensichtlich rechtswidrig und unwirksam. Hierzu im Einzelnen:</p> <p>a) Für die planerische Abwägung gilt maßgeblich das Trennungsgebot des § 50 BImSchG. Danach sind bei raumbedeutsamen Planungen - wie vorliegend - die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete so weit wie möglich vermieden werden.</p> <p>In diesem Zusammenhang gilt, dass der Grundsatz der zweckmäßigen Zuordnung von unverträglichen Nutzungen eines der wesentlichsten Elemente einer geordneten städtebaulichen Planung und Entwicklung ist. Daraus folgt, dass Wohngebiete und sonstige Gebiete mit entsprechend schutzwürdigen Nutzungen - wie den hier angeordneten Sondergebieten, die eine ebenso schutzwürdige Hotel- und Ferienwohnungsnutzung zulassen sollen - und die ihrem Wesen nach umgebungsbelastenden Gewerbe- und Industriegebiete nicht nebeneinander liegen dürfen (Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, § 1, Rn. 228). Dabei ist dem Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG im Rahmen der planerischen Abwägung eines Bebauungsplanverfahrens ein besonderes Gewicht zuzumessen, wodurch die planerische Gestaltungsfreiheit eingeschränkt ist (BVerwG, Beschluss vom 7. Juni 2004, Az. 4 BN 16/04, Rn. 4).</p> <p>Vorliegend krankt der Bebauungsplanentwurf Nr. 29 schon daran, dass der Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG offensichtlich vollständig ignoriert werden soll. Die Stadt Wolgast will schutzwürdige Sondergebiete an Flächen grenzen lassen, die gewerblich-industriell genutzt werden.</p> <p>Es ist auch nicht ersichtlich, dass der Trennungsgrundsatz vorliegend nicht eingehalten werden muss, weil sich der planerische Konflikt schädlicher Umwelteinwirkungen auf schutzwürdige Baugebiete nicht stellt.</p> <p>Da nicht ersichtlich ist, wie das hohe Gewicht des Trennungsgrundsatzes nach § 50 BImSchG im anstehenden Planungsverfahren angemessen berücksichtigt werden kann, ist schon heute festzustellen, dass dieser Trennungsgrundsatz durch die angedachte Planung verletzt wird, weshalb die Planung offensichtlich rechtswidrig ist.</p>	<p>s.o.</p> <p>Die Geräuschemissionsprognose und der Entwurf des B-Planes Nr. 29 wurden überarbeitet.</p> <p>Es ist jedoch darauf hinzuweisen: Eine Wohnnutzung im Sinne §§ 3, 4, 4a, 6 BauNVO ist im Geltungsbereich nicht vorgesehen und ausweislich der Festsetzungen unzulässig und war zu keinem Zeitpunkt beabsichtigt. Vielmehr dient das Sondergebiet „Hafen“ ausschließlich gewerblichen Nutzungen, d.h. der Ansiedlung tourismusorientierter Dienstleistungsbetriebe aus Handel, Gastgewerbe und Unterhaltung auf den landseitigen Flächen des Hafens. Auf eine Beherbergung und Ferienwohnen wurde im Verfahren verzichtet.</p> <p>Als schalltechnische Orientierungswerte wurden für das Sondergebiet tags 65 dB(A) und nachts 50 dB(A) festgesetzt. Die Werte orientieren sich für die Teilflächen A, C, D an den Orientierungswerten nach DIN 18009 für Gewerbegebiete. Direkt angrenzend an besagte Flurstücke des Einwandgebers setzt der B-Plan öffentliche wie private Verkehrsflächen fest, die immissionsrechtlich keine Schutzbedürftigkeit erfordern. Die Grünfläche (als Puffer um das gesetzlich nach NatSchAG M-V geschützte Biotop) ist Bestand.</p> <p>Zur Unzulässigkeit industrieller Nutzungen s.o.</p>

<p>b) Wie bereits im Rahmen des Trennungsgrundsatzes angesprochen, kann meine Mandantin zudem gegen die Planänderung geltend machen, dass die Lärmbelange in den Sondergebieten mit schutzwürdigen Nutzungen nicht gewahrt werden und damit ein planerischer Konflikt entsteht, der auf der Ebene des Bebauungsplanverfahrens gelöst werden muss, dort aber nicht gelöst werden kann.</p> <p>So ist zu erwarten, dass die für die geplanten Sondergebiete mit Hotel- und Ferienwohnungsnutzung geltenden Lärmschutzwerte nach der DIN 18005 bzw. der TA-Lärm nicht eingehalten werden. In diesem Fall hätte meine Mandantin jedoch Probleme, sollte sie die planungsrechtlich zulässige gewerblich-industrielle Nutzung wieder aufnehmen. Denn sie müssten wegen der dynamischen Betreiberpflichten nach dem BImSchG ihren Betrieb entsprechend anpassen. Die Stadt als Plangeberin müsste diesen Konflikt daher noch im Bebauungsplanverfahren lösen, da die geplante schutzwürdige Bebauung an Bestandsbetriebe oder das Grundstück meiner Mandantin heranrückt, auf dem gewerblich-industrielle Nutzungen zulässig sind.</p> <p>In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass meine Mandantin ein Recht hat, gegen die heranrückende schutzwürdige Nutzung in Gestalt der angedachten Planung vorzugehen. Es handelt sich hierbei um einen Schutzbelang, wonach die Interessen meiner Mandantin an einer vollständigen Lösung des Plankonflikts in der planerischen Abwägung berücksichtigt, ermittelt und behandelt werden müssen. Ist dies nicht der Fall, besteht ein Abwägungsfehler, den meine Mandantin geltend machen darf und der zur Unwirksamkeit der Planung führt (vgl. Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB § 1, Rn. 232 unter Verweis u. a. auf BVerwG, Urteil vom 19. Januar 1989, Az. 7 C 77/87).</p>	<p>Eine gewerbliche Nutzung ist auch zukünftig zulässig, da die Fläche außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegt und sich die Gebietscharakteristik der Umgebung nicht in Richtung Misch- oder Wohngebiet verändert. Die zulässigen Lärmemissionen werden bei zukünftigen immissionsrechtlichen Genehmigungsverfahren wie bisher von der bereits vorhandenen Wohnbebauung im Umfeld des Betriebs bestimmt (z.B. Am Speicher 2, 4, Kronwiekstraße 3 bis 11, 13/13a, 47, Hafestraße 7, 10, 13).</p> <p>Ungeachtet der Möglichkeiten der Beibehaltung bzw. Wiederaufnahme einer gewerblichen Nutzung ist es aber langfristiges Planungsziel der Stadt, dass generell emittierende Nutzungen aus dem Stadthafen verdrängt werden sollen. Als Voraussetzung hierfür hat die Stadt den Südhafen als alternativen Standort (mit Möglichkeit gewerblicher Güteranbindung) entwickelt.</p>
<p>Meine Mandantin erwartet, dass der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 29 alsbald aufgehoben wird und bittet um entsprechende Mitteilung.</p>	<p>Der Grundstückseigentümer wurde mit den geänderten Unterlagen erneut am Verfahren beteiligt.</p>

5.3) Weisse Düne Segeltouren

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 20.12.2018</u></p> <p>Ich habe mir die Bebauungspläne für die Wassernutzungsfläche im Stadthafen Wolgast angesehen. Die Situation der verbleibende Hafennutzung entlang der von der Stadt Wolgast bewirtschafteten Kaianlage auf der Schlossinsel wird sich extrem verändern:</p> <p>Die Zufahrt zu den Liegeplätzen 5 und 6 wird schmaler. Die Breite der Durchfahrt ist dann abhängig von den dort liegenden Flusskreuzern und</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Planung dient der Entwicklung des maritimen Tourismus in Wolgast. Die Feststellung, dass es in der Saison Überkapazitäten an Schiffsaufkommen im Gegenangebot zu vorhandenen Liegeplätzen gibt, ist richtig. Bisher bestehen im städtischen Hafen nur die für große Schiffe ausgebauten Liegeplätze an der Kaikante (Liegeplätze 1 bis 6 sowie früher 8 bis 12), aber keine klassischen Sportbootliegeplätze. Erst eine gewisse Liegeplatzkapazität für Sportboote ermöglicht auch die Etablie-</p>

<p>vom Verkehr der Yachten und Hausboote im Hafen. Der Wendekreis für die Schifffahrt ist örtlich bei dem aktuellen Entwurf sehr eingeschränkt und begrenzt. Das wird für größere Schiffe zu einem Problem. Der Durchmesser mit 60 Metern stimmt nur wenn auf den Liegeplätzen 5 und 6 keine Schiffe liegen und wenn die Sportboote sich an die vorgegebenen Größen für die Liegeplätze halten. Die Weisse Düne hat eine Länge von über 40 Metern. Wenden könnte man das Schiff dort nur, wenn man es genau in die Mitte des Wendekreises platziert und es exakt um einen Punkt in der Mitte wenden kann ohne, dass das Schiff verdriftet. Das Manövrierverhalten von Fahrgastschiffen mit geringem Tiefgang ist nicht bei jeder Wettersituation gleich. Aus diesen Gegebenheiten ergibt sich folgende Tatsache:</p> <p>die Breite des Schiffes bei Seitenwind wird größer. Kommt hier zusätzlich Strömung dazu, kann es sein, dass ein Schiff fast quer zur Fahrrinne steht um dann wieder auf Spur zu kommen. Dieses auf Spur kommen braucht Platz. Je größer die Faktoren Wind und Strom, desto größer die Drift. Beim Einfahren in den Hafen muss man mit dem Schiff Geschwindigkeit mindern, was zusätzlich die Drift verstärken kann. Wenn zusätzlich die Peene in den Hafen strömt, ist die verbleibende Fahrrinne deutlich zu schmal.</p>	<p>rung eines Hafenmeisters als Ansprechperson für die Sportbootführer sowie den Aufbau einer geeigneten Grundversorgung mit Trinkwasser, Wasch- und Duschkmöglichkeiten, Stromanschluss, Versorgungseinrichtungen, etc.</p> <p>Der touristische Ausbau wird in der Stadt seit längerem verfolgt. Die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Konzeption wurde maßgeblich durch das städtische Hafenamt erarbeitet</p> <p>Die an der <i>Hafenstraße</i>, an der südlichen Schlossinsel befindlichen Liegeplätze 1 - 6 bleiben im städtischen Besitz. Die Steganlagen im Plangenbiet werden so bemessen, dass eine uneingeschränkte Nutzung der Liegeplätze 1 – 6 auch zukünftig möglich ist.</p>
<p>Aus diesen Gegebenheiten ergibt sich folgende Tatsache: die Breite des Schiffes bei Seitenwind wird größer. Kommt hier zusätzlich Strömung dazu, kann es sein, dass ein Schiff fast quer zur Fahrrinne steht um dann wieder auf Spur zu kommen. Dieses auf Spur kommen braucht Platz. Je größer die Faktoren Wind und Strom, desto größer die Drift. Beim Einfahren in den Hafen muss man mit dem Schiff Geschwindigkeit mindern, was zusätzlich die Drift verstärken kann. Wenn zusätzlich die Peene in den Hafen strömt, ist die verbleibende Fahrrinne deutlich zu schmal. Mehr Liegeplätze bedeuten natürlich mehr Schiffsverkehr: normale an - und ablegende Boote, Boote die auf den Brückenzug warten, Segelschulen mit ihren Übungsbooten. Kommt es zu plötzlichen Abstoppmanövern (z. B. wegen umherirrenden Gastliegern), ist der Schraubeneffekt von Schiffen nicht zu vernachlässigen. Auch hier kommt es nicht selten vor, dass man als Schiffsführer mit seinem Schiff plötzlich quer im Hafen steht. Heikle Situationen gibt es regelmäßig in der Saison beim Brückenzug der Peenebrücke Wolgast.</p> <p>Gerade beim Einfahren in den Hafen braucht man Platz um mit den Faktoren Strom Wind und Verkehr Rechnung zu halten.</p>	<p>Es sei hier darauf hingewiesen, dass die Liegeplätze 1 und 2 (sowie die von der Peene-Werft genutzten) direkt am Peenestrom liegen. Größere Schiffe können im Peenestrom drehen und benötigen dazu nicht die Einfahrt des Stadthafens.</p>



Der geplante Wendekreis für Schiffe ist örtlich so eingeschränkt, dass er keine Ausweichmöglichkeit bietet. Durch Gas vorwärts und rückwärts geben um das Schiff zum Wenden zu bewegen ist der Wendekreis immer größer als eine Schiffslänge.

Das Problem für den Kapitän ist bei der vorliegenden Planung, dass man die Wendung des Schiffes nur an einem sehr begrenzten Platz einsetzen kann, um exakt auf dem Wendekreis zu bleiben. Wenn aus dem Kreis ein Oval werden sollte hat man schon ein Problem. Bei starkem Wind ist dieses Manöver also schon zum Scheitern verurteilt. Es gibt keine örtliche Flexibilität mehr um ein größeres Schiff zu wenden. Das heißt, um bei ungünstigen Windverhältnissen Fahrgastschiffe sicher zum Liegeplatz 5 und 6 zu manövrieren oder dort abzulegen, geschweige denn zu wenden, wird sehr risikoreich und dem zufolge nicht mehr möglich.

s.o.

Eine Kombination von Sportboothafen und Fahrgastschiffahrt muss gut geplant und überlegt sein. Der Hafen Eingang muss breit bleiben, um der Strömung des Peenestroms zu entgehen und das Schiff gegebenenfalls auch dort wenden zu können. Ein Wendekreis bei Schiffen beträgt je nach Manövriereigenschaften (Motorleistung, Tiefgang, Bugstrahlruder usw.) ca. zwei Schiffslängen. (bei der Weissen Düne sind das ca. 80 m). Nur sehr wenige Schiffe, mit zwei Schrauben oder Schottelantrieb können auf dem „Teller“ drehen. Das länger werden der Fingerstege Richtung Hafenausgang sehe ich als problematisch, genauso wie den Ort des Wendekreises. Ich habe versucht das Problem so objektiv wie möglich zu beleuchten und mich mit anderen Fahrgastschiffen ausgetauscht. Falls es hier Rückfragen gibt stehe ich und natürlich auch meine betroffenen Kollegen gerne zur Verfügung.

s.o.

5.4) Wolgaster Schiffsausrüster - mit Zustimmung weiterer Unternehmen

Anregungen und Bedenken	Abwägung
<p><u>Stellungnahme vom 03.01.2019</u></p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren, ich habe mich mit dem überarbeiteten Entwurf des Nutzungsplanes für den Wolgaster Stadthafen auseinandergesetzt und möchte Sie informieren, dass dieses Projekt dringend in seine bestehende Form angelehnt werden bzw. überarbeitet muss.</p>	<p>s.u.</p>
<p><u>Die eigene Hafengeschichte</u></p> <p>Ein Hafen, in diesem Fall Wolgast, ist seit Jahrhunderten Anlaufpunkt für Schiffe aller Art um Handel und Transport durchzuführen. Ein Hafenbecken hat auf Grund der geografischen Lage der angrenzenden Stadt eine bestimmte Form und Größe. Im Falle Wolgast ist es so, dass sich durch die Lage der Stadt am Peenestrom mit der Schlossinsel zwei Hafenbereiche erschlossen haben. Zum einen gab es die Stadthafen als Umschlagsplatz für Waren und Güter aus und in alle Welt und eben den Kleineren im Bereich als Fischereihafen.</p> <p>Wegen des ständig wachsenden und aufblühenden Handels ist der Stadthafen immer wieder verändert worden. Verändert bedeutet, es wurde mehr Kaikante und damit Liegeplätze für die zunehmende Schifffahrt geschaffen. Er gewann durch Aufschüttungen an Größe dazu, ohne seine Form und Struktur zu verlieren. Im Laufe der Jahrhunderte wechselte die Schifffahrt von Segel auf Maschinenkraft. Die Schiffe, die Wolgast ansteuerten, wurden zahlreicher und größer. Sie benötigten und mehr Platz, sowohl beim Manövrieren als auch an Liegefläche. Diese kann ich per Fotostrecke bildlich belegen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><u>Die Besonderheiten des Hafens</u></p> <p>Der (Stadt) Hafen Wolgast besaß seit seiner Entstehung schon die typische V-Form. Diese charakteristische Gegebenheit hatte bis heute seine Vor- und Nachteile. Bedingt durch die angrenzende Bebauung der Schlossinsel im Peenestrom, war der Hafen damit gewissen Strömungsverhältnissen ausgesetzt. Bei einlaufendem Strom drückten die Wassermassen von beiden Seiten ins Hafenbecken, was zum sprunghaften Anstieg des Wassers und zu Verströmungen führte. Die Wassermassen schossen im mittleren Teil (heutiger Bereich der kleinen Brücke) stark aneinander vorbei und führten im hinteren Stadthafenbereich zu starken Verwirbelungen im Hafen. Ähnliche Situationen ergeben sich beim auslaufenden Strom.</p> <p>Der Hafen war aber so zentral gelegen, dass er jedem ausreichend Schutz vor Wind und Wetter bieten konnte.</p> <p>Um die starke Frequentierung des Hafens aufzufangen, wurden und werden immer im vorderen</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

<p>Bereich des Hafeneinganges die kompletten Wende-/Hafenmanöver gefahren. Ist dieses in der mittleren Zone des Hafens noch bedingt möglich - je nach Größe und Art des Schiffes - so ist dies im verjüngten hinteren Teil ausgeschlossen.</p> <p>Selbst in der Nachwendezeit, in der noch Frachter (bis 100m) Wolgast ansteuern und aktuell Flusskreuzfahrtschiffe (bis 90m) den Hafen anlaufen, war der komplette vordere Hafenbereich Wendezone.</p> <p>Es hat auch wissentlich aller Beteiligten, alleine in den letzten 30 Jahren schon bei vorherrschenden und unverbauten Bedingungen genügend Kollisionen zwischen Schiff und Schiff bzw. - siehe Pier Stadthafen - Schiff und Kaikante gegeben.</p>	
<p>Sicherlich hat sich der Schiffsverkehr im Wolgaster Stadthafen in den letzten 10-20 Jahren stark verändert. Der Güterumschlag wurde in den Südhafen verlegt, doch im gleichen Zuge ist der Hafen ein starker Anlaufpunkt für die Personen- & Flusskreuzschiffahrt und für Freizeitskipper geworden.</p> <p>Der Hafen hat solche Zuwächse zu verzeichnen, dass dringend benötigte Ausweichflächen geschaffen werden müssen. Mittlerweile laufen jährlich bis zu 10 verschiedene Flusskreuzfahrtschiffe fast wöchentlich den Stadthafen an, von Mai-Oktober. Hinzukommen die Wolgaster Saisonlieger - die traditionelle Personenschiffahrt unter Maschine und Segel. Hinzukommen die ansässigen Segelschulen.</p> <p>Jedes Jahr erhalten wir Besuch von ca. 10-15 Traditionsseglern, die viel Platz benötigen.</p> <p>Eine deutliche Steigerung konnte auch bei den Übernachtungen von Seglern und Yachtbesitzern verzeichnet werden. 1280 waren es 2018, Tendenz steigend. Die Aussagen der Freizeitskipper war grundlegend einstimmig: „ Es muss zwar rundum noch einiges getan werden (Sanitäreanlagen), aber wir mögen die Ursprünglichkeit des Wolgast Hafens!"</p>	s.o.
<p>Das bedeutet im Klartext, wir haben aktuell in der Saison Überkapazitäten an Schiffsaufkommen im Gegenangebot zu vorhandenen Liegeplätzen. Das führt dazu, dass es zu Stoßzeiten zu Komprimierungen des Schiffsverkehrs an den verbleibenden Liegeplätzen kommt. Extrem sichtbar wird das überhöht Verkehrsaufkommen zur See, wenn zu Saison zum 12:45 Uhr Brückenzug ca.50 Segler und Yachten die Brücke auslaufen passieren und ca.50 einlaufend. Ca. 100 Schiffe passieren innerhalb kürzester Zeit den Hafeneingang bzw. warten bei den entsprechenden Strömungsverhältnissen auf den Brückenzug.</p> <p>Teilweise müssten Urlauber zur See die Wolgast ansteuern, leider wegen Platzmangels wieder vorgeschickt werden. Dies trübt die Stimmung der letzten Jahre, Wolgast in einem für Wolgast angemessenem Stil für Gäste zu Wasser und zu</p>	<p>Die Planung dient der Entwicklung des maritimen Tourismus in Wolgast. Die Feststellung, dass es in der Saison Überkapazitäten an Schiffsaufkommen im Gegenangebot zu vorhandenen Liegeplätzen gibt, ist richtig. Bisher bestehen im städtischen Hafen nur die für große Schiffe ausgebauten Liegeplätze an der Kaikante (Liegeplätze 1 bis 6 sowie früher 8 bis 12), aber keine klassischen Sportbootliegeplätze.</p> <p>Der touristische Ausbau wird von der Stadt seit längerem verfolgt. Die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Konzeption wurde maßgeblich mit dem städtischen Hafenamt erarbeitet.</p> <p>Die Wasserflächen behalten weiterhin ihren öffentlichen Charakter und befinden sich im Eigentum der Stadt.</p> <p>Die Steganlagen im Plangenbiet werden so bemessen, dass eine Nutzung der Liegeplätze 1 – 6 auch zukünftig möglich ist.</p>

<p>Land attraktiv zu machen.</p> <p>Seit Bestehen des Hafens gab keine Verkleinerung der öffentlichen Wassernutzfläche, im Gegenteil, weil er sonst in seiner Funktion als solcher wirtschaftlich nicht mehr nutzbar wäre. Der Stadthafen also ist kein Privatgelände einzelner Nutzer, sondern ein öffentlicher Anlaufpunkt maritimen Handelns. Diese gemeinschaftliche Nutzung des Hafens ist in dem Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 29 nicht mehr erkennbar. Die seit ca. 30 Jahren mühsam entstandene maritime Gemeinschaft wäre damit auf Anhub zerstört.</p>	
<p>Zudem ist im Bebauungsplan keine Situation mit erhöhtem Verkehrsaufkommen auf dem Wasser dargestellt. Es wird lediglich verwiesen, wie einzeln Schiffe sich laut Bebauung bewegen könnten. Hier zeigt sich der fehlende Bezug von einer möglichen Theorie auf tatsächliche Praxis.</p>	<p>s.o. Die Bewegungsflächen wurden durch das Hafenamt vorgegeben.</p>
<p>Es soll keine grundsätzliche Ablehnung gegen den Investor erfolgen. Hier soll lediglich eine Abstimmung mit Ortsansässigen, die praktische Erfahrung zur Stadthafennutzung geben können, um ein mögliches, zusätzliches und sinnvolles Angebot für Wolgaster Besucher zu Wasser zu erwirken.</p>	<p>s.o.</p>
<p><u>04.10.2002</u> <u>Problematik Hafen Wolgast – Freizeitschifffahrt</u></p> <p>Nach den Erfahrungen der letzten Jahre, speziell des Jahres 1999, bilden folgende Dinge den Schwerpunkt der Arbeit mit den Sportbooten im Stadthafen Wolgast:</p> <ul style="list-style-type: none"> - der Hafen muss sich für Sportbootbesitzer als ein gastfreundlicher Ort entwickeln. - es muss jedem Sportbootführer das Gefühl vermittelt werden, dass er hier gern gesehen ist - dazu muss gemeinsam mit der Stadt Wolgast und allen Gewerbetreibenden im unmittelbaren Hafenbereich ein Konzept für die Saison erarbeitet werden, das als Richtlinie für das Jahr gilt und in das alle Interessen, Gedanken und Aufgaben der beteiligten Seiten eingearbeitet werden. An diese Linie müssen sich alle beteiligten Parteien auch halten. Sollte eine der beteiligten Parteien durch irgendwelche Gründe auch immer nicht in der Lage sein, die übernommenen Aufgaben zu erfüllen, so sind alle anderen Beteiligten darüber zu informieren. Es muss dann für Ersatz gesorgt werden. - Ziel soll die Versorgung der Anleger im Stadthafen während der Saison über sieben Tage in der Woche sein, d.h. - ein kompetenter Hafenmeister, der den ankommenden und abgehenden Sportbootverkehr betreut. - Eine Grundversorgung mit Trinkwasser, Wasch- und Duscmöglichkeiten, Stromanschluss 	<p>Die Planung dient der Entwicklung des maritimen Tourismus in Wolgast. Bisher bestehen im städtischen Hafen nur die für große Schiffe ausgebauten Liegeplätze an der Kaikante (Liegeplätze 1 bis 6 sowie früher 8 bis 12), aber keine klassischen Sportbootliegeplätze.</p> <p>Der touristische Ausbau wird von der Stadt seit längerem verfolgt. Die dem Bebauungsplan zugrundeliegende Konzeption wurde maßgeblich mit dem städtischen Hafenamt erarbeitet (vgl. Stellungnahme vom 03.01.2019 mit Verweis auf frühere Stellungnahmen). Die Anforderungen der Schifffahrt sind daher berücksichtigt.</p> <p>Die Wasserflächen behalten weiterhin ihren öffentlichen Charakter und befinden sich im Eigentum der Stadt.</p> <p>Die Steganlagen im Plangenbiet werden so bemessen, dass eine Nutzung der Liegeplätze 1 – 6 auch zukünftig möglich ist.</p>

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">- Ein vorerst ambulanter Händler, der ohne große finanzielle Belastung mit einem gesunden Eigenrisiko eine Grundversorgung für Segler ermöglicht.- Es müsste kurzfristig untersucht werden, ob eine weitere saisonweite Ansiedlung von hafentypischem Gewerbe in freistehenden Gebäuden möglich ist und ob es dafür Interessenten gibt.- Mit den im unmittelbaren Hafenbereich arbeitenden staatlichen Dienststellen (Straßenamt, Wasserstraßenamt, u. ä.) und privaten Großbetrieben (PW, UBB, u. ä.) muss eine optimale Zusammenarbeit zum Nutzen des Hafens erreicht werden z.B. bei Brückenöffnungen, Schrankenschließungen, Straßensperrungen u. ä..- Diese Vorstellungen müssen mit den einsetzenden Fahrten der großen Fahrgastschiffe abgestimmt werden. | |
|--|--|