



Dipl.-Ing. Kirsten Fuß
Freie Landschaftsarchitektin bdla
Dipl.-Ing. Lars Hertelt
Freier Stadtplaner und Architekt
Dr.-Ing. Frank-Bertolt Raith
Freier Stadtplaner und Architekt
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

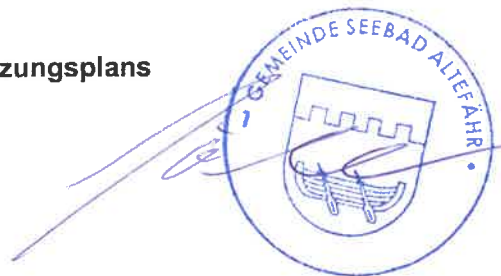
Gemeinde Seebad Altefähr

6. Änderung des Flächennutzungsplans

(Bereich Bahnhof Altefähr)

Genehmigungsfassung

1. Ausfertigung



Begründung

Inhalt

1) Ziele und Grundlagen der Planung.....	3
1.1) Lage des Plangebiets / Geltungsbereich	3
1.2) Planungsziele / Notwendigkeit der Planung	3
1.2.1) Planungsziele.....	3
1.3) Zusammenhang mit bisherigen Planungen.....	4
1.3.1) Erfordernisse der Raumordnung	4
1.3.2) Flächennutzungsplan	5
1.4) Bestandsaufnahme.....	5
1.4.1) Flächennutzungen im bzw. angrenzend an das Plangebiet.....	5
1.4.2) Schutzgebiete im Sinne des Umwelt- und Naturschutzrechts.....	6
1.4.3) Überflutungsgefahr	7
2) Städtebauliche Planung	7
2.1) Nutzungskonzept.....	7
2.2) Begründung zentraler Festsetzungen.....	7
2.3) Flächenbilanz	8
2.4) Erschließung	8
2.4.1) Verkehrliche Erschließung	8
2.4.2) Ver- und Entsorgung	8
3) Auswirkungen / Umweltbericht	9
3.1) Abwägungsrelevante Belange / Zusammenfassung	9
3.2) Umweltbericht.....	10
3.2.1) Allgemeines	10
3.2.2) Umweltschutzziele in Fachgesetzen und einschlägigen Planungen	12
3.2.3) Natur und Landschaft.....	13
3.2.4) Eingriffsregelung, Vermeidung und Ausgleich	18
3.2.5) Schutzgebiete	19
3.2.5) Kultur und sonstige Sachgüter	21
3.2.6) Mensch und seine Gesundheit.....	21
3.2.7) Wechselwirkungen	22
3.2.8) Zusammenfassung.....	22
3.2.9) Monitoring	22

1) Ziele und Grundlagen der Planung

1.1) Lage des Plangebiets / Geltungsbereich

Das Plangebiet besteht aus dem schmalen Streifen zwischen der Landesstraße L 29 und den Bahnanlagen (Bahnhof = Haltepunkt Altefähr) und umfasst eine Fläche von ca. gut 1,6 ha.

Das Plangebiet wird begrenzt

- im Norden durch die Bahnanlagen,
- im Westen und Süden durch die Landesstraße L 29,
- im Osten durch bestehende Wohngebäude (Bahnhof 4, 5).



Abbildung 1: Luftbild (<http://www.umweltkarten.mv-regierung.de>)

1.2) Planungsziele / Notwendigkeit der Planung

1.2.1) Planungsziele

Mit der 6. Änderung des Flächennutzungsplans soll die verbindliche Bauleitplanung (Bebauungsplan) im Bereich der bestehenden, zumeist denkmalgeschützten Bebauung gesichert und als Mischgebiet entwickelt werden. Neben der bereits im Plangebiet bzw. im direkten räumlichen Anschluss bestehenden Wohnnutzung (Am Bahnhof 4, 5, 10, 14) sollen vor allem gewerbliche Nutzungen angesiedelt werden, was eine adäquate Nachnutzung der großflächig versiegelten früheren Bahnanlagen gewährleistet. Ohne Anbindung an einen im Zusammenhang bebauten Ortsteil ist die bestehende Bebauung derzeit als Siedlungssplitter im Außenbereich nach § 35 BauGB einzustufen, so dass keine über den Bestandsschutz hinausgehenden Maßnahmen genehmigt werden können.

Mit der Überplanung soll

- dem Bedarf an Gewerbeflächen für örtliche Gewerbetreibende entsprochen werden, dabei soll die vorhandene Gemengelage zur Berücksichtigung der bestehenden Wohnnutzung als Mischgebiet nach § 6 BauNVO gefasst werden,
- durch Entwicklung eines bereits baulich vorgeprägten und verkehrlich gut erschlossenen Bereichs eine angemessene Nutzung öffentlicher Infrastruktur sowie ein sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden im Sinne des § 1a BauGB gewährleistet werden.

Der Bereich entspricht als ehemalige Bahnanlage den Anforderungen an gewerblich genutzte Flächen (großflächige Versiegelung). Angrenzend an das Plangebiet bzw. in der näheren Umgebung befinden sich keine schutzbedürftigen Nutzungen, der bestehenden Wohnnutzung kommt aufgrund ihres Status als Splittersiedlung im Außenbereich lediglich der Schutzanspruch eines Mischgebiet zu, so dass keine Immissionskonflikte zu erwarten sind. Der Bereich liegt außerhalb von Schutzgebieten im Sinne des Naturschutzrechts. Der Bereich ist über die Gemeindestraße Am Bahnhof erschlossen; es werden keine zusätzlichen verkehrlichen Erschließungsmaßnahmen erforderlich. Eine zusätzliche Baulandausweisung über die Flächen der bisher im FNP dargestellten überörtlichen Verkehrsflächen der Bahnanlagen findet nicht statt.

1.3) Zusammenhang mit bisherigen Planungen

1.3.1) Erfordernisse der Raumordnung

Im seit dem 20.09.2010 rechtskräftigen Regionalen Raumentwicklungsprogramm für die Planungsregion Vorpommern ist die Gemeinde Seebad Altefähr als Teil des Stadt – Umland – Raumes Stralsund und als Tourismusentwicklungspunktraum ausgewiesen. Die B 96 ist als Bestandteil des überregionalen, die L 29 als Bestandteil des regionalen Straßennetzes aufgenommen; die Eisenbahnlinie ist als Bestandteil des Schienennetzes vermerkt.

Nach 3.1.2(2) sollen die Stadt – Umland – Räume so gestärkt werden, dass sie weiterhin einen wesentlichen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region leisten. In Präzisierung des RREP VP fordert das LEP M-V unter 3.3.3(2), dass die Stadt-Umland-Räume unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen Struktur als wirtschaftliche Kerne des Landes weiter gestärkt und entwickelt werden sollen. Dabei unterliegen die Gemeinden, die Stadt – Umland – Räumen zugeordnet sind, einem besonderen Kooperations- und Abstimmungsgebot. Das Kooperations- und Abstimmungsgebot gilt wechselseitig für Planungen, Vorhaben und Maßnahmen mit Auswirkungen auf die Gemeinden im Stadt – Umland – Raum, insbesondere in den Bereichen Wohnen, Gewerbe einschließlich Einzelhandel, Verkehr, Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie für die Vorhaltung kommunaler Einrichtungen.

Nach 3.1.3(6) RREP sollen die Tourismusentwicklungsräume unter Nutzung ihrer spezifischen Potenziale als Ergänzungsräume für die Tourismusschwerpunkträume entwickelt werden. Allgemein soll nach 3.1.3(8) RREP der Tourismus als bedeutender Wirtschaftsbereich in der Region Vorpommern stabilisiert und nachhaltig entwickelt werden. Dazu sind vielfältige, ausgewogene und sich ergänzende Angebote zu entwickeln. Stärker als bisher sind Angebote aus anderen



Abbildung 2: RREP, Karte ohne Maßstab

Wohnhäuser *Am Bahnhof* 4, 5, die in den Geltungsbereich einbezogen werden. Die Wohnhäuser *Am Bahnhof* 6, 7, 9 schließen sich in einer Entfernung von knapp 70 m an.

Der Standort ist verkehrstechnisch sehr gut erschlossen; es besteht direkter Anschluss an die Landesstraße L 29, über die in geringer Entfernung die überregionale B 96 erreicht wird. Der Bahnhof Altefähr (Haltepunkt) wird von den Regionalzügen der DB Region angefahren; in geringer Entfernung besteht zudem eine Bushaltestelle des ÖPNV.

Das Plangebiet grenzt im Süden an die Landesstraße L 29. Die L 29 befindet sich in dem betreffenden Bereich außerhalb einer festgesetzten Ortsdurchfahrt. Entsprechend § 31 (1) Straßen- und Wegegesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (StrWG-MV) dürfen an der L 29 bauliche Anlagen im Sinne der Landesbauordnung außerhalb der festgesetzten Ortsdurchfahrt in einer Entfernung bis zu 20 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten, für den Kfz-Verkehr bestimmten Fahrbahn, nicht errichtet werden.

Mit der guten Anbindung ist jedoch eine starke Belastung verbunden. Nach Verkehrsmengenkarte 2015 weist für die Landesstraße L 29 eine DTV von 4931 Kfz/24h bei 117 Kfz Schwerverkehr/24h, für die neue Strelasundbrücke / B 96 eine DTV von 14.607 Kfz/24h sowie für die alte Strelasundbrücke von 4.052 Kfz/24h aus.

1.4.2) Schutzgebiete im Sinne des Umwelt- und Naturschutzrechts

Das Plangebiet liegt in einem durch zum Teil stark frequentierte Verkehrstrassen (Bundesstraße B 96, Landesstraßen L 296, L 29, IC-Trasse) belasteten Bereich. Schutzgebiete befinden sich erst in einer gewissen Entfernung zum Plangebiet.

In einer Entfernung von 260 m liegt das Europäische Vogelschutzgebiet SPA DE 1747-402 *Greifswalder Bodden und südlicher Strelasund*, das die Wasserfläche des Strelasunds umfasst. Zum Schutzgebiet besteht angesichts der trennenden Landesstraße keine direkte räumliche Beziehung.

Jenseits der L 29 schließt in einer Entfernung von rund 35 m das Landschaftsschutzgebiet L 144 *Südwest-Rügen-Zudar* an (VO LR Rügen vom 18.1.2010, in Kraft 19.1.2010).

Biotope bzw. Geotope sind innerhalb bzw. angrenzend an das Plangebiet nicht gelistet. Das Plangebiet liegt außerhalb der Küsten- und Gewässerschutzstreifen nach § 29 NatSchAG M-V bzw. § 89 LWaG M-V.

Das Plangebiet einschließlich des weiteren Umfelds befindet sich in der Schutzzone III des Wasserschutzgebiets *Altefähr* (MV_WSG_1644_03). Das TWSG *Altefähr* wurde mit dem Kreistagsbeschluss 65-12/81 vom 10. März 1981 festgelegt und hat gemäß § 136 Abs. 1 LWaG weiterhin Bestand, ebenso die auf der Grundlage der TGL 24 348 und 43 850 festgelegten Schutzanordnungen (Verbote und Beschränkungen von Nutzungen). Aus diesem Grunde ergeben sich erhöhte Anforderungen für die Lagerung bzw. für den Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (z.B. Diesel, Alt- und Heizöl).



Abbildung 4: EU-Vogelschutzgebiet (braun) und LSG (grün)

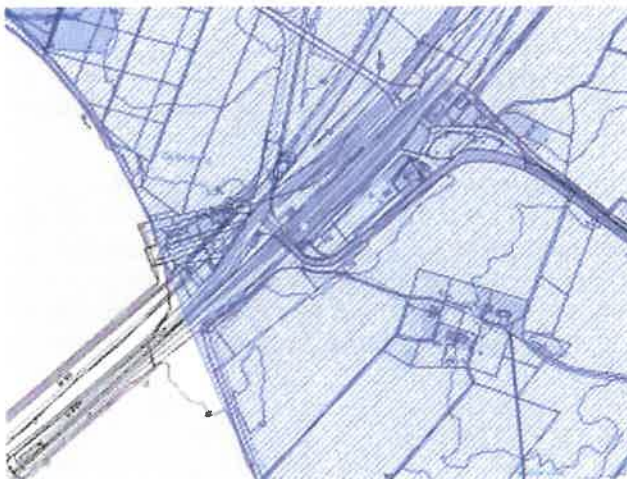


Abbildung 5: Trinkwasserschutzzone III

43 850 festgelegten Schutzanordnungen (Verbote und Beschränkungen von Nutzungen). Die Grenzen der Trinkwasserschutzzonen sind bereits im Ursprungsplan dargestellt. Aufgrund der geringen Größe des Geltungsbereichs der Änderung wird die Grenze der Trinkwasserschutzzone jedoch im Änderungsbereich selbst nicht sichtbar.

2.3) Flächenbilanz

Durch die Planung ergibt sich folgende Flächenbilanz.

Nutzung	Größe	Bemerkung
Mischgebiet	1,66 ha	bisher Ausweisung als Bahnfläche
Gesamt	1,66 ha	

2.4) Erschließung

2.4.1) Verkehrliche Erschließung

Das Plangebiet wird über die bestehende Straße *Am Bahnhof* erschlossen, die in geringer Entfernung an die Landesstraße L 29 anbindet. Entsprechend § 31 (1) Straßen- und Wegegesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern (StrWG-MV) dürfen an der L 29 bauliche Anlagen im Sinne der Landesbauordnung außerhalb der festgesetzten Ortsdurchfahrt in einer Entfernung bis zu 20 m nicht errichtet werden. Eine entsprechende Darstellung bleibt auf Grund des Maßstabs der verbindlichen Bauleitplanung vorbehalten.

Die innere Erschließung des Plangebiets erfolgt über eine bestehende Zufahrt parallel zu den Bahngleisen.

In Altfähr besteht Anbindung an den ÖPNV (Bushaltestelle) sowie den Regionalverkehr (Haltepunkt der DB Regio).

2.4.2) Ver- und Entsorgung

Trinkwasser

Die Trinkwasserversorgung erfolgt über das zentrale Leitungsnetz des Zweckverbandes Wasserversorgung und Abwasserbehandlung Rügen (ZWAR).

Abwasserentsorgung

Die Abwasserbeseitigung für die bewohnten Gebäude erfolgt am Standort derzeit auf Grund § 3 (1) Grundstücksabwasseranlagensatzung mittels Kleinkläranlagen und abflussloser Gruben. Anhand der örtlichen Gegebenheiten sind keine Gründe zu erkennen, die einer weiteren Ausgestaltung dieser Beseitigungsformen entgegenstehen. Auch zukünftig kann innerhalb des Plangebietes eine dezentrale SW-Entsorgung durch dichte abflusslose Sammelbehälter vorgesehen werden. Der Siedlungsbereich wird daher als Baufläche, für die eine zentrale Abwasserbeseitigung nicht vorgesehen ist, gekennzeichnet.

Im Zuge der Umsetzung des B-Plans Nr. 8 „Alter Fährhafen“ ist der Aufbau einer öffentlichen SW-Kanalisation geplant, die eventuell in das Plangebiet verlängert werden kann. Da derzeit keine Aussagen über den zeitlichen Rahmen der Umsetzung des B-Plans Nr. 8 „Alter Fährhafen“ möglich sind, erfolgt eine Kennzeichnung als Fläche, für die eine zentrale Abwasserbeseitigung nicht vorgesehen ist.

Niederschlagswasser

Für Niederschlagswasser, das auf den Grundstücken verwertet oder versickert wird, entfällt die Pflicht zur Beseitigung durch den ZWAR. Zur Beseitigung dieses Abwassers ist gem. § 40 (3) Nr.

räumen. Diese Maßgabe ist auch bei der Bauleitplanung der Gemeinden zu berücksichtigen (§ 1 (6) Nr. 8c BauGB). Durch Bereitstellung von Flächen für gewerbliche Nutzungen wird die Entwicklung der gewerblichen Wirtschaft befördert.

- Die Belangen des Naturschutzes: Angesichts der Lage im Außenbereich besteht derzeit kein Baurecht. Zusätzliche Eingriffe sind zu vermeiden und sofern unausweichlich zu bilanzieren und auszugleichen.

Angesichts der früheren Nutzung als Bahngelände, der bestehenden Bebauung, großen versiegelten Freiflächen sowie der Lage zwischen stark frequentierten Verkehrstrassen ist das Plangebiet stark vorgeprägt. Die Planung dient der Konversion ehemals für Eisenbahnzwecke genutzter Flächen und stellt damit einen sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden im Sinne des § 1a BauGB sicher.

Neben öffentlichen Belangen sind die privaten Belange angemessen zu berücksichtigen. Derzeit stellt das Plangebiet eine Splittersiedlung im Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB dar, so dass bauliche Maßnahmen nur in geringfügigem Ausmaß zulässig sind. Durch die Überplanung wird die bauliche Nutzung des Gebietes langfristig gesichert und Entwicklungsmöglichkeiten für die Betriebe eröffnet. Die privaten Grundstückseigentümer haben ein Bauleitplanverfahren beantragt und profitieren von der planungsrechtlichen Sicherung des Baurechts.

Angrenzend an das Plangebiet bzw. in der näheren Umgebung befinden sich keine schutzbedürftigen Nutzungen, so dass keine Immissionskonflikte zu erwarten sind. Der Wohnnutzung in Splittersiedlungen kommt der Schutzstatus vergleichbar eines Mischgebiet zu, so dass aus der Planung eines Mischgebiets für die Umgebung keine unzumutbaren Belastungen entstehen.

3.2) Umweltbericht

3.2.1) Allgemeines

Nach § 2a BauGB ist für Bauleitpläne ein Umweltbericht zu erstellen. Der Umweltbericht dient der Dokumentation des Vorgehens bei der Umweltprüfung und fasst alle Informationen zusammen, die als Belange des Umwelt- und Naturschutzes und der ergänzenden Vorschriften zum Umweltschutz (§ 1a BauGB) in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen sind.

Die Prüfung der Auswirkungen auf Natur und Umwelt gründet auf den Zielen und Inhalten der Planung, wie sie insbesondere in den Punkten 1 und 2 der Begründung dargestellt sind. Eine früher für Eisenbahnzweck genutzte, ca. 1,1 ha große Fläche zwischen Eisenbahntrasse und Landesstraße soll als Mischgebiet entwickelt werden; die bestehende Wohnnutzung wird integriert.

Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Mit der Realisierung des Vorhabens werden bereits baulich vorgenutzte Flächen in einer Größenordnung von 1,7 ha als Baugebiet dargestellt. Das durch verstreute Gebäude geprägte Gebiet soll nachverdichtet werden. Angesichts der früheren Eisenbahnnutzung mit umfangreichen versiegelten Freiflächen (Ladestraße, Lagerflächen) wird die Versiegelung im Plangebiet insgesamt nur vergleichsweise gering um ca. 0,3 ha zunehmen. Der Umweltzustand wird sich insgesamt nicht erheblich verändern, da dieser durch die angrenzende Bahntrasse und die Landesstraße geprägt wird.

Es wird in der Umweltprüfung von folgenden möglichen Auswirkungen der Planung ausgegangen:

- Durch die Planung wird eine Fläche von 1,66 ha, die bisher in der Planzeichnung als Bahnfläche dargestellt war, neu als Mischgebiet dargestellt. Durch die beabsichtigte Nachverdichtung zwischen den bereits bestehenden Wohngebäuden werden anlagebedingt zusätzliche Versiegelungen in einem Umfang von rund 0,3 ha auf bisherigen Brachflächen entstehen. Auf den betroffenen Flächen, die bereits baulich vorgeprägt und durch die angrenzenden Verkehrstrassen stark vorbelastet sind, wird die bisherige Biotoppausstattung verlorengehen. Die zusätzliche Versiegelung wird bilanziert und ausgeglichen.

3.2.2) Umweltschutzziele in Fachgesetzen und einschlägigen Planungen

Der Umweltbericht erfordert gemäß § 2 (4) und § 2a BauGB die Darstellung der für den Bebauungsplan relevanten Umweltziele der Fachgesetze und Fachpläne.

Entsprechend Baugesetzbuch (BauGB) sowie der gesetzlichen Verpflichtungen des Landes- und Bundesnaturschutzgesetzes sind bei der Aufstellung eines Bauleitplans die Belange des Umweltschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen. Dabei sind für die Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung insb. folgende Umweltschutzziele zu berücksichtigen.

Im Sinne des Ressourcenschutzes ist allgemein ein sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden zu gewährleisten; dabei ist der Innenentwicklung Vorrang vor einer Entwicklung auf der sog. grünen Wiese zu geben (§ 1a BauGB). Dabei sollen landwirtschaftlich genutzte Flächen und Wald nach § 1a (2) BauGB nur in begründeten Fällen umgewandelt bzw. für andere Nutzungen in Anspruch genommen werden.

Die Vorgaben des BauGB werden durch Beschränkung auf einen bestehenden Siedlungsbereich bzw. die Konversion ehem. Bahnflächen berücksichtigt. Landwirtschaftsflächen sowie Wald wird nicht beansprucht.

Im Sinne des Bodenschutzes ist die Funktion des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen (§ 1 BBodSchG). Der schonende Umgang mit Grund und Boden schließt darüber hinaus die Forderung ein, die Bodenversiegelung auf das notwendige Maß zu beschränken.

Die Vorgaben des BBodSchG werden durch Heranziehung einer bereits anthropogen überformten, teilweise bebauten Fläche berücksichtigt.

Niederschlagswasser soll ortsnah versickert, verrieselt oder direkt oder über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen (§ 55 WHG).

Das anfallende gering verschmutzte Niederschlagswasser der Dach- und Verkehrsflächen kann vor Ort versickert werden. Die Herstellung von Oberflächengewässern sowie Eingriffe in das Grundwasser sind nicht Gegenstand der Planung. Die 6. Änderung wirkt sich auf den Wasserhaushalt nicht erheblich aus.

Die EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) hat nach Artikel 1 das Ziel, den Zustand der aquatischen Ökosysteme und der unmittelbar von ihnen abhängenden Landökosysteme und Feuchtgebiete zu schützen und zu verbessern, eine nachhaltige Wassernutzung zu fördern, die Einleitung und Freisetzung sogenannter prioritärer Stoffe und prioritärer gefährlicher Stoffe in die aquatische Umwelt zu reduzieren bzw. einzustellen, die Verschmutzung des Grundwassers zu verringern und die Auswirkungen von Überschwemmung und Dürre zu mindern. Für alle Gewässer und das Grundwasser sollte bis 2015 (Fristverlängerung bis 2027) der gute ökologische Zustand erreicht werden.

Die Betroffenheit WRRL-pflichtiger Gewässer wurde geprüft und ausgeschlossen.

Eingriffe in Natur und Landschaft sind gemäß Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und Naturschutzausführungsgesetz Mecklenburg-Vorpommern (NatSchAG M-V) zu vermeiden, zu mindern und soweit nicht vermeidbar, auszugleichen. Gemäß § 1 a (3) BauGB i. V. m. der Eingriffsregelung nach BNatSchG sind Eingriffe zu bilanzieren und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts in der Abwägung zu berücksichtigen.

Die planungsbedingten Eingriffe werden abgeschätzt und sind auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung flächenscharf zu bilanzieren. Der erforderliche Ausgleich soll vorr. durch eine externe Kompensationsmaßnahme (Beteiligung an Ökokonto) erbracht werden.

Zur dauerhaften Sicherung der biologischen Vielfalt sind lebensfähige Populationen der wildlebenden Tiere und Pflanzen sowie ihre Austauschbeziehungen zu erhalten und es ist Gefährdungen von natürlichen Ökosystemen, Biotopen und Arten entgegenzuwirken. (§1 (2) BNatSchG). Die Berücksichtigung bei der Planaufstellung erfolgt durch Prüfung der Betroffenheit von Aspek-

Sommern und milden Wintern. Der im Mittel kälteste Monat ist mit -0,3 °C der Februar, die wärmsten Monate sind Juli und August mit 16,7 °C, was einer mittleren Jahresschwankung von 17 °C entspricht. Die durchschnittliche Jahrestemperatur beträgt 8,0 °C. Bedingt durch die Nähe zur Ostsee, werden sowohl die täglichen als auch die jährlichen Temperaturextreme abgeschwächt und im Vergleich zum Binnenland zeitlich verzögert.

Die mittlere Jahressumme der Niederschlagshöhe beträgt 601 mm (Messstelle Sassnitz; 1 mm entspricht 1 l/m²). Im Mittel entfallen auf den niederschlagsreichsten Monat, den August, 12 % und auf den trockensten Monat, den Februar, 5 % der mittleren Jahressumme.

Das Lokalklima des Plangebietes wird von der Nähe zur Ostsee beeinflusst. Bedeutende Luftaustauschbahnen sowie klimatisch wirksame Flächen sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Prognose bei Nichtdurchführung: Die Nichtdurchführung des Vorhabens wird die klimatische Situation im Plangebiet sowie in dessen Umfeld nicht verändern.

Minimierung und Vermeidung: Anlage- und betriebsbedingte Veränderungen mit erheblichen nachhaltigen Beeinträchtigungen der klimatischen Situation sind nicht abzusehen. Es werden keine klimatisch wirksamen Flächen wie Frischluftentstehungsgebiete oder Frischluftschneisen beansprucht. Das Vorhaben beansprucht keine ungestörten Landschaftsräume.

Zustand nach der Durchführung: Die vorliegende Planung beeinträchtigt die allgemein günstige lokalklimatische Situation nicht. Sie schränkt die lokalklimatischen Besonderheiten nicht ein, so dass kein zusätzlicher Kompensationsbedarf entsteht.

Anlage- und betriebsbedingte Veränderungen mit erheblichen nachhaltigen Beeinträchtigungen der klimatischen Situation sind nicht abzusehen.

Boden / Fläche

Bestand / Bewertung: Nach Aussage der Geologischen Karten herrschen im Untersuchungsgebiet Kultusole und Anthropogene Aufschüttungen vor. Wertgebende Bodenbildungen (z.B. Moore) sind auch im unmittelbaren Umfeld nicht vorhanden.

Das Plangebiet selbst ist geprägt durch die frühere Bahn-Betriebsstätte Altefähr. Die noch erhaltenen Gebäude auf dem Areal stehen unter Denkmalschutz. Das Areal steht seit einigen Jahren leer bzw. liegt brach, weist dennoch durch die vorherige Nutzung eine sehr weitreichende Versiegelung auf, sodass keine ungestörten Bodenverhältnisse vorliegen. Gemäß § 20 NatSchAG M-V gesetzlich geschützte Geotope sind im Plangebiet oder der näheren Umgebung nicht vorhanden.

Bei der Fläche handelt es sich um eine vorgenutzte Fläche mit bestehender baulicher Nutzung.

Minimierung und Vermeidung: Das Vorhaben beansprucht keine ungestörten Böden bzw. keine ungenutzten Flächen. Im Plangebiet herrschen anthropogen veränderte Bodenbedingungen vor. Auf eine Ausweisung von Gebieten auf ungestörten Standorten wird zugunsten einer behutsamen Ergänzung von Flächen in baulich bereits vorgeprägten Strukturen verzichtet.

Zustand nach der Durchführung: Die Planung umfasst vorwiegend durch Bebauung / Siedlungsnutzung geprägte Flächen. Die überbaubare Grundstücksfläche wird bestandsorientiert auf den Bereich der bestehenden Bebauung beschränkt.

Durch die Nutzung vorbeeinträchtigter Standorte wird der Flächenverbrauch ungestörter Freiflächen reduziert und ein sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden im Sinne des § 1a BauGB gewährleistet.

Wasser

Bestand / Bewertung: Das Plangebiet liegt innerhalb der Schutzzone III des Trinkwasserschutzbereiches Altefähr (MV_WSG_1644_03). Das Gebiet wird in der Geschütztheit der Grundwasserressourcen als nicht nutzbares Dargebot zur öffentlichen Trinkwasserversorgung

Weide; *verbuscht* mit dem Gesetzesbegriff Stehende Kleingewässer, einschl. der Ufervegetation und einer Gesamtgröße von 0,383 ha befindet sich in östlicher Richtung ca. 340 m entfernt. In einer Entfernung von ca. 320 m befindet sich in nördlicher Richtung das gesetzlich geschützte Biotop RUE06246 *Baumgruppe*; *Weide* mit dem Gesetzesbegriff *Naturnahe Feldgehölze* und einer Gesamtgröße von 0,0577 ha.

Beeinträchtigungen der geschützten Biotope durch das geplante Vorhaben können aufgrund der Entfernungen ausgeschlossen werden.

Pflanzen

Bestand: Die Karte der Heutigen Potenziellen Natürlichen Vegetation Mecklenburg-Vorpommerns (Schriftenreihe des LUNG M-V 2005, Heft 1) weist für das Plangebiet keine potenzielle natürliche Vegetation aus. Östlich sowie westlich des Plangebietes liegende Flächen werden als Waldgersten-Buchenwald einschließlich der Ausprägung als Lungenkraut-Buchenwald charakterisiert. Die nördlich des Plangebietes liegende Fläche wird als Stieleichen-Hainbuchenwälder auf nassen mineralischen Standorten außerhalb der Auen-Überflutungsgebiete charakterisiert.

Das Plangebiet ist anthropogen stark verändert und wird durch die ehemalige Nutzung als Bahngelände geprägt. Die früheren Bahn-Gebäude (mit Ausnahme des Trafohäuschens) befinden sich in teilweise desolaten Zustand. Im gesamten Plangebiet gibt es Müll-, Schutt- und Sandablagerungen, u. a. in Form von wallartigen Strukturen. Größere Gehölze befinden sich vor allem auf der Böschung entlang der Landesstraße.

Im Zuge der Bebauungsplanung wurde 2017 eine Biotoptypenkartierung erstellt, in der für den Standort folgende Biotoptypen identifiziert wurden:

Die umfangreichen mit Kopfsteinpflaster versiegelten Flächen können als *versiegelter Wirtschaftsweg* (OVW; 14.7.4) angesprochen werden und dienen der verkehrstechnischen Anbindung von der Landesstraße zu den angrenzenden Grundstücken. Die weniger stark genutzten Bereiche sind angesichts der langen Brachlage der letzten Jahre durch eine ruderalen Staudenflur frischer bis trockener Standorte (OBV/RHU; 10.1.3) überlagert. Flankierend zur Zufahrt sowie im Umfeld der bestehenden Wohngebäude bestehen Teilflächen *Artenarmer Zierrasen* (PER; 13.3.2), der regelmäßig intensiv gepflegt und durch Mahd kurz gehalten wird. Die Gartenflächen werden durch kleinere Hecken abgegrenzt (je nach Artenzusammensetzung als Siedlungsgebüsch aus nichtheimischen Gehölzarten (PHY; 13.2.2) oder Siedlungsgebüsch aus heimischen Gehölzarten (PHX; 13.2.1) angesprochen). Auf der Böschung entlang der Landesstraße befinden sich mehrere mesophile Laubgebüsche (BLM; 2.1.2). Der Baumbestand innerhalb des Plangebietes beschränkt sich auf Obstgehölze und jüngere Ahorne.

Bewertung: Die im Plangebiet vorgefundenen Biotoptypen weisen keine besonders wertvollen Strukturen auf. Das Vorhaben nimmt überwiegend eine ruderalisierte Verkehrs- und Industriebrache in Anspruch. Angesichts der jahrelangen baulichen Nutzung ist der Standort als anthropogen verändert anzusprechen.

Tiere

Bestand: Allgemein betrachtet, hat das Plangebiet aufgrund der Nutzung und Pflege nur ein geringes Habitatpotenzial und bietet in erster Linie Allerweltsarten einen Lebensraum. Ausgenommen hiervon sind die derzeit ungenutzten Gebäude (als mögliches Habitat für Fledermäuse und gebäudebewohnende Vögel) sowie die umfangreichen befestigten Freiflächen (als Habitat für Reptilien). Im Rahmen der parallelen Bebauungsplanung wird im Sommer 2018 eine Kartierung der Artengruppen Vögel und Reptilien erfolgen.

Säugetiere: Das Plangebiet stellt mit seinen randlichen Gehölzflächen sowie den derzeit noch relativ ungestörten Freiflächen ein strukturierende Element innerhalb der ansonsten stark ausgeräumten Ackerflur dar, der dem Wild als Rückzugsraum dienen kann (Schalenwild, Marder, u.a.).

Gemäß Kartenportal Umwelt M-V gab es innerhalb des Messtischblattquadranten 1644-4 für das Jahr 2005 einen Treffer für den Fischotter. Angesichts fehlender Bauchläufe / Wasserflächen sowie der Umgrenzung durch stark frequentierte Verkehrsstrassen (Landesstraße, Bahngleise, Bundesstraße) sind für das Plangebiet keine geeigneten Lebensräume erkennbar.

Weitere Ersatz- bzw. Ausgleichsmaßnahmen können erst auf der Planungsebene der verbindlichen Bauleitplanung auf Grundlage flächenscharfer Festlegungen aufgezeigt und festgesetzt werden.

Zustand nach Durchführung: Mit der Planung wird die Entwicklung der derzeit in großen Bereichen brach liegenden früheren Bahnfläche als Mischgebiet vorbereitet. Art und Dimension der geplanten Nutzung stellen gegenüber der bestehenden Nutzung keine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Pflanzen und Tiere dar. Zur Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen im Sinne des § 44 BNatSchG sind die gesetzlichen Regelungen zu beachten.

Landschaftsbild

Bestand / Bewertung: Entsprechend der Naturräumlichen Gliederung Mecklenburg-Vorpommerns liegt das Plangebiet innerhalb der Landschaftseinheit *Flach- und Hügelland von Inner-Rügen und Halbinsel Zudar*, welches durch vielgestaltige Küstenbereiche sowie in Teilen durch eine starke Reliefierung gekennzeichnet ist. Das Plangebiet umfasst einen früheren Betriebsstandort der Bahn mit drei bestehenden denkmalgeschützten Gebäuden, welche derzeit als Lagerstätte bzw. Wohnraum genutzt werden. Das Gelände ist durch umgebende Gehölzbestände im Osten, Bebauung im Norden und von der Gleisanlage im Westen von der freien Landschaft abgegrenzt. Der zunehmende Verfall und die Brachlage des Plangebietes prägt die angrenzenden Wohnflächen negativ.

Im Rahmen der landesweiten Analyse und Bewertung der Landschaftspotenziale wurde die Schutzwürdigkeit des Landschaftsbildes nach den Kriterien Vielfalt, Eigenart und Schönheit bewertet. Das Plangebiet und seine Umgebung liegen im Landschaftsbildraum Altefähr und Samtens, welcher bei einer Skala von 1 bis 4 der Stufe 2 als Bereich mit mittlerer Schutzwürdigkeit zugeordnet wurde. Begründet wird dies hauptsächlich mit der Strukturarmut und Ausgeräumtheit der Landschaft, die zwar stark von monotonen Ackerflächen geprägt ist, aber dennoch viele schöne Einzelelemente aufweist. Als besonders wertvoll wird die Heckenlandschaft westlich von Rambin angesehen, als störendes Bildelement stellt sich der Windpark bei Altefähr und Gömitz dar. Die Küstenlinie sowie die Ortslage Altefähr mit dem direkten Blick auf die imposante Stadtkulisse Stralsunds werden als bemerkenswerte und hochwertige Zäsur in der Landschaft bewertet.

Prognose bei Nichtdurchführung: Eine Nichtdurchführung des Vorhabens wird das Schutzgut Landschaftsbild nicht verändern. Die Fläche wird weiterhin brachliegen. Die denkmalgeschützten Gebäude könnten auf Grundlage § 35 (4) BauGB ungenutzt werden, allerdings auch angesichts des insgesamt desolaten Eindrucks am Standort weiter verfallen.

Minimierung und Vermeidung: Das Vorhaben beansprucht keine ungestörten Landschaftsräume, sondern ein als Bahnfläche stark anthropogen überprägtes Gebiet. Mit der Entwicklung wird der Erhalt der denkmalgeschützten Gebäude unterstützt.

Zustand nach der Durchführung: Das Ortsbild wird durch die Herrichtung der bestehenden denkmalgeschützten Gebäude und der umgebenden Fläche aufgewertet.

Das Landschaftsbild wird durch das geplante Vorhaben nicht negativ beeinträchtigt.

3.2.4) Eingriffsregelung, Vermeidung und Ausgleich

Eingriffe in Natur und Landschaft sind gemäß Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und Naturschutzausführungsgesetz Mecklenburg-Vorpommern (NatSchAG M-V) zu vermeiden, zu mindern und soweit nicht vermeidbar, auszugleichen.

Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung negativer Auswirkungen auf Natur und Landschaft: Das Vorhaben wird in seinen baulichen Bestandteilen auf das erforderliche Mindestmaß begrenzt. Es werden bereits anthropogen geprägte Flächen mit Gebäudebestand beansprucht, welcher im Rahmen des Vorhabens wiedergenutzt und erweitert wird. Es werden keine ungestörten Landschaftsräume verändert. Eingriffe in den Bestand der gem. § 20 NatSchAG M-V besonders geschützte Biotope werden ausgeschlossen.

Unvermeidbare Beeinträchtigungen: Durch das Vorhaben sind Eingriffe in die Belange von Natur

Kabinetts der Landesregierung Mecklenburg-Vorpommerns vom 25.09.2007 und 29.01.2008 festgelegt. Sie werden als „Besondere Schutzgebiete“ bzw. „Special Protected Areas (SPA)“ bezeichnet.

Gemäß § 33 BNatSchG sind alle Veränderungen und Störungen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines NATURA 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen können, unzulässig. Projekte sind gem. § 34 BNatSchG vor ihrer Zulassung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines NATURA 2000-Gebietes zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen und nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebietes dienen.

Der Geltungsbereich des Plangebietes befindet sich in der Nähe folgender Gebiete gemeinschaftlicher Bedeutung:

SPA DE 1747-402 Greifswalder Bodden und südlicher Strelasund (südlich ca. 260 m)

Die Verträglichkeit der Planung mit den Schutz- und Entwicklungszielen der europäischen Schutzgebiete ist nachzuweisen. Durch eine Vorprüfung soll eingeschätzt werden, ob vorhabenbedingte Beeinträchtigungen des Schutzgebietes und seiner Schutzziele zu erwarten und inwieweit diese Beeinträchtigungen als erheblich einzustufen sind.

Das EU-Vogelschutzgebiet DE 1747-402 Greifswalder Bodden und südlicher Strelasund, das in der Gemeinde Altefähr vor allem den Strelasund einschließlich des Steilufers sowie der uferbegleitenden Gehölze umfasst, befindet sich südlich in einem Abstand von ca. 260 m (vgl. Abbildung 4). Nach Anlage 5 HZE 2018 beträgt der Wirkbereich mittelbarer Beeinträchtigungen bei Wohnbebauung sowie bei Gewerbegebieten einheitlich 200 m. Hinweise, dass es bei der vorliegenden Planung um einen atypischen Fall mit größerem Wirkbereich handeln könnte, sind nicht ersichtlich. Vielmehr ist das Gebiet durch Verkehrsstrassen sowie Sichtabschirmung derart abgegrenzt, dass eine mögliche Fernwirkung stark beschränkt wird.

Zwischen Plangebiet und Schutzgebiet liegen die stark befahrene Landesstraße sowie große zusammenhängende Ackerflächen. An dem dem Schutzgebiet zugewandten Ende des Plangebiets befinden sich ein denkmalgeschützter ehemaliger Güterschuppen, für den Baurecht auch nach § 35 (4) BauGB besteht, sowie ein genutztes Wohngebäude. Die für eine Entwicklung anstehenden Brachflächen liegen auf der dem Schutzgebiet abgewandten Seite der beiden Baudenkmale. Zur offenen Landschaft ist der zur Entwicklung anstehende Bereich durch die Straßenbäume sowie zusätzliche Gehölzflächen entlang der Landesstraße abgeschrmt. Die Straßenbäume sind als Alleebäume nach NatSchAG Gehölze geschützt, die zusätzlichen Gehölze befinden sich in der 20 m-Anbauverbotszone nach StrWG M-V, so dass von einem dauerhaften Erhalt der Sichtabschirmung ausgegangen werden kann.

Vom Plangebiet gehen keine erheblichen Emissionen aus. Im Mischgebiet werden nach § 6 BauNVO nur nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe zulässig sein. Die Ansiedlung von stark emittierenden Betrieben, die nach Anlage 1 UVPG der Pflicht einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterlägen und eventuell einen größeren Wirkradius begründen könnten, ist damit nicht zu vermuten.

Die Störwirkung am Standort wird vielmehr wie bisher durch die stark frequentierten Verkehrsflächen bestimmt, die das Plangebiet wirkungsvoll von den umliegenden Landschaftsbereichen trennen (d.h. die Landesstraße (DTV 4931 Kfz/24h), die Bahntrasse sowie jenseits die alte und neue B 96 / Strelasundbrücke (DTV 14.607 Kfz/24h bzw. 4.052 Kfz/24h). Die ergänzende Bebauung bisheriger Brachflächen wird diese Situation nicht verändern. Auch das Verkehrsaufkommen wird sich angesichts der geringen Größe des Plangebiets nicht nachweisbar ändern.

Die Auswirkungen der Entwicklung des Plangebiets als Mischgebiet durch Störungen aus dem Gebiet heraus (durch z.B. Bewegung, Licht, Lärm) gehen damit nur wenig über die tatsächlich für das Mischgebiet beanspruchten Flächen hinaus.

Eine stoffliche Beziehung zwischen Plangebiet und Schutzgebiet besteht nicht. Eine ordnungsgemäße Abwasserbeseitigung (durch abflusslose Gruben) ist sichergestellt.

Vorhaben positiv zu bewerten. Insgesamt sind keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.

3.2.7) Wechselwirkungen

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Belange von Natur und Umwelt sind aufgrund der Vornutzung des Plangebietes, der Lage innerhalb und eingeschnürt von Verkehrstrassen (Landesstraße, Bahngleiche, Bundesstraße) sowie der insgesamt geringen Größe als nicht erheblich einzustufen.

Durch das Vorhaben findet eine, im Vergleich zur bestehenden Nutzung, gering erhöhte Nutzungsintensivierung der Fläche statt. Die Nutzungsintensität der unmittelbar umgebenden Landschaft wird sich kaum verändern. Es werden keine ökosystemaren Zusammenhänge mit hoher Wertigkeit beeinträchtigt.

Umweltrelevante Wechselwirkungen wurden nicht festgestellt.

3.2.8) Zusammenfassung

Die 6. Änderung des Flächennutzungsplans der Gemeinde Seebad Altefähr ist auf Grundlage der vorausgegangenen Untersuchung bzgl. der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima, Pflanzen und Tiere, Landschaftsbild sowie Mensch als umweltverträglich einzustufen. Mit der Entwicklung eines Mischgebiets auf bereits baulich vorgenutzten Flächen in einer Größenordnung von 1,7 ha wird die Versiegelung im Plangebiet insgesamt nur vergleichsweise gering um ca. 0,3 ha zunehmen. Das durch verstreute Gebäude geprägte Gebiet soll v.a. auf bereits befestigten ehem. Bahnflächen nachverdichtet werden.

Erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter sind durch das geplante Vorhaben in einer bereits baulich vorgeprägten Umgebung nicht zu erkennen.

Die vergleichsweise geringen Auswirkungen im Plangebiet v.a. durch Zunahme der Versiegelung ist in der Bebauungsplanung flächenscharf zu bilanzieren und auszugleichen. Funktionsbeeinträchtigungen außerhalb des Plangebiets können aufgrund der starken Trennwirkung der umgebenden Straßen sowie der geringen Wertigkeit der angrenzenden Biototypen (Ackerflächen, Bahnanlagen) vernachlässigt werden.

Auswirkungen auf die Schutzziele des rund 260 m entfernten EU-Vogelschutzgebiets sind angesichts der Entfernung sowie der trennenden Wirkung von Straßen, bestehender Bebauung sowie zu erhaltender Gehölzen nicht zu vermuten.

Das Vorhaben steht in keiner Wechselwirkung zu anderen Planungen.

Die Planung berührt keine besonders wertvollen Bestandteile von Natur und Landschaft. Die Auswirkungen der mit dieser Planung verbundenen Maßnahmen sind insgesamt durch die Vorbelastung und geringe Größe von geringer Erheblichkeit.

Schutzgut	Erheblichkeit
Boden / Wasser / Klima	keine erheblichen Beeinträchtigungen
Tiere und Pflanzen	keine erheblichen Beeinträchtigungen
Mensch	positive Entwicklung
Landschaft / Landschaftsbild	positive Entwicklung
Kultur- und Sachgüter	positive Entwicklung

Wechselwirkungen zwischen umweltrelevanten Belangen sind nicht zu erwarten.

3.2.9) Monitoring

Durch die Realisierung des Vorhabens werden keine erheblichen Beeinträchtigungen der Belange von Natur und Umwelt verursacht.

Seebad Altefähr, August 2019

