



Vorlagenummer: BV/25/252
Vorlageart: Beschlussvorlage
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
Betreff: Beschlussvorlage über den Lärmaktionsplan 4. Stufe der Gemeinde Ostseebad Binz
hier: Abwägungsbeschluss gemäß § 47d Abs. 3 BlmSchG

Beratungsverlauf

Gremium	Sitzungsdatum	Beschlussart
Ausschuss für Bau, Verkehr und Umwelt (Vorberatung)	09.04.2025	ungeändert beschlossen
Hauptausschuss (Vorberatung)	05.05.2025	
Gemeindevertretung Ostseebad Binz (Entscheidung)	22.05.2025	

Beratungsverlauf

09.04.2025	7. Sitzung des Ausschusses für Bau, Verkehr und Umwelt
-------------------	---------------------------------------------------------------

Beschluss:

Der Ausschuss für Bau, Verkehr und Umwelt empfiehlt der Gemeindevertretung in ihrer Sitzung am 22.05.2025 über die anliegende Abwägungstabelle mit den eingegangenen Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans der 4. Stufe der Gemeinde Ostseebad Binz sowie über die Abwägungsvorschläge zu beschließen. Die Vorstellung der Abwägungsinhalte erfolgt in der Sitzung des Hauptausschusses am 05.05.2025 durch das Büro PGT Umwelt und Verkehr GmbH.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen: 11
Nein-Stimmen: 0
Enthaltungen: 0

LAP 4. Stufe Ostseebad Binz: Abwägung Stellungnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung (Entwurf)

Anregungen Bürger/Bürgerinnen

Nr.	Name / Adresse / Datum	Stellungnahme	Abwägung
1	xxxx, 11.12.2024	<p>hiermit möchte ich zum Lärmaktionsplan 4. Stufe, eine Stellungnahme mit Lösungsvorschlag einreichen.</p> <p>Wie bereits bekannt, musste ich als Eigentümer der Fist. 5/97 und 5/116, Flur 7, Gemarkung Prora, nach mehrmaliger Aufforderung der Deutschen Bahn die Verkehrssicherheit gegenüber der Eisenbahnverbindung Lietzow - Binz durch Baumfällarbeiten herstellen.</p> <p>Hierdurch sehen die Flächen weder gut aus, noch stellen sie eine zufriedenstellende immissionstechnische Situation dar.</p> <p>Immer wiederkehrende Verkehrssicherungspflichten gegenüber der Deutschen Bahn werden in Zukunft, eine dauerhafte Bestockung schwer bis nicht machbar werden lassen. Abstandsverhältnisse zum Baukörper Gleis, V - Profil und das kein Baum auch nur theoretisch in den Eisenbereich fallen darf, sind einige beispielhafte Vorschriften, die mir der Gesetzgeber vorgibt.</p> <p>Dem Lärmaktionsplan habe ich unter 2.3.2. Auswirkungen der Geräuschbelastung entnommen, dass der Einfluss von Verkehrslärm erhebliche Auswirkungen auf das Wohlbefinden haben kann.</p> <p>Weiterhin belegen die Lärmkarten, dass tagsüber Werte ab 60 dB und zur Nacht Werte ab 50 dB entlang der gesamten L 29 und Eisenbahnschiene gemessen werden.</p> <p>Hier werden Grenzwerte im gesamten Gemeindegebiet durchgehend überschritten.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im mittleren Abschnitt der L 29 werden gem. Lärmkartierung Belastungen von 55 – 59 dB(A) gem. L_{DEN} erreicht.</p> <p>Der LAP führt zu Grenz- bzw. Auslösewerten aus:</p> <p>„Für die Gemeinde Ostseebad Binz werden als Auslösewerte für konkrete Maßnahmenvorschläge 65 / 55 dB(A) (gem. L_{DEN} bzw. L_{Night}) vorgeschlagen.</p> <p>Die vorgeschlagenen Werte liegen deutlich über den Werten, die nach 16. BlmSchV für die Lärmbewertung gelten. Angesichts der besonderen Bedeutung der Erholungs- und Freizeitfunktion im Ostseebad Binz werden</p>

LAP 4. Stufe Ostseebad Binz: Abwägung Stellungnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung (Entwurf)

	<p>Unter 6.2. Strategien der Lärmminderungsplanung heißt es, dass abschirmende Bauten die Lärmminderung verbessern.</p> <p>Weiterhin wird unter 7.3.2. Bereich Prora zur weiteren Reduzierung der Lärmbelastung vorgeschlagen, eine Lärmschutzwand zu prüfen.</p> <p>Ich möchte Ihnen anbieten, dass ich im Bereich der Wohnbebauung, entlang der Prorer Allee, auf meinen Flurstücken 5/97 und 5/116 eine als Lärmschutzwand fungierende Riegelbebauung (für die Gemeinde Binz kostenfrei) errichte.</p> <p>Es könnten gleichzeitig infrastrukturelle Probleme gelöst werden. Die Errichtung eines Bahnhofsgebäudes Prora Ost, mit integrierter Post wäre beispielhaft. Ich würde gerne ein Planetarium und ein Unterwassermuseum integrieren.</p> <p>Weiterhin werden Unterstellmöglichkeiten in Größenordnungen benötigt.</p> <p>Durch eine Riegelbebauung würde die Lärmbelastung, bahn- und straßenseitig deutlich minimiert werden. Die Infrastruktur könnte etwas mehr Luft holen und mit einer davor gepflanzten kleinwüchsigen Allee mit Büschen würde sogar ein nettes Ortsbild entstehen.</p> <p>Über ein persönliches Gespräch würde ich mich freuen.</p>	<p><i>auch niedrigere Werte als konflikträchtig angesehen und wenn möglich im Rahmen der Maßnahmenplanung berücksichtigt.“</i></p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Stellungnahmen zu vorhabenbezogenen Planungen bzw. Überlegungen sind nicht Aufgabe des LAP.</p>

LAP 4. Stufe Ostseebad Binz: Abwägung Stellungnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung (Entwurf)

Anregungen TÖB

Nr.	Name / Adresse / Datum	Stellungnahme	Abwägung
1	Zweckverband Wasserversorgung und Abwasserbehandlung Rügen, Putbuser Chaussee 1, 18528 Bergen auf Rügen, 09.12.2024	<p>dem ZWAR obliegen als ver- und entsorgungspflichtige Körperschaft gemäß Landeswassergesetz M-V die Aufgaben der Wasserver- und Abwasserentsorgung auf den Inseln Rügen und Hiddensee. Weiterhin erfolgt durch den ZWAR in großen Teilen seines Versorgungsgebietes der Breitbandausbau für schnelles Internet.</p> <p>Seitens des ZWAR erfolgt folgende Stellungnahme:</p> <p>Der Lärmaktionsplan hat keinen maßgeblichen Einfluss auf die vom ZWAR zu vertretenden Belange. Somit stimmt der ZWAR ohne weitere Maßgaben zu.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
2	Staatliches Amt für Landwirtschaft und Umwelt Vorpommern, Badenstr. 18, 18439 Stralsund, 12.12.2024	die Prüfung der Lärmaktionspläne obliegt dem LUNG. Seitens des StALU VP erfolgt hierzu keine Stellungnahme.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
3	EWE Netz GmbH, Cloppenburger Str. 302, 26133 Oldenburg, 16.12.2024	<p>vielen Dank für die Beteiligung unseres Hauses als Träger öffentlicher Belange.</p> <p>Die Aufstellung oder Veränderung von Leitplanungen kollidiert in der Regel nicht mit unserem Interesse an einer Bestandswahrung für unsere Leitungen und Anlagen.</p> <p>Sollte sich hieraus im nachgelagerten Prozess die Notwendigkeit einer Anpassung unserer Anlagen, wie z.B. Änderungen, Beseitigung, Neuherstellung der Anlagen an einem anderen Ort (Versetzung) oder anderer Betriebsarbeiten ergeben, gelten dafür die gesetzlichen Vorgaben und die anerkannten Regeln der Technik.</p> <p>Gleiches gilt auch für die Neuherstellung, wie z.B. Bereitstellung eines Stationsstellplatzes.</p> <p>Die Kosten der Anpassungen bzw. Betriebsarbeiten sind von dem Vorhabenträger vollständig zu tragen und der EWE NETZ GmbH zu erstatten,</p>	

LAP 4. Stufe Ostseebad Binz: Abwägung Stellungnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung (Entwurf)

		<p>es sei denn der Vorhabenträger und die EWE NETZ GmbH haben eine anderslautende Kostentragung vertraglich geregelt.</p> <p>Die EWE NETZ GmbH hat keine weiteren Bedenken oder Anregungen vorzubringen.</p> <p>Wir bitten Sie, uns auch in die weiteren Planungen einzubeziehen und uns frühzeitig zu beteiligen.</p> <p>In der Laufzeit Ihres Verfahrens kann sich unser Leitungs- und Anlagenbestand ändern.</p> <p>Damit es nicht zu Entscheidungen auf Grundlage eines veralteten Planwerkes kommt, nutzen Sie dafür bitte unsere aktuelle Leitungs- und Anlagenauskunft. Auf unserer Internetseite der EWE NETZ GmbH können Sie sich jederzeit nach einer erfolgreichen Registrierung auf unserem modernen Planauskunftsportal über die konkrete Art und Lage unserer zu berücksichtigenden Anlagen informieren:</p> <p>https://www.ewe-netz.de/geschaefskunden/service/leitungsplaene-abrufen</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Zuge der konkreten Maßnahmenplanung erfolgt eine Beteiligung der TÖB.</p>
4	<p>Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Caroline-Michaelis- Str. 5-11, 10115 Berlin, 13.12.2024</p>	<p>die DB AG, DB Immobilien, als von der DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG / DB Station & Service AG) bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme zum o. g. Vorhaben:</p> <p>Gegen die Fortschreibung des Lärmaktionsplans bestehen aus Sicht der Deutschen Bahn AG keine grundsätzlichen Bedenken. Öffentliche Belange der DB AG werden nicht berührt.</p> <p>Seit dem 01.01.2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung an Haupteisenbahnstrecken des Bundes zuständig. Das EBA ist direkt am Verfahren zu beteiligen.</p> <p>Werden aus dem Lärmaktionsplan Maßnahmen im Einflussbereich von Bahnanlagen entwickelt, so ist die DB AG mit aussagekräftigen Planunterlagen zu beteiligen. Wir behalten uns vor, zu allen Maßnahmen, die sich aus dem Lärmaktionsplan entwickeln werden, unabhängig von unserer vorstehenden Stellungnahme Bedenken und Anregungen vorzubringen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
5	<p>Wasser- und Bodenverband Rügen, Bahnhofstr. 6, 18528 Teschen-</p>	<p>die Belange des Wasser- und Bodenverbandes „Rügen“ werden durch das vorliegende Bauvorhaben nicht berührt. Es befinden sich keine Gräben und Anlagen des Verbandes im Planungsraum.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

LAP 4. Stufe Ostseebad Binz: Abwägung Stellungnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung (Entwurf)

	hagen, 16.12.2024		
6	Forstamt Rügen, Pantow Nr. 13, 18528 Zirkow, 13.12.2024	<p>als ortslich zuständige Verwaltungseinheiten lt. §§ 35 in Verb. mit 32 Landeswaldgesetz Mecklenburg-Vorpommern1 ergeht zur o. g. Fortschreibung des Lärmaktionsplanes folgende Stellungnahme:</p> <p>I. Sachverhalt Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Ostseebad Binz zeigt Handlungsstrategien und Maßnahmenempfehlungen für die wesentlichen Belastungspunkte auf. Das Lärmkonzept bietet jedoch wenig konkrete Aussagen über eine Detailplanung zu bestimmten Bauvorhaben, benennt aber Maßnahmen wie z. B. den Ausbau bzw. die Neu- und Umplanung von Radwegen, das Aufstellen von Lärmschutzwänden oder die Schaffung von weiteren Parkflächen.</p> <p>II. Rechtliche Grundlagen Bei der Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes sind die folgenden rechtlichen Grundlagen zu beachten: § 2 LWaldG Wald Im und 30 m um das Planungsgebiet des Lärmaktionsplanes befindet sich Wald im Sinne des§ 2 Landeswaldgesetz M-V.</p> <p>Gema~ S 2 Absatz 1 LWaldG ist Wald jede mit Waldgehölzen bestockte Grundfläche. Waldgehölze sind alle Waldbaum- und Waldstraucharten. Bestockung ist der flächenhafte Bewuchs mit Waldgehölzen, unabhängig von Regelmäßigkeit und Art der Entstehung. In der Regel ist dies ein zusammenhängender Bewuchs mit Waldgehölzen mit einer Mindestflächengröße von 2.000 m², einer mittleren Breite von 25 Metern, und im Fall von Waldsukzessionen einer mittleren Höhe von mindestens 1,5 Metern oder einem Alter von 6 Jahren und mit einer Überschirmung von mindestens 50% bei jungen Beständen oder eine Bestockung von 50% des Vollbestandes (nach den üblichen Ertragstafeln) bei älteren Beständen. Als Wald gelten auch kahlgeschlagene oder verlichtete Grundflächen, Waldwege, Waldeinteilungs- und Sicherungsstreifen, Waldwiesen, Waldblößen, Lichtungen, Waldpark- und Walderholungsplätze sowie als Vorwald dienender Bewuchs. Wald entsteht demnach Kraft Gesetz, wenn obenstehende Waldeigenschaften gegeben sind. Dabei ist immer die Situation vor Ort entscheidend. Für die</p>	

LAP 4. Stufe Ostseebad Binz: Abwägung Stellungnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung (Entwurf)

	<p>Feststellung der Waldeigenschaft ist nach S 2 Abs. 4 LWaldG die Forstbehörde zuständig. Die Forstgrundkarte gibt als wichtige Datengrundlage eine Übersicht über die Waldfläche, eine komplette und aktuelle Darstellung aller Waldflächen kann jedoch nicht vorausgesetzt werden.</p> <p>Die konkrete Waldfeststellung erfolgt vorhabenbezogen durch das Forstamt Rügen, eine frühzeitige Einbeziehung in die Planung wird daher empfohlen.</p> <p>§ 10 LWaldG Sicherung der Funktionen des Waldes bei Planungen und Maßnahmen von Trägern öffentlicher Vorhaben</p> <p>Die Träger öffentlicher Vorhaben haben bei Planungen und Maßnahmen, die eine Inanspruchnahme von Waldflächen vorsehen oder die in ihren Auswirkungen Waldflächen betreffen können, die Funktionen des Waldes nach S 1 Absatz 2 angemessen zu berücksichtigen.</p> <p>Sie dürfen Wald nur in Anspruch nehmen, soweit die Planungen und Maßnahmen nicht auf anderen Flächen verwirklicht werden können und nicht die Erhaltung des Waldes im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt, z.B. bei wesentlicher Beeinträchtigung von Wald mit besonderen Schutz- oder Erholungsfunktionen.</p> <p>Im Weiteren sind die Forstbehörden bereits bei der Vorbereitung und Planung von Maßnahmen zu unterrichten und anzuhören. Die Träger öffentlicher Vorhaben haben ihre Entscheidungen im Einvernehmen mit den zuständigen Forstbehörden zu treffen, soweit nicht nach § 45 Absatz 2 des Bundeswaldgesetzes und sonstigen Rechtsvorschriften eine andere Form der Beteiligung vorgeschrieben ist oder Bundesrecht dem entgegensteht.</p> <p>§ 15 LWaldG Umwandlung von Wald in andere Nutzungsarten</p> <p>Wald darf nur mit vorheriger Genehmigung der Forstbehörden gerodet und in eine andere Nutzungsart überführt werden (Umwandlung). Dieser Entscheidung geht eine gesetzlich fixierte Prüfung von Alternativen (Meidung und Minderung) voraus. Als Waldumwandlung ist die Aufhebung einer der drei Funktionen des Waldes: Nutz-, Schutz- und Erholungsfunktion durch eine andere Nutzungsart zu verstehen. Das gilt insbesondere auch dann, wenn Waldflächen nur vorübergehend in eine andere Nutzungsart überführt werden, wie beispielsweise bei kurzzeitig genutzten Baustraßen oder bei Nutzung von Waldflächen als Arbeitsstreifen.</p>	
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

LAP 4. Stufe Ostseebad Binz: Abwägung Stellungnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung (Entwurf)

	<p>§ 20 LWaldG Waldabstand</p> <p>Nach § 20 Absatz 1 des Landeswaldgesetzes M-V ist zur Sicherung vor Gefahren durch Windwurf oder Waldbrand bei der Errichtung baulicher Anlagen ein Abstand von 30 Metern zum Wald einzuhalten. Beim Wald wird der Abstand zur baulichen Anlage an der Traufkante des Waldes gemessen. Unter Traufkante des Waldes wird forstfachlich die mittlere Linie der lotrechten Projektion der Kronenränder der Randbäume eines Waldbestandes verstanden. Die Waldflächen der Gemeinde Binz sind im Flächennutzungsplan der Gemeinde dargestellt, stellen jedoch keine verbindliche Darstellung des Waldes dar. Die Hinweise zum einzuhaltenden Waldabstand sollen jedoch als Grundlage zur Vorbereitung von Bebauungsplanen und Bauvorhaben dienen und ersetzt nicht alle weiteren notwendigen Genehmigungen.</p> <p>III. Entscheidung</p> <p>Der vorhandene Wald und der gesetzliche Waldabstand sind bei einer weiterreichenden Planung zu berücksichtigen. Bei nachfolgenden Detailplanungen ist die Forstbehörde entsprechend zu beteiligen.</p> <p>Dem vorliegenden Entwurf Lärmaktionsplan der Gemeinde Ostseebad Binz kann aus forstbehördlicher Sicht zugestimmt werden, sofern die untere Forstbehörde, das Forstamt Rügen, bei der konkreten Maßnahmenplanung entsprechend beteiligt wird. Die Stellungnahme ist positiv zu werten.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Zuge der konkreten Maßnahmenplanung erfolgt eine Beteiligung der TÖB.</p>
7	<p>E.DIS Netz GmbH, Putbuser Chaussee 4, 18528 Bergen, 09.12.2024</p> <p>wir bestätigen den Eingang der mit Schreiben vom 09.12.2024 eingereichten Unterlagen zu o. g. Betreff und bedanken uns dafür.</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>Zur Sicherung eines möglichst störungsfreien Betriebes in der öffentlichen Energieversorgung, ist eine uneingeschränkte Zuwegung zu unseren elektrischen Anlagen notwendig.</p> <p>Wenn im Zuge der Umsetzung des Lärmschutzkonzeptes Straßen und Wege für den öffentlichen Verkehr gesperrt werden sollen, bitten wir um eine entsprechende Information, um ggf. Stellung zu möglichen Beeinträchtigungen nehmen zu können.</p> <p>Bei Fragen werden Sie sich bitte an unseren Mitarbeiter, Herr xxxx, unter den in der Signatur angegeben Kontaktdaten.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>

LAP 4. Stufe Ostseebad Binz: Abwägung Stellungnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung (Entwurf)

8	Polizeiinspektion Stralsund, Sachbearbeitung Verkehr, Frankendamm 21, 18439 Stralsund, 09.12.2024	<p>Seitens der Sachbearbeitung Verkehr der Polizeiinspektion Stralsund bestehen zu den im LAP geplanten Maßnahmen grundsätzlich keine Bedenken. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im innerörtlichen Raum könnte neben der Lärmreduzierung durch Motorengeräusche bei hohen Geschwindigkeiten auch einen homogeneren Verkehrsfluss zur Folge haben, was wiederum zu weniger Lärm durch Bremsen und Anfahren in Knotenpunktbereichen führen könnte. Dass eine (Geschwindigkeitsreduzierungs-)Maßnahme auch durchsetzbar sein soll, versteht sich. Gemäß Erlass ist die Verkehrsüberwachung vorwiegend an Stellen, die eine Unfallgefahr aufweisen, durchzuführen, was die Überwachung an anderen Stellen nicht per se ausschließt. Insofern scheint hier diesbezüglich ein Abstimmungsbedarf mit den örtlichen Ordnungsbehörden zu bestehen.</p> <p>Hinsichtlich der Gestaltung der Piktogramme auf Straßen zur Verdeutlichung, dass der Radverkehr auf der Straße mitgeführt wird, sollte eine Abstimmung zwischen Verkehrsbehörde, Gemeinde und Polizei stattfinden. In der angefügten Darstellung (Bsp. aus Dinklage) könnte der Eindruck entstehen, dass Radfahrer eher mittig des Fahrstreifens oder der Fahrbahnseite fahren sollen. Da jedoch auch für Radfahrer ein Rechtsfahrgebot besteht, sollte hier die Gestaltung im Vorfeld abgestimmt werden.</p>	<p>Die Zustimmung zum LAP wird begrüßt.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine entsprechende Abstimmung sollte zeitnah erfolgen.</p> <p>Eine entsprechende Abstimmung sollte zeitnah erfolgen.</p>
9	Deutsche Telekom Technik GmbH, Holzweg 2, 17438 Wolgast, 18.12.2024	<p>die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 125 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben.</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 den beigefügten Plänen entnehmen. Telekommunikationslinien/-anlagen werden gewöhnlich auf einer Grabensohle von 60 cm ausgelegt. Eine abweichende Tiefenlage ist wegen Kreuzungen anderer Anlagen, infolge nachträglicher Veränderung der Deckung durch Straßenumbauten u. dgl. und aus anderen Gründen möglich.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Zuge der konkreten Maßnahmenplanung erfolgt eine Beteiligung der TÖB.</p>

LAP 4. Stufe Ostseebad Binz: Abwägung Stellungnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung (Entwurf)

		<p>In Kreuzungspunkten mit einer Telekommunikationslinie ist die genaue Tiefenlage durch Querschlag zu ermitteln. Es ist die Originalüberdeckung wiederherzustellen, die Trassenbänder sind über die Anlagen neu zu verlegen. Bei Freilegung der Telekommunikationslinien während der Baumaßnahme sind diese durch geeignete Maßnahmen zu schützen und zu sichern. (z. B. durch Halbrohre)</p>	
10	<p>Landesamt für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern, Amt für Geoinformation, Vermessungs- und Katasterwesen, Lübecker Str. 289, 19059 Schwerin, 09.12.2024</p>	<p>in dem von Ihnen angegebenen Bereich befinden sich keine Festpunkte der amtlichen geodätischen Grundlagennetze des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Beachten Sie dennoch für weitere Planungen und Vorhaben die Informationen im Merkblatt über die Bedeutung und Erhaltung der Festpunkte (Anlage).</p> <p>Bitte beteiligen Sie auch die jeweiligen Landkreise und kreisfreien Städte als zuständige Vermessungs- und Katasterbehörden, da diese im Rahmen von Liegenschaftsvermessungen das Aufnahmepunktfeld aufbauen. Aufnahmepunkte sind ebenfalls zu schätzen.</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
11	<p>50Hertz Transmission GmbH, Heidestr. 2, 10557 Berlin, 30.12.2024</p>	<p>Nach Prüfung der Unterlagen teilen wir Ihnen mit, dass sich im Plangebiet derzeit keine von der 50Hertz Transmission GmbH betriebenen Anlagen (z. B. Hochspannungsfreileitungen und -kabel, Umspannwerke, Nachrichtenverbindungen sowie Ver- und Entsorgungsleitungen) befinden.</p> <p>Diese Stellungnahme gilt nur für den angefragten räumlichen Bereich und nur für die Anlagen der 50Hertz Transmission GmbH.</p> <p>Hinweis zur Digitalisierung: Für eine effiziente Identifizierung der (Nicht-)Betroffenheit bitten wir bei künftigen Beteiligungen nach Möglichkeit um Übersendung der Plangebiete(n) sowie eventueller externer Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in einem standardisierten und georeferenzierten Geodatenaustauschformat (vorzugsweise Shapefiles inkl. der Projektionsdatei (*.prj) oder kml-Datei).</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
12	<p>Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie Mecklenburg-Vorpommern, Goldberger Str. 12b,</p>	<p>Abteilung Immissionsschutz und Abfallwirtschaft (Abteilung 5)</p> <p>Unterlagen: [1] Lärmaktionsplan 4. Stufe – Gemeinde Ostseebad Binz (Entwurf zur Offenlegung) Stand: 20.09.2024</p> <p>Seitens des LUNG wird aus Sicht des Schallimmissionsschutzes nachfolgende</p>	

LAP 4. Stufe Ostseebad Binz: Abwägung Stellungnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung (Entwurf)

	18273 Güstrow, 15.01.2025	<p>Stellungnahme abgegeben:</p> <p>Die Inhalte eines Lärmaktionsplans ergeben sich aus § 47 d Abs. 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in Verbindung mit dem Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie1. Diese formalen Mindestanforderungen werden in [1] erfüllt.</p> <p>Ich möchte darauf hinweisen, dass bei den beigefügten Unterlagen nicht die Emissionsdaten der Straßen für die Gemeinde Binz enthalten sind, sondern die der Gemeinde Heringsdorf.</p> <p>Nach Fertigstellung bitte ich um kurzfristige Übergabe des ausgefüllten Berichterstattungs-formulars in digitaler Form an das LUNG. Das Formular dazu finden Sie auf folgender Inter-netseite: https://www.lung.mv-regierung.de/fachinformationen/laerm-und-erschuetterungen/gebietebezogener-lairmschutz-eu-umgebungslärmrichtlinie</p>	<p>Der Entwurf des LAP enthält die Kartierungen und Betroffenenzahlen für das Ostseebad Binz, wie vom LUNG zur Verfügung gestellt. Gem. Rücksprache mit dem LUNG waren dem Bericht – versehentlich – zusätzliche Unterlagen beigefügt, die nicht die Gemeinde Binz betreffen.</p>
13	<p>Straßenbauamt Stralsund, Greifswalder Chaussee 63b, 18439 Stralsund, 07.01.2025</p>	<p>zu der vorliegenden Fortschreibung des Lärmaktionsplanes 4. Stufe der Gemeinde Ostseebad Binz gibt es seitens des SBA Stralsund folgende Anmerkungen und Hinweise:</p> <p>Punkt 7 - Handlungskonzept zum Lärmaktionsplan Punkt 7.3 - Ergänzende Maßnahmenvorschläge LAP 4.Stufe</p> <p>Geschwindigkeitskonzept Eine Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierung fällt in den Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Vorpommern-Rügen.</p> <p>Der zuständige Baulastträger kann als Beurteilungsgrundlage auf Antrag gemäß § 5 b Abs. 5 Straßenverkehrsgesetz- StVG in Verbindung mit Lärmschutz-Richtlinien-StV schalltechnische Berechnungen durchführen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es wird vorgeschlagen bzgl. der vorgeschlagenen Maßnahmen die weitere Abstimmung mit dem SBA und der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Vorpommern-Rügen zu suchen. Ggf. ist dann im Anschluss in Abstimmung mit der Gemeinde und der zuständigen Behörde die Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung im Sinne einer verkehrsbehördlichen Anordnung bzw. der Lärmsanierung zu prüfen.</p>

LAP 4. Stufe Ostseebad Binz: Abwägung Stellungnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung (Entwurf)

	<p>Lärmindernder Fahrbahnbelaag Bei Erforderlichkeit einer Erhaltungsmaßnahme an den Fahrbahndecken (Landesstraßen 29 und 293) erfolgt die Prüfung des Einsatzes von lärmindernden Belägen entsprechend dem dann geltenden technischen Regelwerk.</p> <p>Förderung Radverkehr Dieses fällt nicht in den Zuständigkeitsbereich des Straßenbaulastträgers. Die innerörtliche Radwegeplanung erfolgt in Abstimmung zwischen dem Straßenbaulastträger und der Gemeinde.</p> <p>Passive Lärminderung Es besteht für Hauseigentümer die Möglichkeit, Mittel für Lärmsanierung beim SBA Stralsund zu beantragen. Hierbei handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Bundes und des Landes. Die Durchführung dieser Leistungen erfolgt unter Beachtung der aktuellen Verkehrszahlen und den festgelegten Rahmenbedingungen (Überschreitung der Grenzwerte, vorhandene finanzielle Mittel und Dringlichkeit der Maßnahme).</p> <p>Anmerkung Die unter Punkt 7.2 Maßnahmenvorschläge LAP 3. Stufe und Evaluierung sind nicht nachvollziehbar, weil das Straßenbauamt Stralsund als Straßenbaulastträger nicht zur Stellungnahme aufgefordert wurde.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Sinn des Lärm- und Gesundheitsschutzes wird dringend empfohlen im Rahmen dieser Prüfung auch der Einbau besonders lärmärmer Fahrbahnbelaäge – ggf. auch im Rahmen eines Verkehrsversuchs - in Betracht zu ziehen</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Auch hier sollte zeitnah eine weitere Abstimmung bzgl. der im LAP vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgen.</p> <p>s.o.</p> <p>Das Straßenbauamt Stralsund wurde zur Stellungnahme zum LAP 4. Stufe aufgefordert. Die Maßnahmenvorschläge der 3. Stufe und deren Evaluierung sind Teil des LAP 4. Stufe.</p>	
14	<p>Bergamt Stralsund, Frankendamm 17, 18439 Stralsund, 09.01.2025</p>	<p>im Untersuchungsbereich des Stadtgebietes Binz liegt eine in Betrieb befindliche Geothermiebohrung Gt Binz 1. Diese Geothermiebohrung befindet sich auf dem Flurstück 15/15 der Flur 7 der Gemarkung Prora (33408826,5;6030499,7 ETRS89/UTM33). Bei bergbaulichen Tätigkeiten im Bereich der Geothermiebohrung können ganztägig Emissionen, z.B. in Form von Lärm usw. entstehen. Im Rahmen von einzelnen temporären Maßnahmen in Verbindung mit dem Betrieb können ähnlich wie auf einer Baustelle spezifische Merkmale auftreten. Inhaber dieser Geothermiebohrung ist die IDEAL Lebensversicherung a.G., Kochstraße 26 in</p>	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

LAP 4. Stufe Ostseebad Binz: Abwägung Stellungnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung (Entwurf)

		<p>10969 Berlin. Für eine endgültige Abstimmung wenden Sie sich bitte an den Inhaber der o.g. Bergbauberechtigung. Aus Sicht der vom Bergamt Stralsund zu wahren Belange werden keine weiteren Einwände oder ergänzenden Anregungen vorgebracht.</p>	
15	<p>Handelsverband Nord e.V., Kröpeliner Str. 92, 18055 Rostock, 14.01.2025</p>	<p>wir danken Ihnen für die Beteiligung in der o. g. Angelegenheit. Gegen die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes, wie oben genannt, erheben wir keine Einwände. Für weitere Fragen stehen wir selbstverständlich gern zur Verfügung.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
16	<p>Landkreis Vorpommern-Rügen, Fachdienst Bau und Planung, Carl-Heydemann-Ring 67, 18437 Stralsund, 14.01.2025</p>	<p>mit Schreiben vom 9. Dezember 2024 übersandten Sie die Planunterlagen für das o. g. Vorhaben mit der Bitte um Stellungnahme. Nach Prüfung durch die berührten Fachgebiete teile ich Ihnen folgendes Ergebnis mit: Stellungnahme Naturschutz Gegenüber dem Lärmaktionsplan 4. Stufe der Gemeinde Ostseebad Binz bestehen aus naturschutzrechtlicher Sicht keine direkten Bedenken. Hinweis: Sollten sich indes die Planungen für bspw. Radwege, Parkplätze und/oder Lärmschutzwände präzisieren ist die untere Naturschutzbehörde in den weiteren Verfahren einzubeziehen. Für Rückfragen wenden Sie sich bitte an Jan Burmeister (fg44.30@lk-vr.de). Stellungnahme Denkmalschutz In der Gemeinde Binz existieren neben zahlreichen Einzeldenkmalen auch der Denkmalbereich „Hauptstraße/Strandpromenade/Putbuser Straße/Bahnhofstraße (Denkmallistennummer 01004) sowie das besonders raumgreifende Baudenkmal „Prora, KdF-Seebad und NVA-Militärkomplex“. Jegliche Eingriffe/Veränderungen dieser flächenhaft ausgedehnten Denkmale sowie erhebliche Eingriffe in der Umgebung von Einzeldenkmalen bedürfen zuvor der denkmalrechtlichen Genehmigung gemäß § 7 Abs. 1 und Abs. 2 Denkmalschutzgesetz M-V.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Zuge der konkreten Maßnahmenplanung erfolgt eine Beteiligung der TÖB.</p>

LAP 4. Stufe Ostseebad Binz: Abwägung Stellungnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung (Entwurf)

	<p>Für Rückfragen wenden Sie sich bitte an Philipp Michau (Denkmalschutz@lk-vr.de).</p> <p>Aus Sicht der Wasserwirtschaft, des Bodenschutzes, des Immissionsschutzes, des Tiefbaues, der Kommunalhygiene und der Umweltmedizin bestehen gegen das o. g. Vorhaben keine Einwände.</p>	
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--



Vorlagenummer: BV/25/253
Vorlageart: Beschlussvorlage
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
Betreff: Beschlussvorlage über den Lärmaktionsplan 4. Stufe der Gemeinde Ostseebad Binz
hier: Beschluss über die Handlungsempfehlung des Lärmaktionsplan 4. Stufe

Beratungsverlauf

Gremium	Sitzungsdatum	Beschlussart
Ausschuss für Bau, Verkehr und Umwelt (Vorberatung)	09.04.2025	ungeändert beschlossen
Hauptausschuss (Vorberatung)	05.05.2025	
Gemeindevorvertretung Ostseebad Binz (Entscheidung)	22.05.2025	

Beratungsverlauf

09.04.2025	7. Sitzung des Ausschusses für Bau, Verkehr und Umwelt
-------------------	---------------------------------------------------------------

Beschluss:

Der Ausschuss für Bau, Verkehr und Umwelt empfiehlt der Gemeindevorvertretung in ihrer Sitzung am 22.05.2025 den Lärmaktionsplan 4. Stufe in der vorliegenden Fassung vom 02.04.2025 als Handlungsempfehlung zu beschließen.

Abstimmungsergebnis:

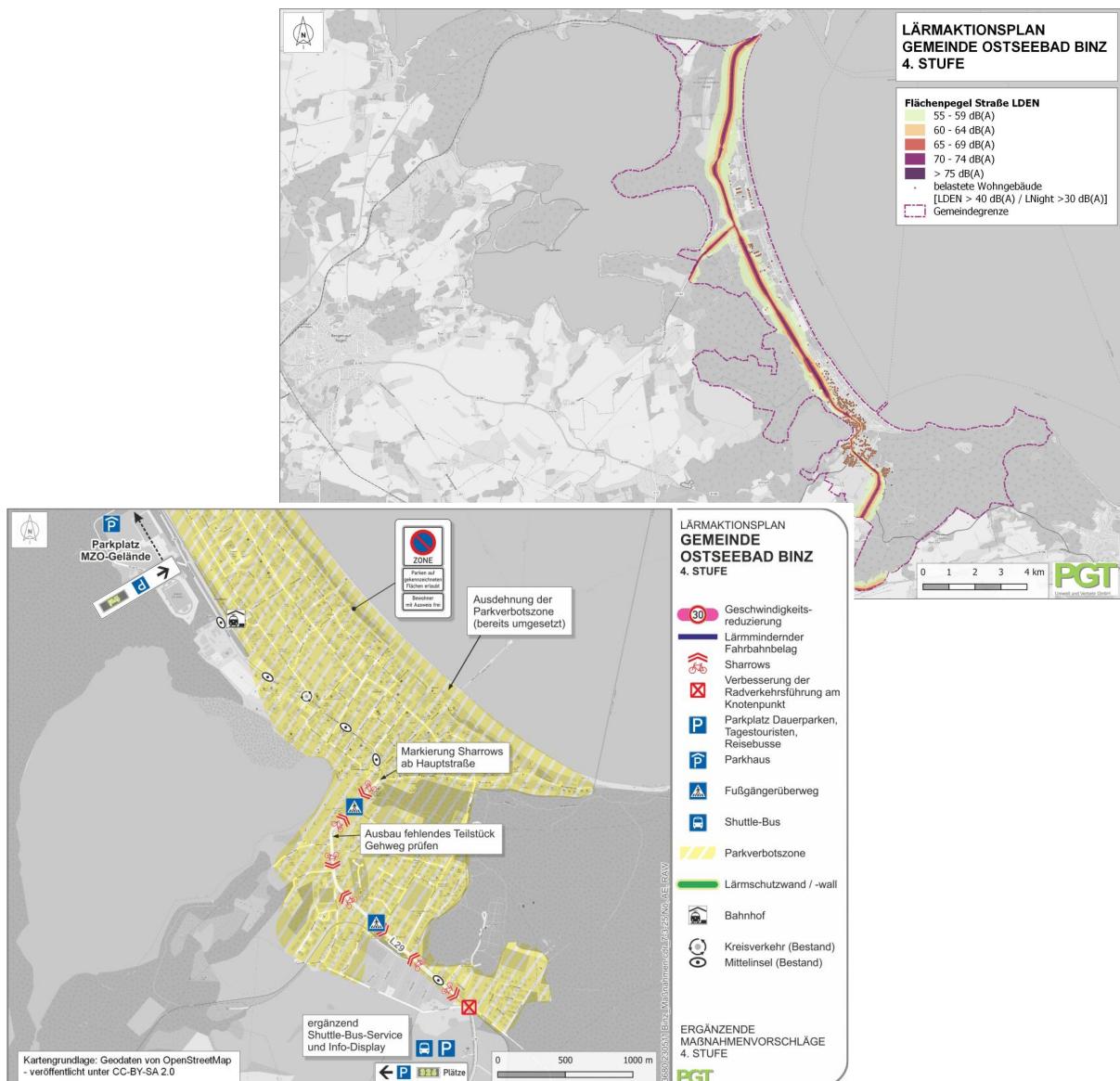
Ja-Stimmen: 11

Nein-Stimmen: 0

Enthaltungen: 0



LÄRMAKTIONSPLAN 4. STUFE GEMEINDE OSTSEEBAD BINZ



LÄRMAKTIONSPLAN 4. STUFE GEMEINDE OSTSEEBAD BINZ

**(ENTWURF ENDBERICHT)
STAND: 27.03.2025**

Auftraggeber: **Gemeinde Ostseebad Binz
Jasmunder Straße 11
18609 Ostseebad Binz**

Auftragnehmer: **PGT Umwelt und Verkehr GmbH
Vordere Schöneworth 18
30167 Hannover
Telefon: 0511 / 38 39 40
Telefax: 0511 / 38 39 450
Mail: Post@PGT-Hannover.de**

Bearbeitung: **Dipl.-Ing. Heinz Mazur
Dipl.-Geogr. Dirk Lauenstein**

Grafik: **Dipl.-Geogr. R. Nöllgen**

Hannover, 27.03.2025

P 3680_250327_LAP Binz 4. Stufe_Entwurf Endbericht.docx

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	1
2	Aufstellung des Lärmaktionsplanes	3
2.1	Grundlagen	3
2.2	Wesentliche Neuerungen im Rahmen der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung der 4. Stufe	4
2.3	Belastung durch Lärm	6
2.4	Auslösewerte der Lärmkartierung	9
3	Vorgehen	10
4	Analyse der Lärmbelastung	12
4.1	Lärmkarten Straßenverkehr	12
4.2	Lärmkarte Schienenverkehr	21
5	Bewertung der Lärmsituation in Ostseebad Binz	22
6	Lärminderungsstrategien und –potenziale	26
6.1	Stellung der LAP	26
6.2	Strategien der Lärmaktionsplanung	27
6.3	Handlungsfelder und Maßnahmen	27
6.4	Leitlinien bei der Maßnahmenwahl	30
7	Handlungskonzept zum Lärmaktionsplan	31
7.1	Vorhandene bzw. geplante Maßnahmen	31
7.2	Maßnahmenvorschläge LAP 3. Stufe und Evaluierung	32
7.3	Ergänzende Maßnahmenvorschläge LAP 4. Stufe	33
7.4	Verantwortung der Baulastträger	41
8	Ruhige Gebiete	42
9	Wirkungen	44
10	Kostenschätzung	47
11	Fazit	48

Anhang: Abwägung Stellungnahmen Offenlegung und TÖB-Beteiligung

TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 2.1:	Berechnungsverfahren VBUS und BUB im Vergleich	5
Tab. 2.2	Lärmrelevante Grenz- und Orientierungswerte (DIN 18005, Immissionsgrenzwerte 16. BlmSchV, VLärmSchR 97).....	8
Tab. 3.1	Vorgehen bei der Bearbeitung des Lärmaktionsplanes Gemeinde Ostseebad Binz	11
Tab. 4.1:	Belastetenzahlen durch Straßenverkehrslärm nach Pegelklassen – Hauptverkehrsstraßennetz	13
Tab. 4.2:	Angaben zu gesundheitlichen Auswirkungen und Belästigungen.....	14
Tab. 5.1:	Betroffenenzahlen im Kernbereich Binz	23
Tab. 5.2:	Betroffenenzahlen in Prora	24
Tab. 9.1:	Wirkungen von Maßnahmen zur Lärminderung (eigene Zusammenstellung PGT)	45
Tab. 9.2:	Belastetenzahlen nach Pegelklassen – Reduzierung der Betroffenenzahlen im Straßenverkehr.....	46
Tab. 10.1:	Vereinfachte Kostenübersicht	47

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1:	Lärmbelästigung in Deutschland.....	1
Abb. 2.1:	Bekannte Geräusche und ihre Einordnung auf der dB(A)-Skala	7
Abb. 4.1	Verkehrsmengen DTV [Kfz / Tag]	15
Abb. 4.2	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten [Pkw / Tag].....	16
Abb. 4.3	Schallimmissionen Straßenlärm (Flächenpegel, L_{DEN})	17
Abb. 4.4	Schallimmissionen Straßenlärm (Fassadenpegel, L_{DEN})	18
Abb. 4.5	Schallimmissionen Straßenlärm (Flächenpegel, L_{Night})	19
Abb. 4.6	Schallimmissionen Straßenlärm (Fassadenpegel, L_{Night})	20
Abb. 5.1:	Ausschnitt Fassadenpegel L_{Night} im Bereich Binz.....	23
Abb. 5.2:	Ausschnitt Fassadenpegel L_{Night} im Bereich Prora	25
Abb. 6.1:	Querschnittsorientierte Stellung der Lärminderungsplanung im kommunalen Planungsprozess	26
Abb. 6.2:	Strategien der Lärminderungsplanung	27
Abb. 7.1:	Parkhaus Ostseebad Binz	31
Abb. 7.2:	Evaluierung Maßnahmenkonzept Bereich Binz – LAP 3. Stufe	33
Abb. 7.3:	Ergänzende Maßnahmen im Bereich Binz LAP 4. Stufe	36
Abb. 7.4:	Markierung von „Sharrows“ zur Verbesserung der Radverkehrsführung (Bsp. aus Dinklage)	37
Abb. 7.5:	Konzeptskizze L 29 Höhe Granitzer Straße / Granitzer Hof ...	38
Abb. 7.6:	Maßnahmenkonzept Bereich Prora	39
Abb. 7.7:	Vorschlag zur Ergänzung der überörtlichen Wegweisung Bereich Binz / Prora.....	40

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	
B+R	Bike und Ride
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)
dB	Dezibel (Schallpegelmessung in Dezibel)
dB (A)	Die „A“-Bewertung der Frequenzen (dB(A)) trägt der Tatsache Rechnung, dass das Ohr insbesondere bei mittlerer Lautstärke die mittleren Tonlagen als lauter wahrnimmt als tiefe oder sehr hohe Töne.
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DTVw	Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke
LAP	Lärmaktionsplan
L_{DEN}	Lärmindex über 24h mit unterschiedlicher Gewichtung der Zeiträume Day (Tag 6:00-18:00 Uhr mit + 0 dB(A)), Evening (Abend 18:00-22:00 Uhr mit + 5 dB(A)) und Night (Nacht 22:00-6:00 Uhr mit + 10 dB(A))
L_{Night}	Lärmindex für Nachtstunden
LUNG	Landesamt für Umwelt, Naturschutz und Geologie
Mittelungspegel	Der Mittelungspegel (äquivalenter Dauerschallpegel) Lm wird aus der Häufigkeit, Dauer und Pegelintensität der momentanen Einzelpegel über einen längeren Zeitraum gebildet
Modal Split	Verteilung der Verkehre auf die verschiedenen Verkehrsarten
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park und Ride
RLS-19	Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (nach 16. Verordnung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzb. 16. BImSchV))
RLS-90	Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (nach 16. Verordnung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzb. 16. BImSchV))
SV	Schwerverkehr > 3,5 t
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
BEB	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
VBEB	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
BUB	Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen
VBUS	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen (in der Baulast des Bundes)
16. BImSchV	16. Verordnung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

LITERATURVERZEICHNIS

<p>Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 189/12: Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm</p>
<p>Bundesgesetzblatt Jahrgang 2005 Teil I Nr. 38, ausgegeben zu Bonn am 29.Juni 2005: Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ vom 24. Juni 2005</p>
<p>Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (2022): Hinweise zur Lärmkartierung 3. Aktualisierung, online unter: https://www.lai-immissionsschutz.de/documents/lai-hinweise-laermkartierung-2022_1654006649.pdf</p>
<p>Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Köln 1990</p>
<p>Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (2022): Umgebungslärmkartierung geht mit neuen Rechenverfahren in die nächste Runde, online unter: https://www.hlnug.de/fileadmin/dokumente/das_hlnug/jahresberichte/2022/13_jb_2022_I4_Umgebungslaermkartierung_Web.pdf</p>
<p>Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen: Handreichungen zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Umweltbereich, 2012</p>
<p>Niedersächsisches Ministerium für Umwelt und Klimaschutz u.a. (Hrsg.): Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie, Lärmaktionsplanung, Handlungsempfehlung zur Dokumentation und Berichterstattung (Musteraktionsplan), Hannover 2008</p>
<p>Losert / Mazur / Theine / Weisner (PGT, Hrsg. Umweltbundesamt): Handbuch Lärminderungspläne – Modellhafte Lärmvorsorge und -sanierung in ausgewählten Städten und Gemeinden – Berichte des Umweltbundesamtes; 07/1994 – liegt nur als Druckausgabe vor. Taschenbuch. VII, 207 S., Paperback, Erich-Schmidt-Verlag ISBN 978-3-503-03667-7</p>
<p>Planungsbüro Richter-Richard, Jochen Richard / PGT Umwelt und Verkehr GmbH, Heinz Mazur, Dirk Lauenstein: Handbuch Lärmaktionspläne – Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung, Hrsg.: Umweltbundesamt, Aachen und Hannover 2015</p>
<p>Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. Walter Theine (PGT): Lärmrelevanz und EU-Anforderungen – Erfordernisse, Abgrenzungs- und Anpassungsprozesse zum Lärmschutz im Experimentellen Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, im Auftrag des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR), Hannover 2007</p>
<p>Umweltbundesamt (Hrsg.): Physikalische und biologische Phänomene im Ohr beim Hören, Dessau-Roßlau 2012</p>

1 Einleitung

Viele Menschen fühlen sich durch Lärm – und insbesondere durch Straßenverkehrslärm - belästigt. Gem. einer repräsentativen Umfrage des Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV) aus dem Jahr 2020 fühlen sich 76 Prozent der deutschen Bevölkerung vom Straßenverkehrslärm mindestens etwas gestört oder belästigt, 43 Prozent vom Flugverkehrslärm sowie 34 Prozent vom Schienenverkehrslärm¹.

Lärm wirkt sich negativ auf die Gesundheit, die Erholung und die Entspannung aus. Aber auch konzentriertes Arbeiten und das psychische Wohlbefinden werden durch Lärm negativ beeinflusst.

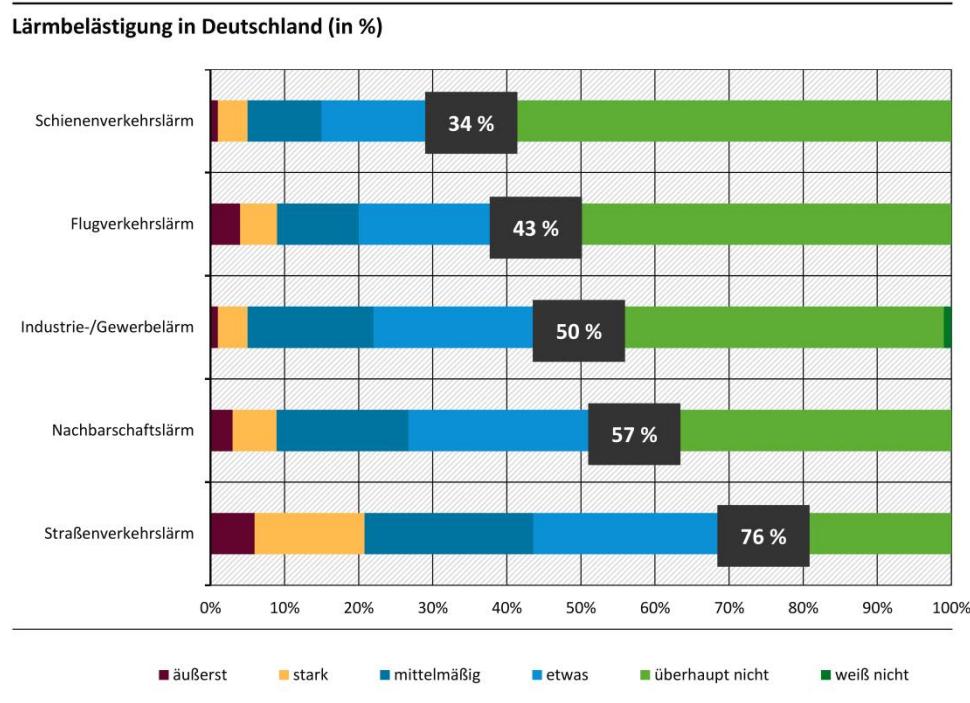


Abb. 1.1: Lärmelästigung in Deutschland²

¹ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/verkehrslaerm#belastigung-durch-verkehrslärm>

² <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/laermwirkungen/laermbelaestigung>

Der Lärmaktionsplan ist ein wichtiges Instrument, welches zur Aufgabe hat, den Verkehrslärm – im Bestandsnetz auf Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen – zu betrachten und bei Feststellung einer Lärmbelastung, diesen zu minimieren.

Durch den Bundestagsbeschluss des Gesetzes zur „Umsetzung der EG-Richtlinie 2002/49/ EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ (sog. Umgebungslärmrichtlinie) vom 24. Juni 2005 sind für Hauptverkehrsstraßen oberhalb definierter Verkehrsbelastungen Lärmaktionspläne (LAP) aufzustellen.

Die Gemeinde Ostseebad Binz genügt dieser Verpflichtung durch die Aufstellung eines Lärmaktionsplanes 4. Stufe. Der Lärmaktionsplan sollte gem. EU-Frist bis zum 18. Juli 2024 abgeschlossen sein.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung wurde durch Offenlegung und TÖB-Beteiligung sichergestellt. Anregungen und Bedenken aus dem Beteiligungsverfahren sind im Anhang dokumentiert und kommentiert.

Der vorliegende Entwurf des Endberichts zur Lärmaktionsplanung 4. Stufe soll nun von den Gremien der Gemeinde Ostseebad Binz beraten und beschlossen werden.

2 Aufstellung des Lärmaktionsplanes

2.1 Grundlagen

Die rechtlichen Grundlagen der Lärminderungsplanung sind im § 47a-f Bundes-Immissions-Schutz-Gesetz (BImSchG) geregelt und gehen auf die „Richtlinie 2002/49/EG“ des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zurück.

Nach der EU-Umgebungslärm-Richtlinie sind im Anschluss an die Lärmkartierung Lärmaktionspläne zu erstellen, die Maßnahmen zur Minderung der Lärmprobleme enthalten.

Die Lärmaktionsplanung ist ebenso wie die Lärmkartierung ein kontinuierlicher Prozess, der von der Europäischen Union (EU) mit einer fünfjährigen Fortschreibungsfrist verankert wurde. Für die Aufstellung des LAP wurde die Frist zwischen 3. und 4. Stufe ausnahmsweise auf 6 Jahre verlängert.

Gemäß den rechtlichen Vorgaben werden in der **Lärmkartierung** Autobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen berücksichtigt. Die Zuständigkeit für die Lärmkartierung dieser Straßen liegt in Mecklenburg-Vorpommern beim LUNG. In der Lärmaktionsplanung sind alle Straßen mit einem Jahresaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz betroffen, was einem durchschnittlichen Aufkommen von rund 8.000 Kfz/24 h (DTV) entspricht sowie Ballungsräume mit über 100.000 Einwohnern.

Bei Bedarf können durch die Kommune in einem vorgezogenen Verfahren zusätzlich Kreis- und Gemeindestraßen zur Lärmkartierung beim Land gemeldet werden. Die Lärmkartierung für die 4. Stufe ist abgeschlossen, neue Straßen bzw. Änderungen werden erst wieder im Rahmen der Lärmkartierung der 5. Stufe berücksichtigt.

Die Zuständigkeit für die Lärmkartierung des Schienenverkehrs liegt beim Eisenbahnbundesamt (EBA).

Die Zuständigkeit für **Durchführung eines Lärmaktionsplans zur Lärm-minderung** liegt bei den Kommunen. Die Kommune kann auf Basis der Vorschläge des LAP auf die Baulasträger einwirken und Abstimmungsge-spräche zur Umsetzung von Maßnahmen durchführen. Damit wird die Be-handlung des Lärms zu einer ergänzenden Aufgabe des bestehenden

Städtebaurechts, welches eine Berücksichtigung der Lärmsituation lediglich bei Um- oder Neubauten vorsieht. Die Umsetzung der Maßnahmen bzw. deren Abwägung erfolgt durch die zuständigen Baulastträger.

Verbindlicher Teil des Lärmaktionsplans ist die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit.

2.2 Wesentliche Neuerungen im Rahmen der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung der 4. Stufe

In der Lärmaktionsplanung der 4. Stufe kommen erstmals europaweit einheitliche Berechnungsverfahren zur besseren Vergleichbarkeit zum Einsatz. Für die Lärmkartierung wurde das Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB) angewandt, mit dem sich im Vergleich zum vorherigen Verfahren (VBU) folgende Änderungen ergeben^{3,4}:

- In Bezug auf das Verkehrsaufkommen werden anstelle von zwei Fahrzeugklassen (Leichtverkehr und Schwerverkehr) in der Berechnung vier Fahrzeugklassen berücksichtigt. Der Schwerverkehr wird in mittelschwere und schwere Fahrzeuge unterteilt. Da die Fahrzeugklassen der BUB nicht denen der Straßenverkehrszählung (SVZ) entsprechen, wurden entsprechende Faktoren zur Berechnung festgelegt.
- Erstmals besteht die Möglichkeit zur Berücksichtigung von Motorrädern in der Lärmkartierung.
- Hinsichtlich der Straßenoberflächen erfolgt eine differenzierte Berechnung nach Fahrzeugklasse sowie Fahrgeschwindigkeiten ab schon 30 km/h.
- Der Einfluss des Beschleunigens und Abbremsens vor und nach Ampelkreuzungen (AK) und Kreisverkehren (KV) wird durch eine Korrektur berücksichtigt. Diese Korrektur wird den Antriebs- und Rollgeräuschen zugeschlagen. Jeder Emissionspunkt erhält abhängig von Verkehrszusammensetzung und Kreuzungsart bis zu Entfernung 100 m eine individuelle Korrektur.
- Weitere Veränderungen beispielsweise in der Schallausbreitungsrechnung finden sich in der unten stehenden Tabelle:

³ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (2022): Hinweise zur Lärmkartierung 3. Aktualisierung

⁴ Hessisches Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (2022): Umgebungslärmkartierung geht mit neuen Rechenverfahren in die nächste Runde

Parameter	VBUS	BUB
Emission / Ausbreitung	ein Pegel	Pegel in 8 Oktaven
Straßenoberflächen	Oberflächenbeiwert DStro	Emissionsprofile für verschiedene Bauweisen
Fahrzeugklassen	Leichtverkehr, Schwerverkehr	Motorräder, PKW, leichte und schwere LKW
Antriebs- und Rollgeräusche	zusammengefasst	getrennt
Kreisverkehre / LSA-geregelte Kreuzungen	nein	ja
Emissionshöhe	0,5 m	0,05 m
Reflektion	mehrfach	einfach

Tab. 2.1: Berechnungsverfahren VBUS und BUB im Vergleich⁵

Das BUB gilt nicht für Schallberechnungen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) und ist mit den Berechnungen nicht vergleichbar.

Geändert wurde auch die Berechnung der Belastetenzahlen. Das in der 4. Stufe erstmalig angewandte Berechnungsverfahren BEB führt zu einer deutlichen Erhöhung der Belastetenzahlen gegenüber der vorherigen Methode (VBEB).

Statt der bisherigen Gleichverteilung der Einwohner auf alle Fassadenpunkte wird im BEB das Median-Verfahren angewandt. Das Median-Verfahren berechnet die Lärmbelastung über alle Fassadenpunkte, bildet den Median-Wert und ordnet alle Bewohner der lauteren Seite zu. Dies kann zu einer Verschiebung der Lärmbelastung um eine oder mehrere Pegelklassen nach oben führen, was zu einer höheren Anzahl belasteter Menschen in den zu kartierenden Pegelklassen führt⁶. Gemäß des Umweltbundesamts (UBA) ist über den gesamten Kartierungsbereich ($L_{DEN} > 55 \text{ dB(A)}$, $L_{Night} > 50 \text{ dB(A)}$) mit einer Zunahme von ca. 50 % im Vergleich zur 3. Stufe zu rechnen. Für Werte von $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ sowie $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ ergaben Vergleichsrechnungen eine noch deutlichere Zunahme

⁵ Eigene Darstellung nach: <https://www.schleswig-holstein.de/DE/fachinhalte/L/laermschutz/laermsh/laermkarten.html>

⁶ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (2022): Hinweise zur Lärmkartierung 3. Aktualisierung

von etwa 75 %. Eine Vergleichbarkeit der Belastetenzahlen von der 3. zur 4. Stufe ist daher kaum möglich.

2.3 Belastung durch Lärm

2.3.1 Grundlagen

Um die Komplexität der subjektiven Lärmwahrnehmung handhabbar zu machen, wurden objektive Verfahren zur Bewertung von Schall entwickelt, die zu einer „Normierung der Lärm- und Schallbeurteilung“ führen.

Schall ist auf Schwingungen in der Luft zurückzuführen, die sich von einer Schallquelle ausgehend in der Luft bewegen. Die Luftdruckschwankungen sind als Schalldruck wahrnehmbar. Je größer diese Schwankungen sind, umso lauter ist die Schallwahrnehmung. Dabei wird die Spanne zwischen der Hörschwelle, d.h. dem Punkt, an dem ein Geräusch überhaupt wahrnehmbar ist, und der Schmerzgrenze für das menschliche Gehör für eine Beschreibung der Geräuschempfindung herangezogen.

Zur übersichtlicheren Darstellung gibt man den Schallpegel in Dezibel (dB) an. Die Dezibel-Skala ist logarithmisch aufgebaut. Die „A“-Bewertung (dB(A)) berücksichtigt die Tatsache, dass das Ohr insbesondere bei mittlerer Lautstärke die mittleren Tonlagen als lauter wahrnimmt als tiefe oder sehr hohe Töne.

Abb. 2.1 zeigt eine Reihe bekannter Geräusche und ihre Einordnung auf der dB(A)-Skala.

Relativer Schalldruck

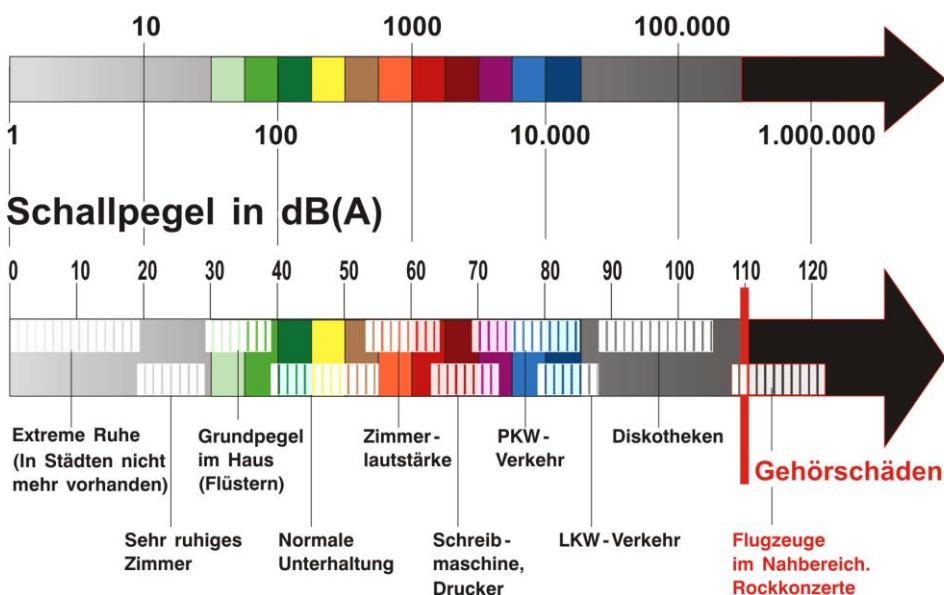


Abb. 2.1: Bekannte Geräusche und ihre Einordnung auf der dB(A)-Skala⁷

2.3.2 Auswirkungen der Geräuschbelastung

Der Anteil der durch den Verkehrslärm betroffenen Bevölkerung ist hoch. Nach Angaben der EU-Kommission⁸ sind in Europa rund 20 % der Bevölkerung insgesamt und 15 % im Nachtzeitraum von Straßenverkehrslärm über 55 dB(A) betroffen. Durch vom Schienenverkehr induzierten Lärm über 55 dB(A) sind 4 % über gesamten Tag und 3 % in der Nacht betroffen. Etwa 1,5 % über den gesamten Tag bzw. etwa 0,5 % in der Nacht sind Lärm vom Luftverkehr ausgehend ausgesetzt.

Das Recht des Menschen auf Gesundheit erfordert, Lärmfolgen nicht nur wegen somatischer, sondern bereits wegen psychischer und das soziale Wohlbefinden beeinträchtigender Auswirkungen zu bekämpfen.

Der Einfluss von Verkehrslärm auf die Gesundheit ist vielfältig und kann erhebliche negative Auswirkungen auf das Wohlbefinden haben. Grundsätz-

⁷ PGT Umwelt und Verkehr, Hannover, in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Richter-Richard, Aachen, Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA), Handbuch Lärmaktionspläne Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung, Dessau-Roßlau, Texte 81/2015

⁸ European Environment Agency (2020): Environmental noise in Europe, online unter: <https://www.eea.europa.eu/publications/environmental-noise-in-europe>

lich wird dem Lärm bereits ab einem niedrigen Mittelungspegel ein Belästigungsfaktor zugeordnet. Zahlreiche chronische Erkrankungen haben ihren Ursprung in einer qualitativ wie quantitativ nicht ausreichender Nachtruhe. Insbesondere kann die kontinuierliche Belastung durch Verkehrslärm zu Schlafstörungen führen, was wiederum zu Müdigkeit und verminderter Leistungsfähigkeit führen kann. Darüber hinaus ist Lärm eine bedeutende Stressquelle, die mit psychischen Gesundheitsproblemen wie Angstzuständen und Depressionen in Verbindung gebracht wird. Langfristige Exposition gegenüber Verkehrslärm ist auch mit einem erhöhten Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen verbunden, wie beispielsweise Bluthochdruck und Herzinfarkten. Zudem kann der Lärm die Konzentration, kognitive Leistungsfähigkeit und die Atemwegsgesundheit beeinträchtigen⁹.

2.3.3 Städtebauliche Bewertung von Lärm

Für die Bewertung des Lärms im Rahmen des Städtebaus sind die in Tab. 2.2 dargestellten Grenz- und Orientierungswerte nach 16. BlmSchV bzw. nach DIN 18005 („Schallschutz im Städtebau“) maßgeblich.

Art der zu schützenden Nutzung	Tag 06.00 – 22.00 Uhr			Nacht 22.00 – 06.00 Uhr		
	Orientierungswerte nach DIN 18005	Grenzwerte 16. BlmSchV	Grenzwerte VLärmSchR 97	Orientierungswerte nach DIN 18005	Grenzwerte 16. BlmSchV	Grenzwerte VLärmSchR 97
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	45 dB(A) (bis 65 dB(A))*	57 dB(A)	64 dB(A)	35 dB(A) (bis 65 dB(A))*	47 dB(A)	54 dB(A)
Reine Wohngebiete	50 dB(A)	59 dB(A)	64 dB(A)	40 dB(A)	49 dB(A)	54 dB(A)
Wochenend- / Ferienhaus	55 dB(A)	--	--	45 dB(A)	--	--
Allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	55 dB(A)	59 dB(A)	64 dB(A)	45 dB(A)	49 dB(A)	54 dB(A)
Dorf- und Mischgebiete	60 dB(A)	64 dB(A)	66 dB(A)	50 dB(A)	54 dB(A)	56 dB(A)
Kerngebiete	63 dB(A)	64 dB(A)	66 dB(A)	53 dB(A)	54 dB(A)	56 dB(A)
Gewerbegebiete	65 dB(A)	69 dB(A)	72 dB(A)	55 dB(A)	59 dB(A)	62 dB(A)

* in Abhängigkeit der Sondernutzung

Tab. 2.2 Lärmrelevante Grenz- und Orientierungswerte (DIN 18005, Immisionsgrenzwerte 16. BlmSchV, VLärmSchR 97)

⁹ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/verkehrslaerm#belastigung-durch-verkehrslarm>

2.4 Auslösewerte der Lärmkartierung

Für die Gemeinde Ostseebad Binz werden als Auslösewerte für konkrete Maßnahmenvorschläge 65 / 55 dB(A) (gem. L_{DEN} bzw. L_{Night}) vorgeschlagen.

Die vorgeschlagenen Werte liegen deutlich über den Werten, die nach 16. BImSchV für die Lärmbewertung gelten. Angesichts der besonderen Bedeutung der Erholungs- und Freizeitfunktion im Ostseebad Binz werden auch niedrigere Werte als konflikträchtig angesehen und wenn möglich im Rahmen der Maßnahmenplanung berücksichtigt.

Der Schutz der Nachtruhe ist aus gesundheitlichen Gründen die wichtigste Aufgabe der Lärmaktionsplanung. Daher erfolgt die Bewertung der Belastungsschwerpunkte im Wesentlichen auf Basis der Lärmbelastungen nachts.

3 Vorgehen

Für die Gemeinde Ostseebad Binz wurden – im Rahmen der Bewertung der Lärmkarten – Belastungsstufen zur Lärmbelastung und die Dringlichkeit der örtlichen Problematik herausgearbeitet. Ausgewertet wurde die aktuelle Lärmkartierung des LUNG aus dem Jahr 2023.

Anschließend erfolgte ein Abgleich mit der Lärmkartierung in Bezug auf Änderungen der Belastungssituation der 3. Stufe sowie eine Evaluierung der vorgeschlagenen Maßnahmen und eine Einstufung hinsichtlich des Prüfungs- bzw. Umsetzungsstandes.

Für Bereiche mit Handlungsbedarfen werden konkrete Maßnahmenempfehlungen entwickelt. Für die Maßnahmen werden die lärmindernden Auswirkungen dargestellt sowie die Kosten abgeschätzt.

Die Bewertung der Lärmsituation sowie die daraus resultierenden Maßnahmenstrategien werden im Lärmaktionsplan zusammenfassend erläutert, der die Basis für die Beteiligungsverfahren mit der Öffentlichkeit sowie den TÖB darstellt. Anregungen und Bedenken aus dem Beteiligungsverfahren werden anschließend im Anhang dokumentiert und kommentiert.

Das Vorgehen zeigt die Tab. 3.1.

VORGEHEN / ABLAUF	STAND
• Erstellen der Lärmkarten durch das LUNG gemäß EU-Umgebungslärm-Richtlinie gem. BUB	✓
• Sichtung der Lärmkartierung gem. BUB	✓
• Bewertung der Lärmsituation	✓
• Herausarbeitung von Belastungsstufen und Maßnahmenschwerpunkten	✓
• Prüfung vorhandener Vorschläge und ergänzender Maßnahmestrategien	✓
• Entwicklung von Prioritäten und Handlungsschwerpunkten – Der Lärmaktionsplan	✓
• Öffentlichkeitsinformation / Beteiligungsverfahren	✓
• Kosten und Umsetzung	✓

Tab. 3.1 Vorgehen bei der Bearbeitung des Lärmaktionsplanes Gemeinde
Ostseebad Binz

4 Analyse der Lärmbelastung

4.1 Lärmkarten Straßenverkehr

Die Berechnung der Lärmkarten gemäß BUB wurde durch das LUNG für das Straßennetz der Autobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen durchgeführt. Das Untersuchungsnetz der Gemeinde Ostseebad Binz umfasst die Landesstraße L 29 und L 293 und ist mit dem der 3. Stufe identisch.

Wichtige verkehrliche Kennwerte, die in der Berechnung der Lärmkarten des LUNG verwendet wurden, wie bspw. Verkehrsmengen (DTV – Kfz/24 h) und zulässige Höchstgeschwindigkeiten, sind den Abb. 4.1 und Abb. 4.2 zu entnehmen.

Die vom LUNG berücksichtigten Verkehrsmengen basieren auf der Hochrechnung der Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2015, da die SVZ 2020 pandemiebedingt verschoben werden musste. Sie liegen im Zuge der L 29 je nach Abschnitt zwischen rund 8.000 und 11.500 Kfz/24 h und in der L 293 bei rund 6.500 Kfz/24 h. Die tatsächlichen Verkehrsmengen der L 29 im Bereich Prora liegen gem. Verkehrsanalyse-Umlegung für das Jahr 2020 um rund 2.000 Kfz/24 h (DTV) über den Werten der Lärmkartierung und im Zuge der L 293 um rund 4.000 Kfz / 24h.¹⁰

Für das Ostseebad Binz ist insbesondere auf die saisonal deutlich höheren Verkehrsbelastungen hinzuweisen, die nicht zuletzt auch zu Einschränkungen der touristischen Aufenthaltsqualität führen. Gemäß dem Verkehrskonzept Binz aus dem Jahr 2003 zeigt eine Abschätzung, dass es bis zu rund 4.300 Kfz-Fahrten täglich durch Tagesgäste und bis zur rund 2.500 Kfz-Fahrten täglich durch Übernachtungsgäste gibt.¹¹ Diese Zahlen dürften seitdem eher angestiegen sein. Vorgeschlagen wird die saisonalen Verkehrsmengen durch neue Erhebungen zu überprüfen.

In der Ortsdurchfahrt Binz wurde in der Lärmkartierung eine zul. Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h berücksichtigt. Im Bestand beträgt die zul. Höchstgeschwindigkeit jedoch im gesamten Abschnitt 50 km/h.

¹⁰TSC Beratende Ingenieure für Verkehrswesen; Verkehrstechnische Untersuchung L 29 Prora, Sachstandbericht zum Arbeitsstand 16.03.2022

¹¹<https://gemeinde-binz.de/ortsentwicklung/mobilitaet-verkehr/verkehrskonzept-binz/>

Die Lärmkarten mit den Flächen- und Fassadenpegeln sind gemäß dem L_{DEN} in den Abb. 4.3 und Abb. 4.4 sowie gemäß dem L_{Night} in den Abb. 4.5 und Abb. 4.6 dargestellt.

Die Anzahl der durch Straßenlärm Betroffenen ist der Tab. 4.1 unterteilt nach Pegelklassen zu entnehmen. Aufgrund der Änderung des Berechnungsverfahrens (vgl. Kap. 2.2) liegen die Belastetenzahlen gegenüber der 3. Stufe jedoch deutlich höher.

Gem. L_{DEN} bzw. L_{Night} gibt es ca. 150 Betroffene oberhalb in Kap. 2.4 genannten Auslösewerte.

Lärmindex Straßenver- kehrslärm	Bereich in dB(A)	Anzahl der Belasteten (3. Stufe 2018)	Anzahl der Belasteten (4. Stufe 2024)
DEN		gemäß Lärmkar- tierung	gemäß Lärm- kartierung Neube- rechnung 05/2024
	über 55 – bis 60	167	375
	über 60 – bis 65	143	212
	über 65 – bis 70	62	152
	über 70 – bis 75	0	10
	über 75	0	0
NIGHT			
	über 50 – bis 55	146	328
	über 55 – bis 60	80	149
	über 60 – bis 65	2	10
	über 65 – bis 70	0	0
	über 70	0	0

Tab. 4.1: Belastetenzahlen durch Straßenverkehrslärm nach Pegelklassen
– Hauptverkehrsstraßennetz ¹²

Entsprechend § 4 Abs. 4 Nr. 9 der 34. BlmSchV enthalten die Lärmkarten auch tabellarische Angaben über gesundheitliche Auswirkungen und Belästigungen. Diese betreffen Abschätzungen der Anzahl der Fälle ischämi-

¹²LUNG: EG – Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG – Runde 4 (2022) Lärmkarten nach § 47 c BlmSchG für die Gemeinde Ostseebad Binz

scher Herzkrankheiten, starker Belästigungen und starker Schlafstörungen auf Basis von Exposition-Wirkungs-Beziehungen.

Die Ermittlung erfolgt entsprechend Anhang III der Umgebungslärmrichtlinie auf der Basis der dort enthaltenen Exposition-Wirkungs-Beziehungen. Diese basieren auf epidemiologischen Studien, die die WHO im Rahmen der „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“ veröffentlichte und gelten für ausreichend große, repräsentative Bevölkerungspopulationen. Für kleinere Populationen sind die Ergebnisse nicht in jedem Fall repräsentativ.¹³

Anzahl Fälle ischämische Herzkrankheiten	Anzahl Fälle starker Belästigung	Anzahl Fälle starker Schlafstörung
0	122	28

Tab. 4.2: Angaben zu gesundheitlichen Auswirkungen und Belästigungen¹⁴

¹³LUNG

¹⁴LAI-Hinweise zur Lärmkartierung in der Fassung vom 27.01.2022

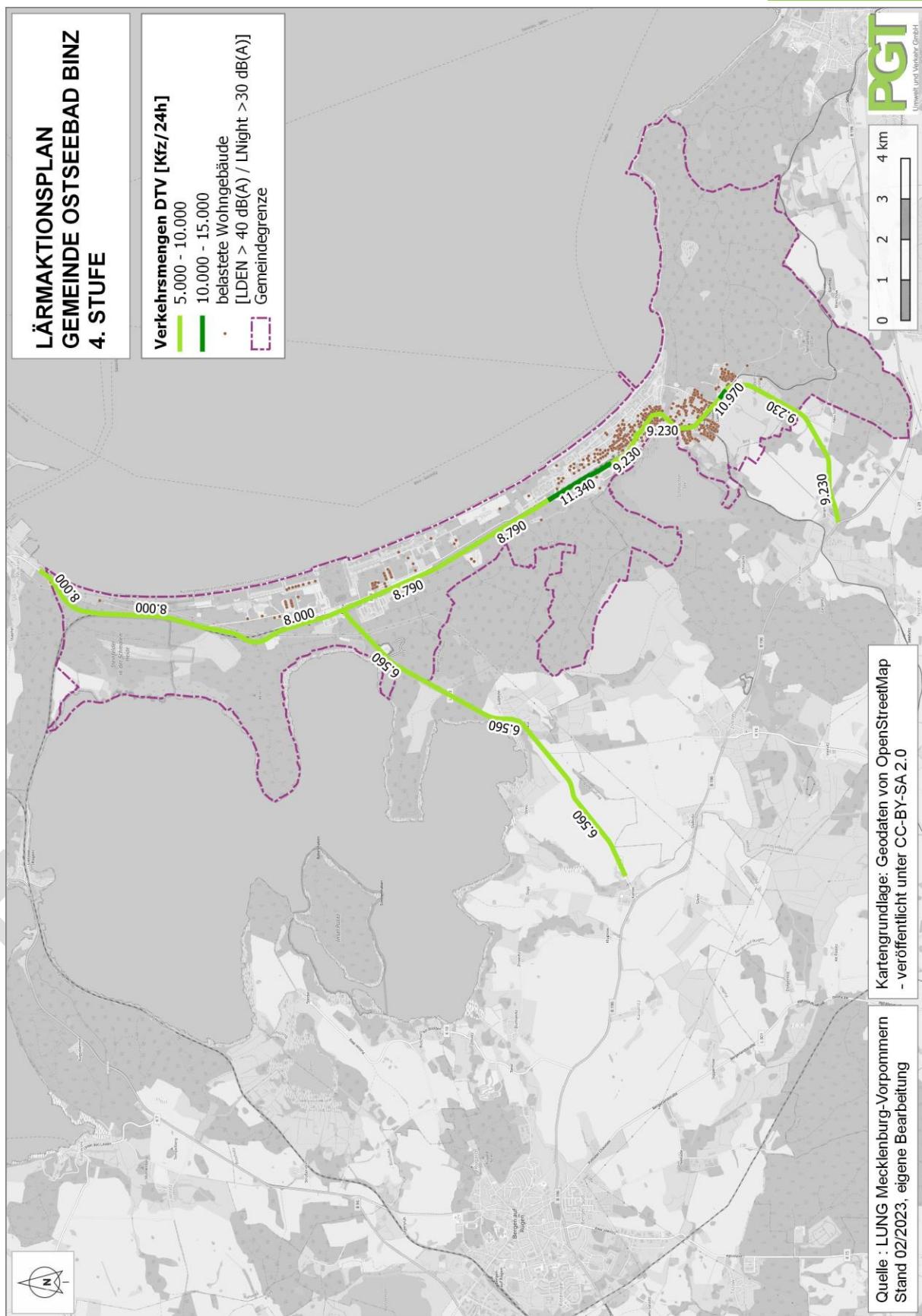


Abb. 4.1 Verkehrsmengen DTV [Kfz / Tag]

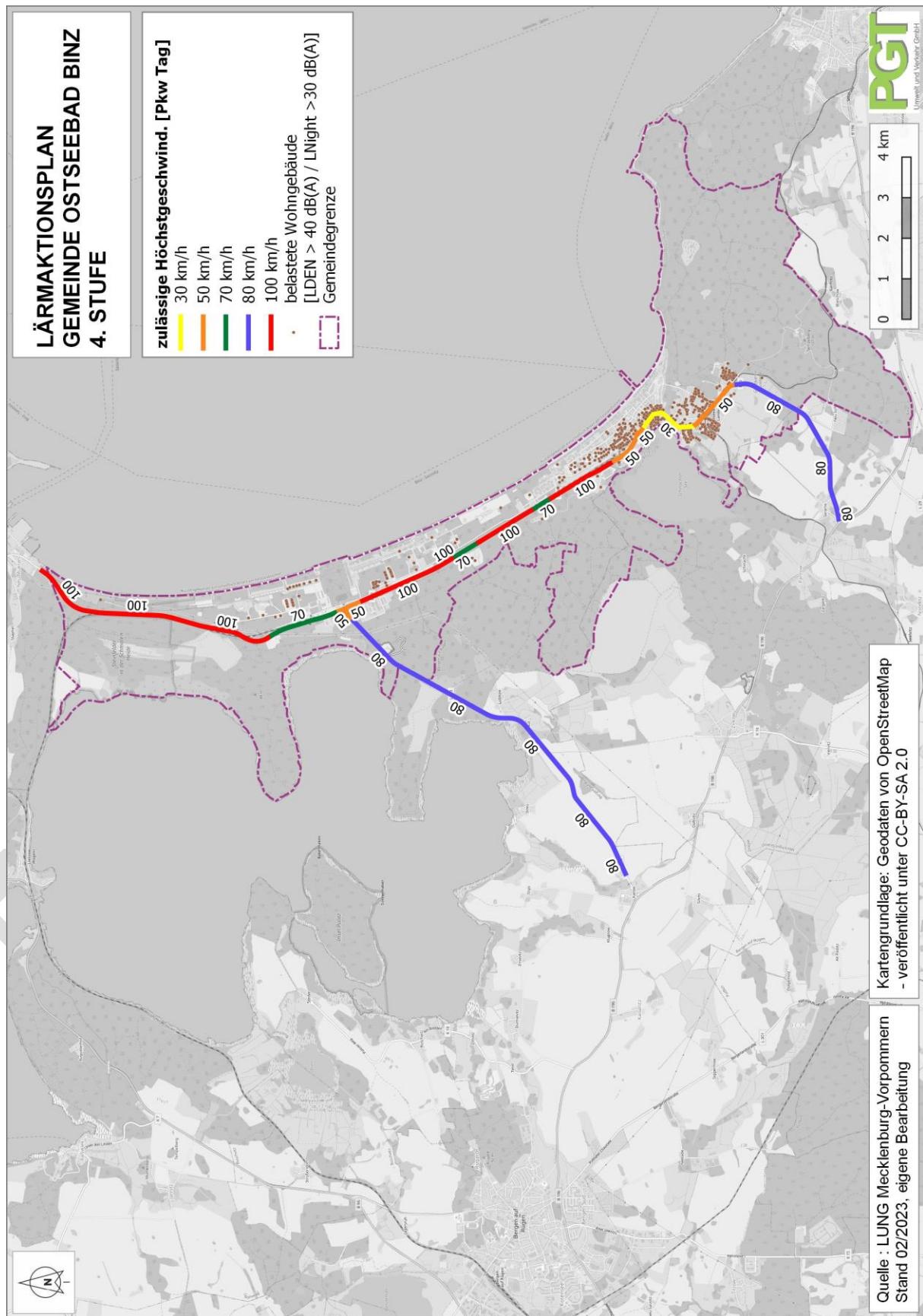
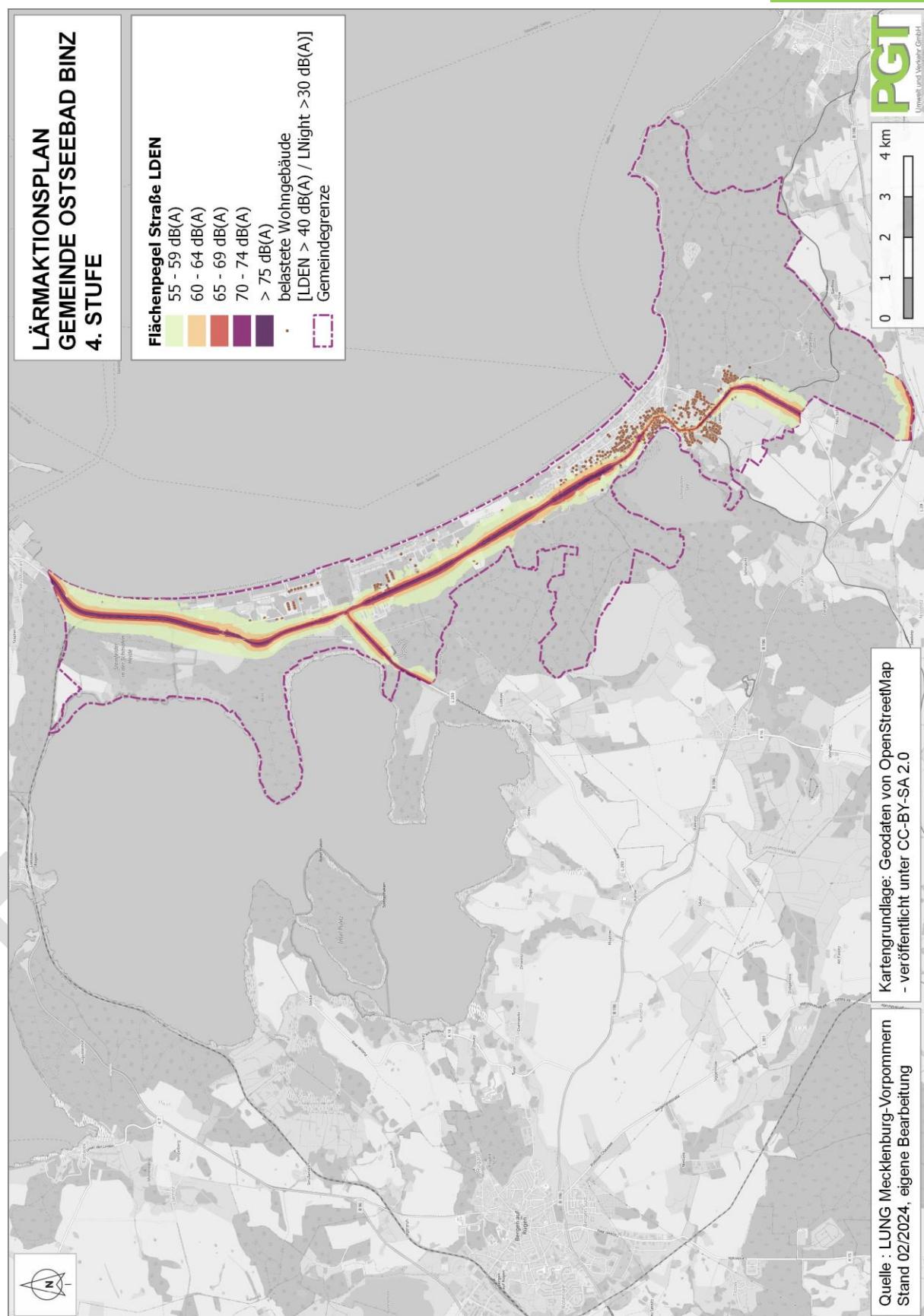
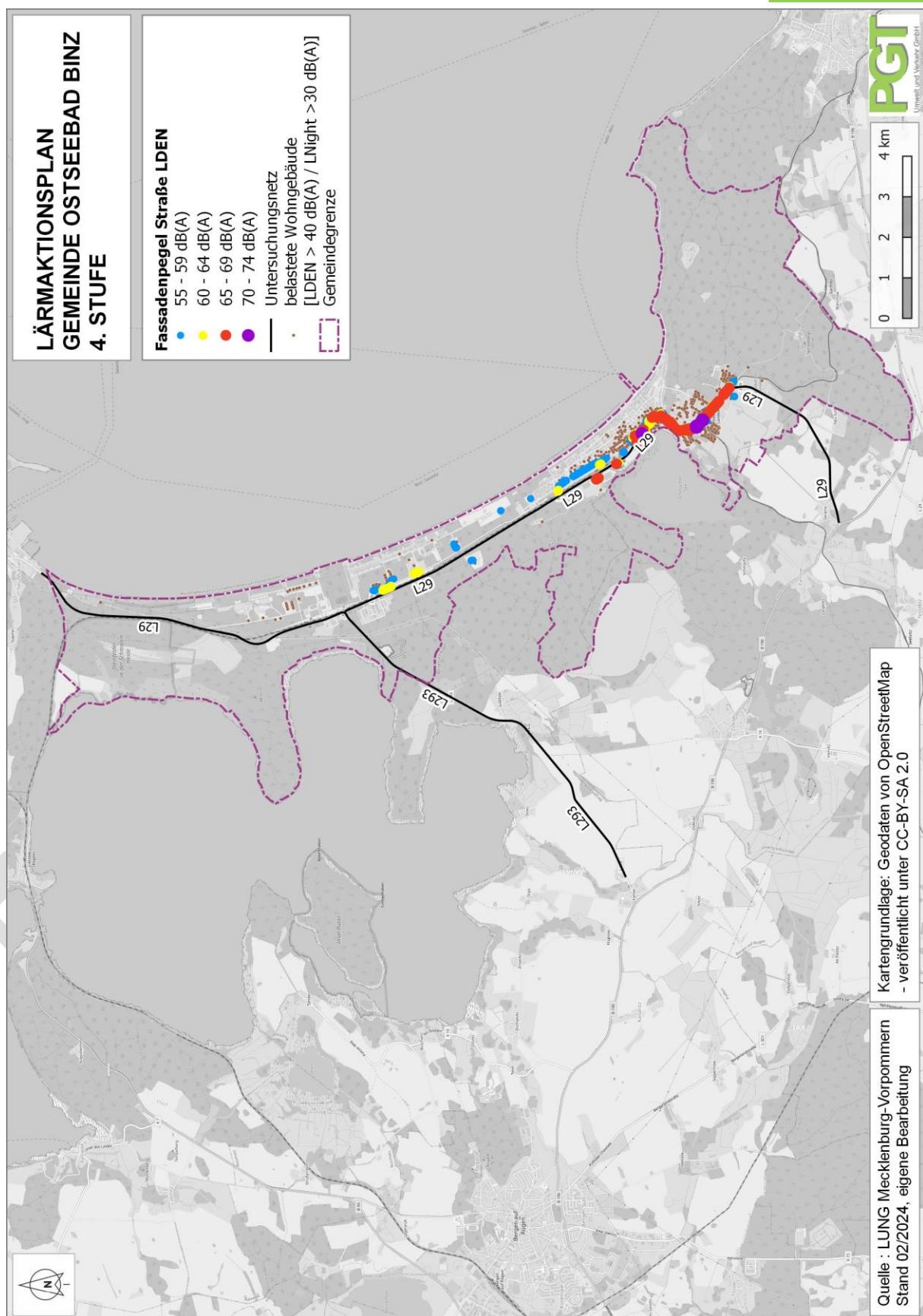
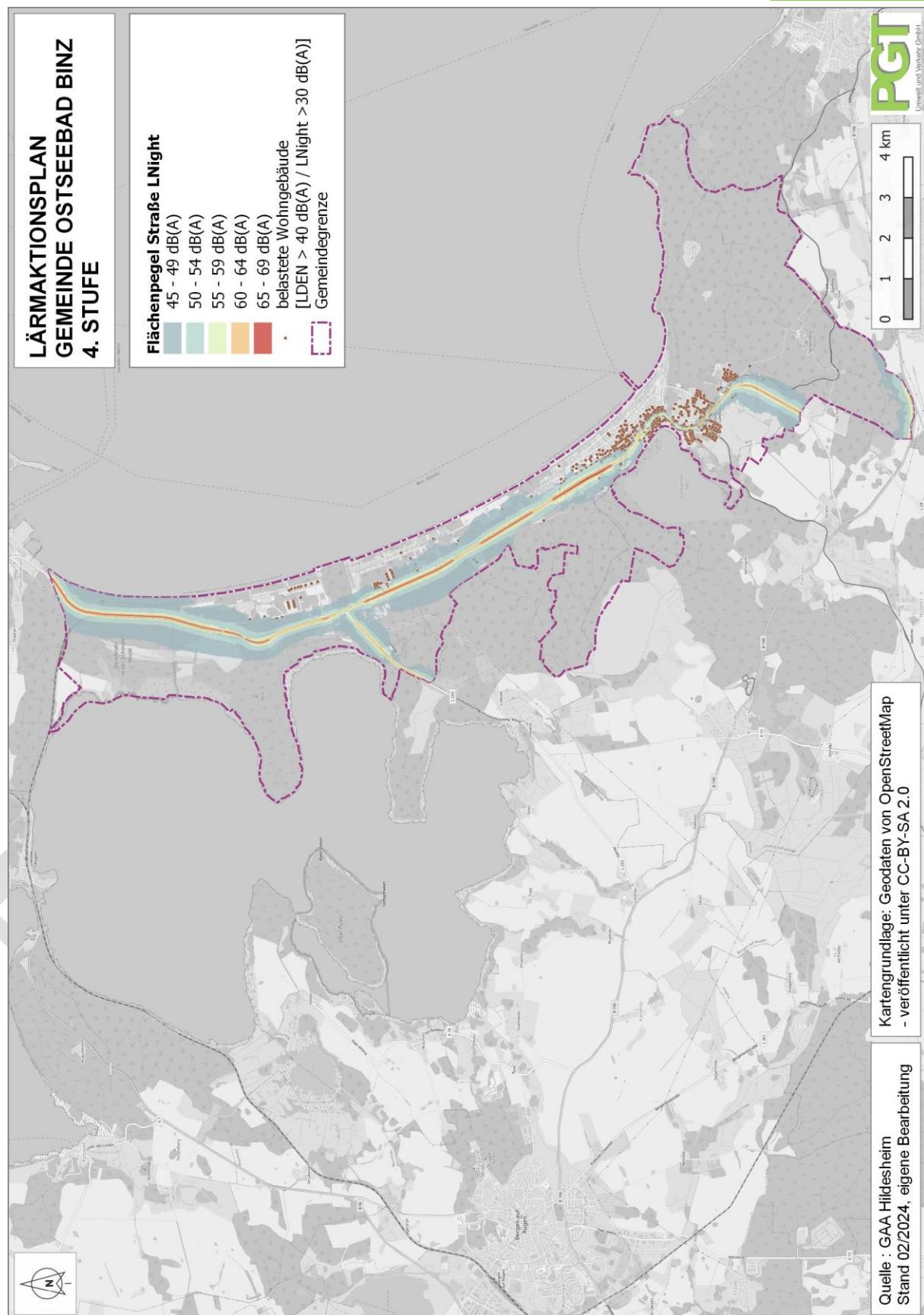
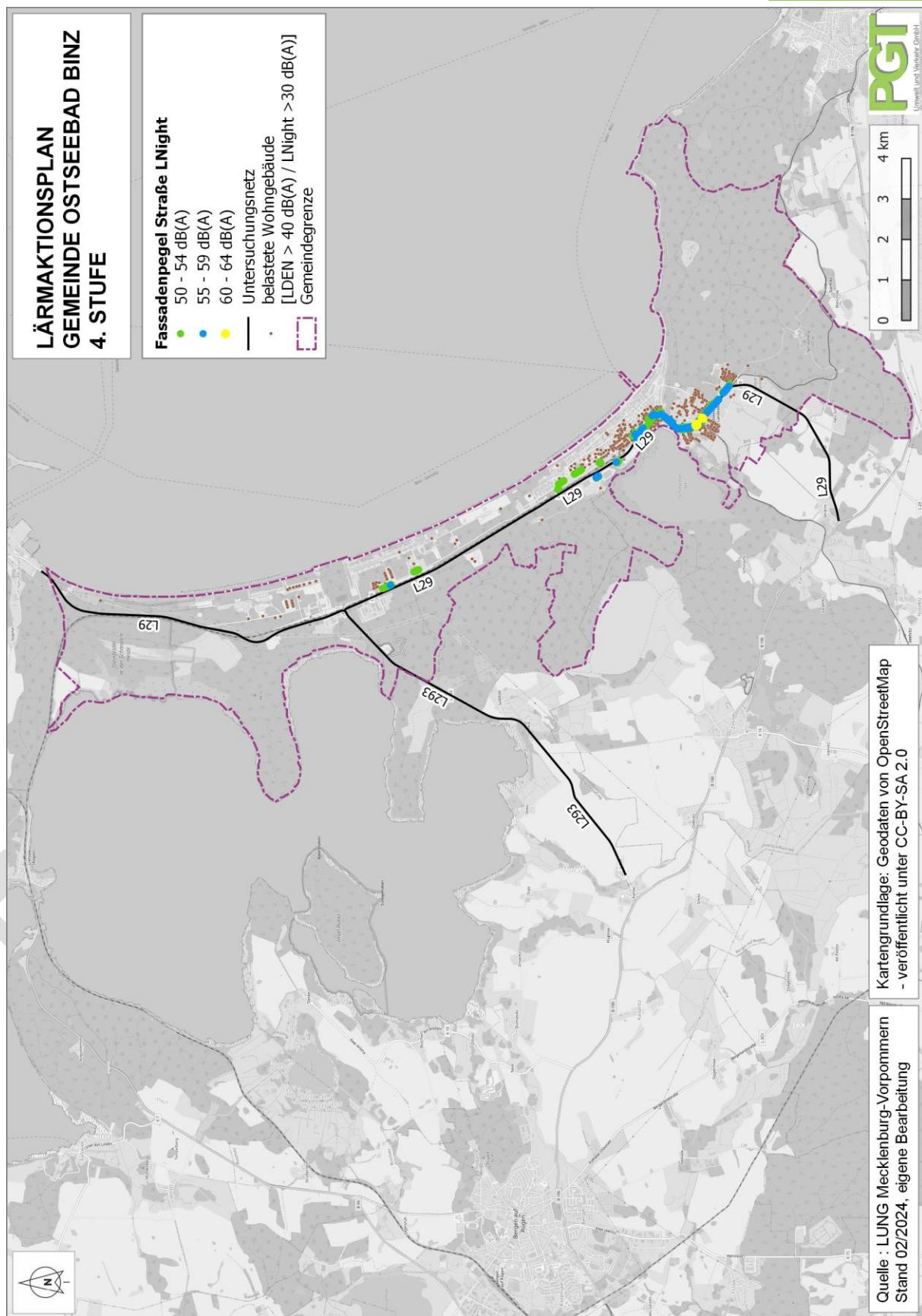


Abb. 4.2 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten [Pkw / Tag]

Abb. 4.3 Schallimmissionen Straßenlärm (Flächenpegel, L_{DEN})

Abb. 4.4 Schallimmissionen Straßenlärm (Fassadenpegel, L_{DEN})

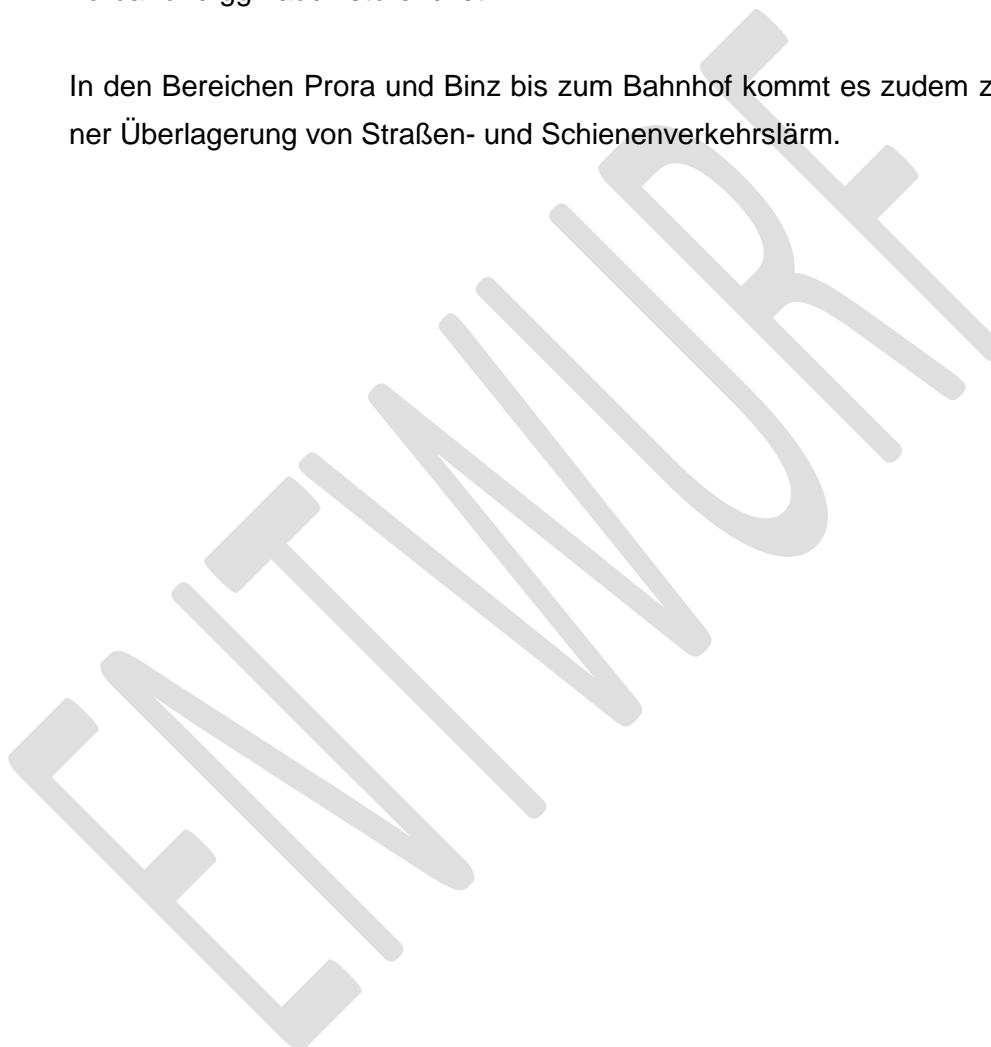
Abb. 4.5 Schallimmissionen Straßenlärm (Flächenpegel, L_{Night})

Abb. 4.6 Schallimmissionen Straßenlärm (Fassadenpegel, L_{Night})

4.2 Lärmkarte Schienenverkehr

Im Schienenverkehr werden alle Eisenbahnstrecken, die ein Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr aufweisen, kartiert. Die Zuständigkeit für die Lärmkartierung des Schienenverkehrs liegt beim Eisenbahnbundesamt (EBA). Die Bahnstrecke im Gemeindegebiet liegt unter den Werten, die eine Kartierung gemäß Umgebungslärmrichtlinie erforderlich macht. Dennoch ist zu konstatieren, dass der Schienenverkehrslärm hörbar und ggf. auch störend ist.

In den Bereichen Prora und Binz bis zum Bahnhof kommt es zudem zu einer Überlagerung von Straßen- und Schienenverkehrslärm.



5 Bewertung der Lärmsituation in Ostseebad Binz

Die Bewertung der Lärmsituation für die Gemeinde Ostseebad Binz bezieht sich auf die Lärmkartierung gem. EU-Umgebungslärmrichtlinie, die 2023 fertiggestellt wurde, sowie auf die gutachterliche Einschätzung der Lärmsituation auf Basis vorliegender Verkehrsmengen und der bestehenden städtebaulichen Situation (Wohnnutzung, Wohndichte etc.).

Aufgrund der besonderen Bedeutung der Nachtruhe wurde schwerpunktmäßig eine Bewertung der nächtlichen Lärmbelastung gemäß des Lärmindexes L_{Night} durchgeführt. Auslösewerte (vgl. Kap. 2.4), die eine Lärmaktionsplanung erforderlich machen, werden in Ostseebad Binz in mehreren Abschnitten bzw. an mehreren Wohngebäuden erreicht.

Die Belastungsbereiche mit Darstellung der Fassadenpegel L_{Night} (nach Pegelklassen in dB(A)) sind übersichtsartig der Abb. 4.6 sowie als Ausschnitte für die Ortschaften Binz und Prora den Abb. 5.1 und Abb. 5.2 zu entnehmen.

Die Lärmkartierung zeigt in der Gemeinde Ostseebad Binz im Zuge der L 29 Lärmbelastungen mit Fassadenpegeln von durchgehend > 55 dB(A) gem. L_{Night} und an vier Gebäuden > 60 dB(A). Die L 293 ist weitestgehend anbaufrei und führt zu keiner Lärmbelastung an Wohngebäuden.

Die Belastungsbereiche „Hot Spots“ im Gemeindeteil Binz im Einzelnen:

- Im Zuge der L 29 (Bahnhofstraße) im Abschnitt Granitzer Straße bis Putbuser Straße werden Lärmpegel an Wohnhäusern von > 55 dB(A) gem. L_{Night} erreicht, an vier Gebäuden Pegel > 60 dB(A). Da zwischen der Rabenstraße und der Putbuser Straße in der Lärmkartierung eine zul. Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h anstelle von 50 km/h berücksichtigt wurde, ist hier von einer um etwa 2-3 dB(A) höheren Lärmbelastung auszugehen.
- Im weiteren Verlauf der L 29 (Jasmunder Straße) zwischen der Putbuser Straße und der Wylichstraße, wo die Lärmbelastung bis zu 60 dB(A) nachts liegt, ist ebenfalls eine zul. Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h anstelle von 50 km/h berücksichtigt worden. Hier ist ebenfalls von einer um etwa 2-3 dB(A) höheren Lärmbelastung auszugehen.
- im Zuge der L 29 zwischen Wylichstraße und der Proraer Chaussee 3 gibt es einzelne Wohnhäuser mit Fassadenpegeln > 55 dB(A) gem. L_{Night} .

In den genannten Bereichen gibt es differenziert nach Belastungsklassen und Tageszeiträumen insgesamt folgende Belastetenzahlen:

Pegelklasse	Anzahl Betroffene
L_{DEN}	
über 60 – bis 65 dB(A)	173
über 65 – bis 70 dB(A)	107
über 70 – bis 75 dB(A)	3
L_{Night}	
über 50 – bis 55 dB(A)	173
über 55 – bis 60 dB(A)	108
über 60 – bis 65 dB(A)	3

Tab. 5.1: Betroffenenzahlen im Kernbereich Binz

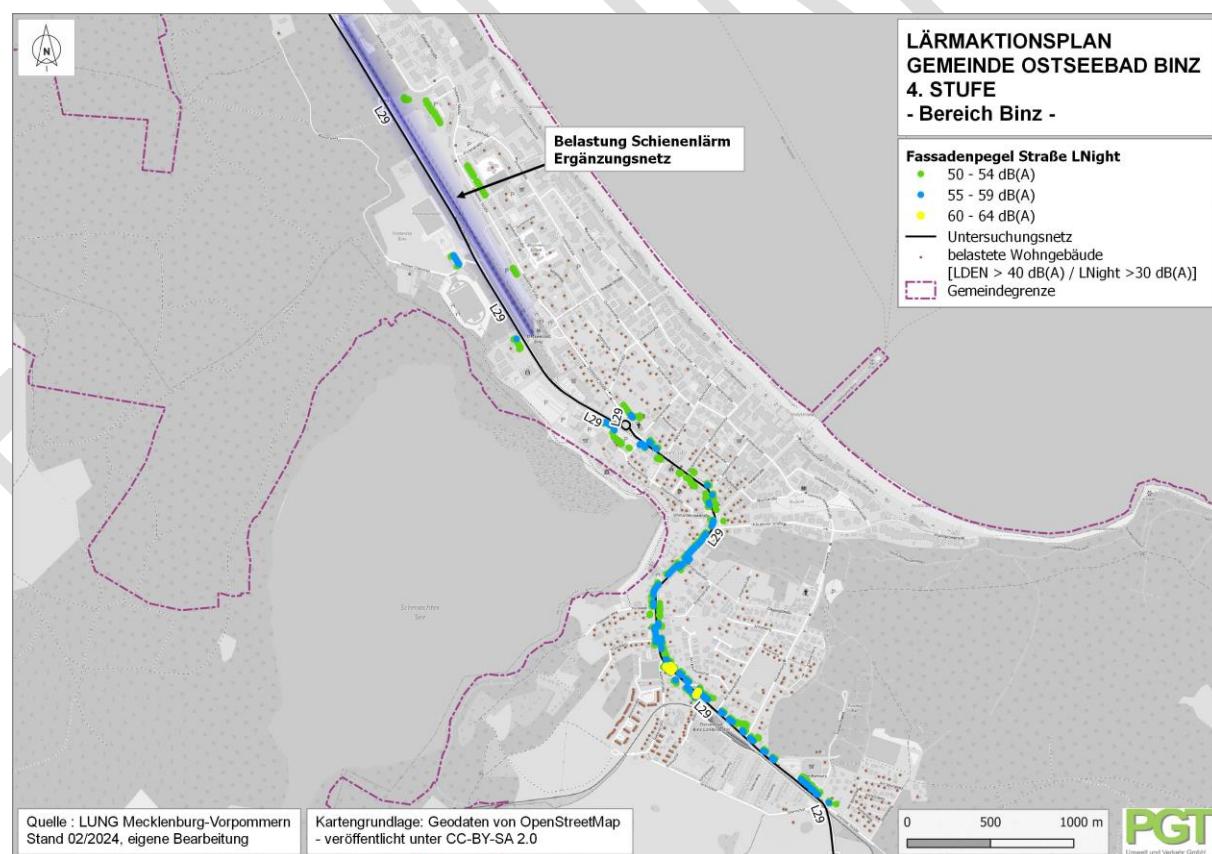


Abb. 5.1: Ausschnitt Fassadenpegel L_{Night} im Bereich Binz

Im Bereich Prora werden im Zuge der L 29 an einzelnen Wohngebäuden Fassadenpegel von > 50 dB(A) gem. L_{Night} erreicht, an einem Gebäude 55 dB(A). Die Auswirkungen der hier tatsächlich höheren Verkehrsmengen (vgl. Kap. 4.1) auf die Lärmbelastung ist als gering einzustufen.

Differenziert nach Belastungsklassen und Tageszeiträumen gibt es hier folgende Belastetenzahlen:

Pegelklasse	Anzahl Betroffene
L_{DEN}	
über 60 – bis 65 dB(A)	57
über 65 – bis 70 dB(A)	0
über 70 – bis 75 dB(A)	0
L_{Night}	
über 50 – bis 55 dB(A)	57
über 55 – bis 60 dB(A)	1
über 60 – bis 65 dB(A)	0

Tab. 5.2: Betroffenenzahlen in Prora

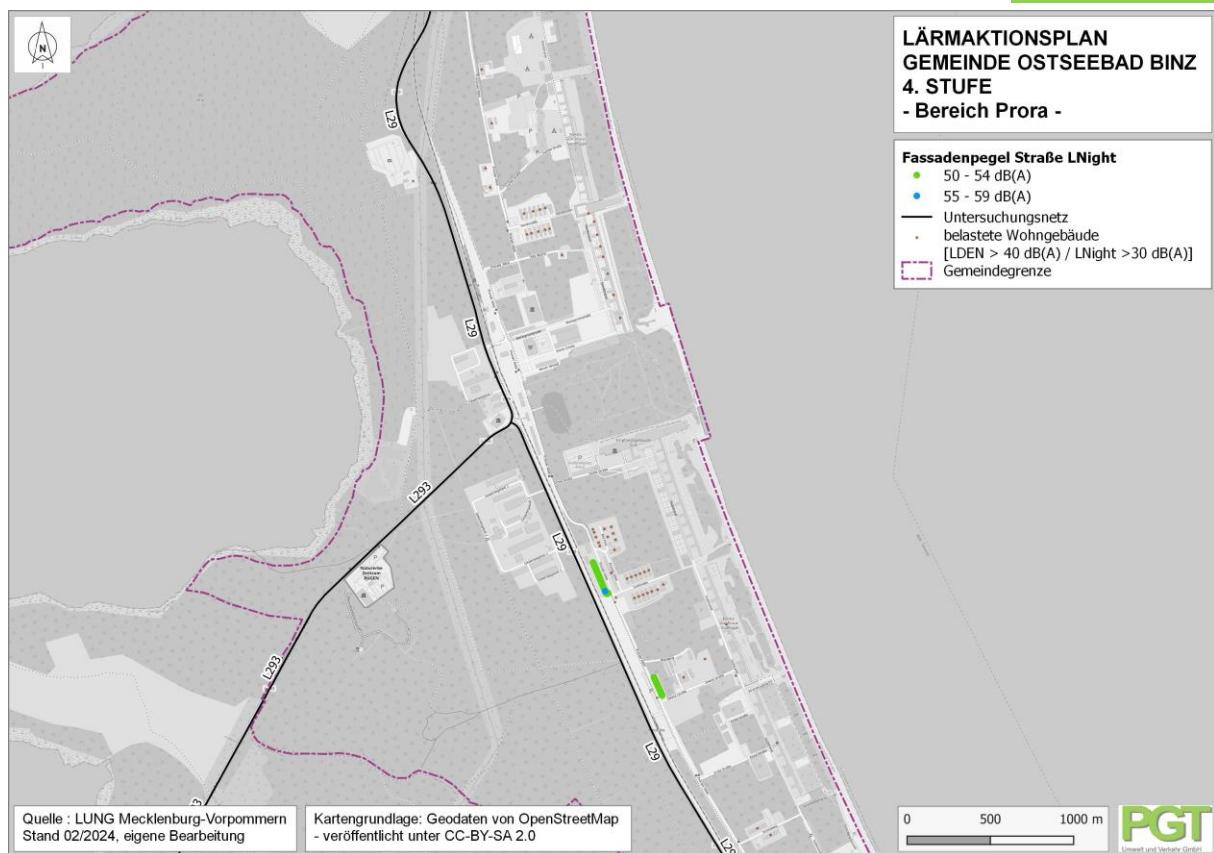


Abb. 5.2: Ausschnitt Fassadenpegel L_{Night} im Bereich Prora

6 Lärmminderungsstrategien und –potenziale

6.1 Stellung der LAP

Die Lärmmaktionsplanung ist eine querschnittsorientierte Planung, die integrativ und ämterübergreifend ausgeführt werden sollte. Entscheidend für den Erfolg der Lärmminderung ist die Integration der Aussagen des Lärmmaktionsplanes in das gesamte Verwaltungshandeln und die schrittweise Umsetzung der aufgezeigten Maßnahmen. Planung, Finanzierung und Anordnung bzw. Reduzierung der Lärmminderungsmaßnahmen erfolgen durch verschiedene Träger. Aufgrund der Verpflichtung der EU, alle fünf Jahre eine Fortschreibung durchzuführen, ist die Lärmmaktionsplanung als kontinuierlicher Prozess zu verstehen.

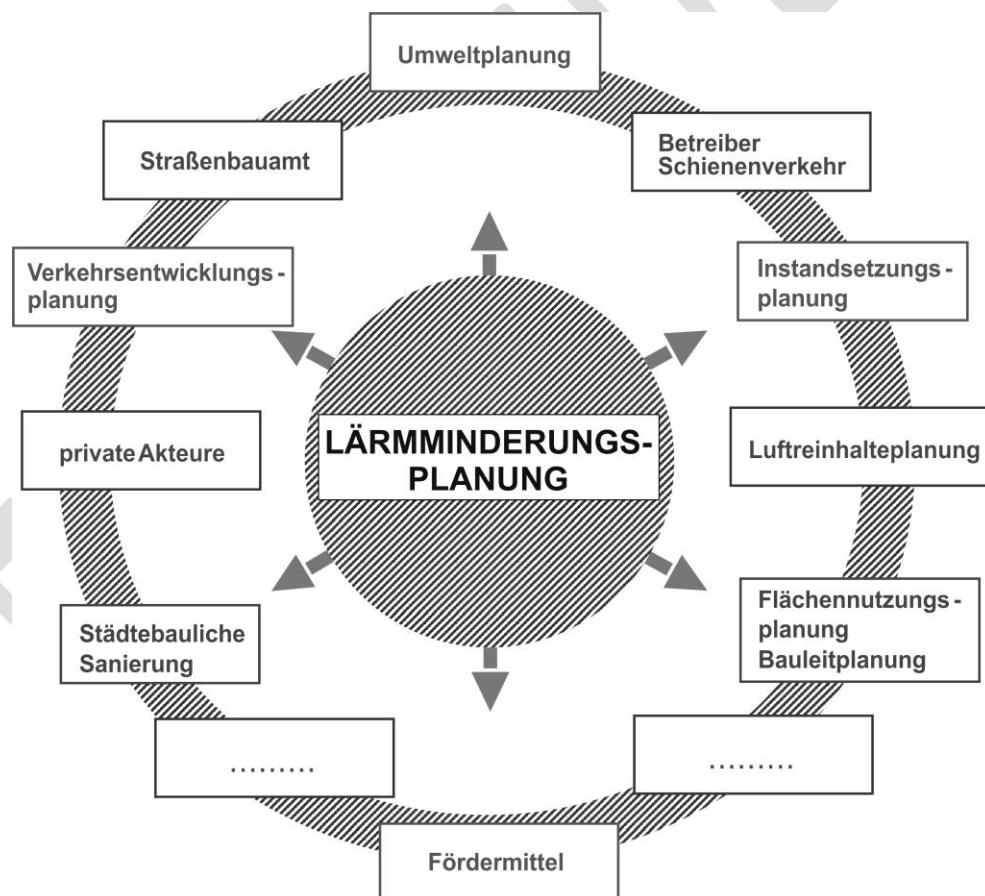


Abb. 6.1: Querschnittsorientierte Stellung der Lärmminderungsplanung im kommunalen Planungsprozess¹⁵

¹⁵ PGT Umwelt und Verkehr, Hannover, in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Richter-Richard, Aachen, Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA), Handbuch Lärmmaktionspläne Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung, Dessau-Roßlau, Texte 81/2015

Bei der Aufstellung und Umsetzung des Lärmaktionsplanes wird dem Schutz der Nachtruhe oberste Priorität eingeräumt. Lärm beeinträchtigt den Schlaf und vermindert die körperliche und geistige Leistungsfähigkeit.

6.2 Strategien der Lärmaktionsplanung

Die wesentlichen Strategien zur Lärmvermeidung werden als die „vier V“ zusammengefasst und umfassen die in Abb. 6.2 aufgeführten Punkte. Sie werden ergänzt um Maßnahmen zur Stärkung der Robustheit der Straßenräume, die aufgrund der Verkehrsbedeutung nicht alle ruhig bzw. leise sein können.



Abb. 6.2: Strategien der Lärmminderungsplanung

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind solche Festsetzungen zu treffen, die die Bedingungen für eine städtebauliche Lärmminderung an Hauptverkehrsstraßen bspw. durch abschirmende Bauten oder veränderte Wohnungsgrundrisse weiter verbessern.

Strategisch sollen kurzfristig wirksame Maßnahmen (5-Jahres-Zeitraum) und mittel- bis langfristige Maßnahmen aufgeführt werden.

6.3 Handlungsfelder und Maßnahmen

Basis der verkehrlichen Maßnahmenansätze sind:

⇒ Verkehrsvermeidung

Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV,

⇒ **Verkehrsverlagerung**

Eine Verlagerung von Verkehren ist derzeit nicht absehbar.

⇒ **Verkehrslenkung**

Prüfung der Verkehrslenkung in Teilbereichen (Wegweisung; Umleitungsstrecken, Parkraummanagement)

⇒ **Verringerung der Kfz-Fahrgeschwindigkeiten**

Kfz-Fahrgeschwindigkeiten auf niedrigem Niveau bedeuten niedrige Lärm- und Abgasimmissionen. Insbesondere soll die Fahrgeschwindigkeit nachts reduziert werden, um den Schutz der Nachtruhe zu gewährleisten.

Unterschiedliche Auffassungen gibt es bei der häufig geforderten Anordnung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit auf Streckenabschnitten. Bundesweit gibt es erhebliche Unterschiede in der Art und Weise der verkehrsbehördlichen Abwägungsverfahren. Die Behörden haben erheblichen Ermessensspielraum, der weit über die schalltechnische Berechnung und Bewertung möglicher Effekte hinausgeht. Eine geforderte ermessenfehlerfreie Abwägung hat auch unter Berücksichtigung der städtebaulich begründeten Entwicklungsziele der Kommune zu erfolgen. Hat diese bspw. vor dem Hintergrund der gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Lärm das städtebauliche Ziel einer lärmarmen Stadtentwicklung, kann eine klare Aussage im Lärmaktionsplan eine sorgfältige Berücksichtigung dieser Belange einfordern, die weit über eine ausschließlich schalltechnische Bewertung hinausgeht und der sich die Verkehrsbehörden stellen müssen.¹⁶

Die Vielfalt der Beispiele zeigt, dass es ein sehr umstrittenes Thema ist. Städte wie bspw. Hildesheim, Saarbrücken, Rostock haben lange Abschnitte von Hauptverkehrsstraßen auf 30 km/h beschränkt. In vielen anderen Städten kann trotz erheblicher Bemühungen der planenden Verwaltung kein gemeinsames Vorgehen mit der Verkehrsbehörde erzielt werden. Frühzeitige Beteiligung und dauerhaftes, kreatives Nachfassen sind notwendig.

¹⁶ Geulen & Klinger Rechtsanwälte (2022): Rechtliche Möglichkeiten der Anordnung von innerörtlichem Tempo 30 - Eine Orientierungshilfe für Kommunen und Anwohnende -

⇒ **Verstetigung des Verkehrsflusses**

Die Wirkungsweise verkehrsdämpfender Maßnahmen im Straßenraum zur Reduzierung der Lärmimmissionen ist hinreichend nachgewiesen.¹⁷ Zahlreiche Straßengestaltungen nutzen diese Erkenntnisse.

Verbesserte Verkehrsabwicklung durch Veränderung der Fahrbahnquerschnitte, Anlage von Kreisverkehren etc., aber auch durch Geschwindigkeitskontrollen und -anzeigen,

⇒ **Straßenraumgestaltung**

Gestalterische Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrs- und der Lärmsituation innerhalb des Straßenraums, insbesondere in Bereichen mit hoher Nutzungsintensität (Geschäftsbereiche, Bereiche mit hohem Fuß-/Radverkehrsaufkommen) sind sinnvoll.

⇒ **Abschirmung durch Lärmschutzbauwerk**

Der Einbau von Lärmschutzwänden bzw. – wällen haben eine deutlich lärmindernde Wirkung, sind im innerörtlichen Straßennetz aus städtebaulichen und Platzgründen häufig nicht zu realisieren.

⇒ **Vergrößerung des Abstands zur Fahrbahn**

ggf. durch Markierung von Radverkehrsanlagen,

⇒ **Verbesserung der Fahrbahnbeläge**

Der Einbau von lärminderndem Fahrbahnbelag kann in Abhängigkeit des spezifischen Belagstyps, der Geschwindigkeit und des Verkehrsaufkommens eine deutliche Lärminderung bewirken.

Sanierung von Fahrbahnbelägen, Einbau lärmindernder Fahrbahnbeläge im Zuge von Sanierungsarbeiten bei hochfrequentierten Straßen unter Beachtung der technischen Regelwerke und der finanziellen/wirtschaftlichen Auswirkungen

Hierzu eignen sich bspw.:

- für Geschwindigkeiten – 50 km/h:
 - Splittmastix (optimierte Mischung mit Lärmvorteilen (~ 2 dB(A)) gegenüber Standardbelägen),

17 PGT Umwelt und Verkehr, Hannover, in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Richter-Richard, Aachen, Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA), Handbuch Lärmaktionspläne Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung, Dessau-Roßlau, Texte 81/2015

- DSH-V-Belag (dünne Schichten in Heißeinbau auf Versiegelung) (Lärmminderung bis zu ~ 2 - 4 dB(A)),
- LOA 5D: modifizierter Splittmastix mit geänderter Mikrotextur (Lärmminderung bis zu ~ 2 - 4 dB(A)),
- SMA LA 0/8 mit im Vergleich zu herkömmlichem SMA 0/8 höherem Hohlraumgehalt (Lärmminderung ~ 2 -3 dB(A)),
- für Geschwindigkeiten > 70 km/h:
 - OPA / ZWOPA mit hohem Hohlraumgehalt der Asphaltdecke: zweischichtiger offenporiger Asphalt besteht aus einer oberen Schicht mit einer relativ feinen Körnung und einer zweiten, größer gekörnten Schicht, die größere akustisch wirksame Hohlräume besitzt (Lärmminderung bis zu > ~ 5 dB(A), im Neuzustand bis zu ~ 10 dB(A)).

⇒ **Öffentlichkeitsarbeit**

Anleitung zu lärminderndem Verhalten.

6.4 Leitlinien bei der Maßnahmenwahl

Eine Kombination von Maßnahmen ist sinnvoll. Die Gesamtwirkung ergibt sich aus der ergänzenden Wirkung verschiedener Einzelmaßnahmen.

Der Schwerpunkt soll auf örtliche Maßnahmenansätze gelegt werden, die Lärmwirkungen vor Ort spürbar verringern.

Lärmverlagerungen in lärmempfindliche Bereiche sind zu vermeiden.

Die Lärmminderungswirkung von Maßnahmen wird subjektiv oft stärker empfunden, als die Berechnungsmodelle abbilden können. Entsprechende Erfahrungswerte werden bei der Auswahl der Maßnahmen berücksichtigt.

7 Handlungskonzept zum Lärmaktionsplan

7.1 Vorhandene bzw. geplante Maßnahmen

In den letzten Jahren wurden verschiedene Verkehrskonzept zur Beurteilung und stadtverträglichen Verbesserung der örtlichen Verkehrssituation sowie zur Förderung des Radverkehrs erarbeitet und fortgeschrieben, u.a.:

- Verkehrskonzeption Binz¹⁸
- Fortschreibung Verkehrskonzeption Prora, 2017¹⁹
- Fortschreibung Verkehrskonzept Binz, dito 2016/2020²⁰
- Wegweisung Prora²¹
- Umsetzung Radwegeerweiterung im Ortsteil Binz zur Saison 2021²²

Auf dem ehemaligen MZO-Gelände in Höhe des nördlichen Ortseingangs wurde am 30.08.2024 ein Parkhaus mit 314 Stellplätzen in Betrieb genommen, das auch touristische Parker aufnehmen und somit das innerörtliche Straßennetz von Parkern und Parksuchverkehren entlasten soll. Eine digitale Anzeige weist auf die Anzahl noch verfügbarer Stellplätze hin.

Das Parkhaus kann auch ein gutes Beispiel für eine Parkplatzanlage am Ortsteingang aus südlicher Richtung sein (vgl. Kap. 7.3.1).

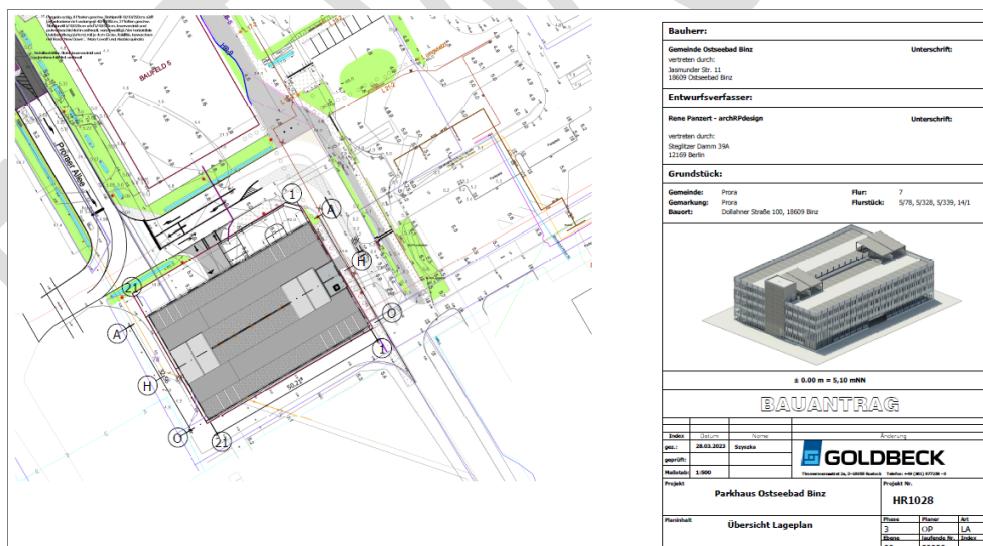


Abb. 7.1: Parkhaus Ostseebad Binz²³

- 18 Inros Lackner; Verkehrskonzeption Ostseebad Binz, Rostock 2004
 19 Inros Lackner; Fortschreibung Verkehrskonzeption Ostseebad Binz 2017: Ortsteil Prora, Rostock 2017
 20 Inros Lackner; Fortschreibung Verkehrskonzeption Ostseebad Binz 2016-2020, Rostock 2020
 21 Inros Lackner; Wegweisung Prora, Rostock 2017/2019
 22 Beschlussvorlage Gemeindevertretung 04.02.2021
 23 Goldbeck; Parkhaus Ostseebad Binz, Rostock 2023

7.2 Maßnahmenvorschläge LAP 3. Stufe und Evaluierung

Der LAP 3. Stufe schlägt zur Reduzierung der Lärmbelastung der L 29 (Bahnhofstraße, Jasmunder Straße) im Bereich Binz die Anordnung von 30 km/h zumindest im Nachtzeitraum vor. Bei Sanierungsarbeiten sollte zudem der Einbau von lärminderndem Fahrbahnbelag geprüft werden (vgl. Abb. 7.2). Da eine Umsetzung der Maßnahmenvorschläge noch nicht erfolgt ist, sollen die Maßnahmeempfehlungen in der 4. Stufe fortgeschrieben werden.

Weitere Maßnahmenvorschläge des LAP 3. Stufe mit Umsetzungsstand:

- Parkleitsystem Prora (umgesetzt)
- Optimierung des Radwegenetzes (laufende Maßnahme)
- Versorgung Gemeindegebiet durch ÖPNV (weitestgehend umgesetzt)
- Geschwindigkeitsbegrenzung und Verkehrsberuhigung in Wohngebieten (umgesetzt)
- Vermeidung von Durchgangsverkehren in Wohngebieten (weitestgehend umgesetzt)
- Umleitung des Schwerlastverkehrs (noch nicht umgesetzt)
- Beseitigung von Straßenschäden (laufende Maßnahme)
- Sanierung von Kanaldeckeln (laufende Maßnahme)

Zudem gibt bereits verschiedene lärmindernde Maßnahmen wie der Einbau von Mittelinseln, die Anlage Kreisverkehrsplatz etc. zur Verstärkung des Verkehrsflusses.

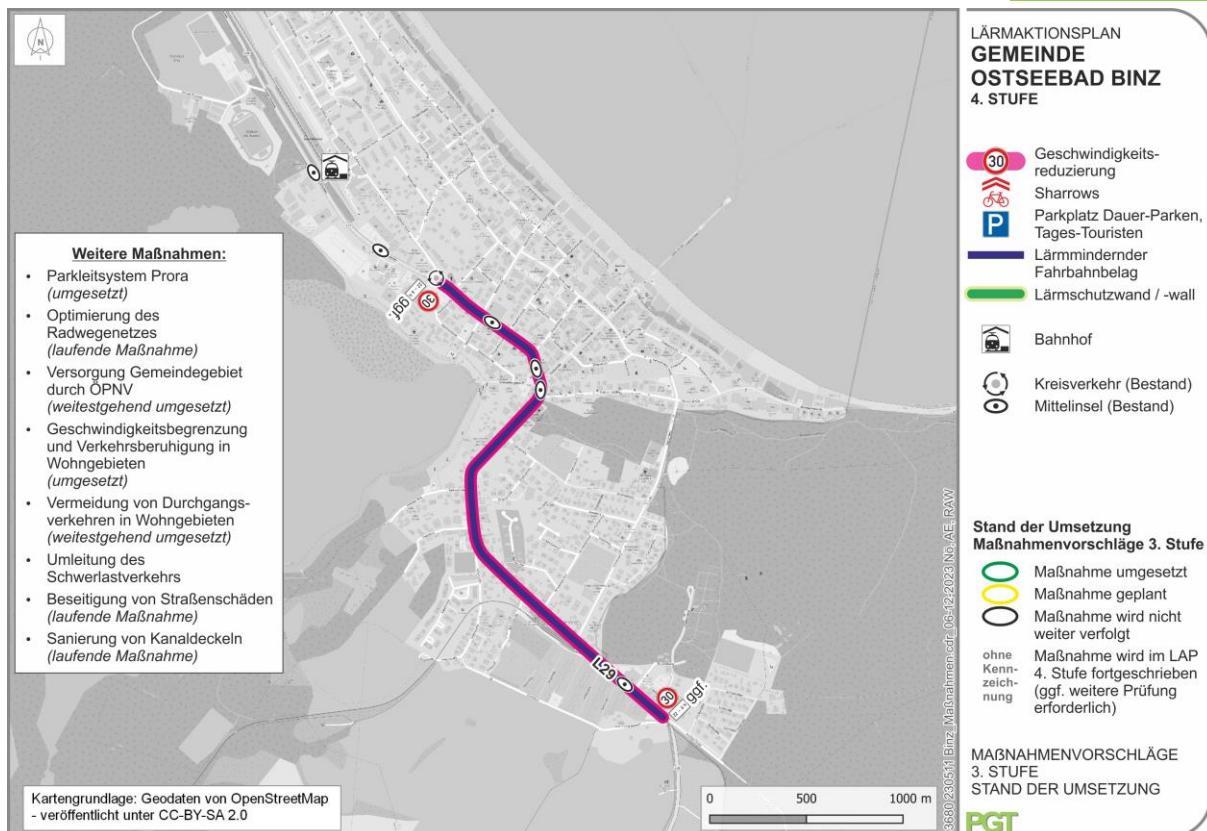


Abb. 7.2: Evaluierung Maßnahmenkonzept Bereich Binz – LAP 3. Stufe

7.3 Ergänzende Maßnahmenvorschläge LAP 4. Stufe

In Abhängigkeit der Konfliktschwere und der Priorisierung wurden für die Maßnahmenschwerpunkte bzw. „Hot Spots“ (vgl. Kap. 5) vorhandene Maßnahmenvorschläge überprüft und bei Bedarf weitere, ergänzende Maßnahmenvorschläge ausgearbeitet.

In der Gemeinde Ostseebad Binz sind kurz- bis mittelfristig nennenswerte Verkehrsverlagerungen nicht zu erwarten. Daher sind insbesondere Maßnahmen zur Verlangsamung, Verstetigung und Dämpfung des bestehenden Verkehrs sowie Maßnahmen zur Förderung der Fuß- und Radverkehrs und des ÖPNV zur mittel- bis langfristigen Änderung der Verkehrsmittel und zur Reduzierung von Kfz-Fahrten zu intensivieren.

Vorgeschlagen wird ein Maßnahmenkonzept, das schwerpunktmäßig vor sieht:

- eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, einschl. Überwachung in angewohnten Bereichen (teilweise bereits vorhanden),

- punktuelle Maßnahmen zur Verkehrsdämpfung und
- den Einbau von lärmindernden Asphalten im Zuge von Sanierungsarbeiten

Geschwindigkeitskonzept

Kfz-Fahrgeschwindigkeiten auf niedrigem Niveau bedeuten niedrige Lärm- und Abgasimmissionen. Das Geschwindigkeitskonzept hat das Ziel, insbesondere nachts eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten zum Schutz der Nachtruhe zu erzielen. Auf den lärmbelasteten Straßenabschnitten der L 29 in der Ortsdurchfahrt Binz sollte ganztägig – eine durchgehende zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h aus Gründen des Lärmschutzes angestrebt werden.

Für die Umsetzungsphase sollte

- der Einsatz einer Geschwindigkeitsanzeige (mit dem Zusatzschild „Lärmschutz“) sowie
- eine turnusmäßige Radarüberwachung

erfolgen, da sich in verschiedenen Untersuchungen gezeigt hat, dass eine wirksame, nachhaltige Geschwindigkeitsreduzierung nur mittels ergänzender begleitender Maßnahmen erzielt wird.

Darüber hinaus wird ein Geschwindigkeits-Monitoring vorgeschlagen, wie es mittlerweile von mehreren Kommunen mit Erfolg durchgeführt wird. Mittels Dialogdisplays oder Radarkontrollen ist eine deutliche Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten zu erzielen. Der Einsatz wird an kritischen Punkten, bspw. an den Ortseingängen, empfohlen. Das Monitoring ermöglicht es, die Wirksamkeit der Geschwindigkeitsreduzierung langfristig zu beurteilen, indem Messungen vor und nach Umsetzung der Maßnahme verglichen werden. Die Ergebnisse können zur Information und Beteiligung der Öffentlichkeit in einem fortlaufenden Evaluationsverfahren verwendet werden.

Lärmindernde Straßenraumgestaltung

Die Wirkungsweise verkehrsdämpfender Maßnahmen im Straßenraum zur Reduzierung der Lärmimmissionen ist hinreichend nachgewiesen.²⁴ Zahlreiche Straßengestaltungen nutzen diese Erkenntnisse.

²⁴ PGT Umwelt und Verkehr, Hannover, in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro Richter-Richard, Aachen, Hrsg.: Umweltbundesamt (UBA), Handbuch Lärmaktionspläne Handlungsempfehlungen für eine lärmindernde Verkehrsplanung, Dessau-Roßlau, Texte 81/2015

In mehreren Straßenabschnitten der Ortsdurchfahrt wurden bereits verstetigende und damit lärmindernde Maßnahmen, wie der Einbau eines Kreisverkehrsplatzes und der Einbau vom Mittelinseln umgesetzt. Da der Abschnitt östlich der Einmündung Hauptstraße vergleichsweise schmal ist, ist der Einbau von Mittelinseln hier nicht möglich. Zur Sicherung von Fuß- und Radwegebeziehungen werden die Anlage eines Fußgängerüberganges und eine farbliche „Aufmerksamkeits“-Markierung vorgeschlagen (vgl. Kap. 7.3.1).

Lärmindernder Fahrbahnbelaag

Der Einbau von lärminderndem Fahrbahnbelaag kann in Abhängigkeit des spezifischen Belagstyps, der Geschwindigkeit und des Verkehrsaufkommens eine deutliche Lärminderung bewirken.

Im Binz sollte im Zuge von Sanierungsmaßnahmen in der L 29 im Zuge der Ortsdurchfahrten ein lärmindernder Asphaltbelag – ggf. als „Versuchsstrecke“ – eingebracht werden.

7.3.1 Bereich Binz

Ergänzend zu den Maßnahmenvorschlägen aus dem LAP der 3. Stufe wird zur Sicherung und Förderung des Fußverkehrs dringend empfohlen, das fehlende Teilstück des Gehwegs auf Höhe der Bahnhofstraße 9 zu ergänzen und die Netzlücke im Fußwegenetz zu schließen.

Darüber hinaus wird vorgeschlagen, die Einrichtung von Fußgängerübergängen (FGÜ) in der Bahnhofstraße in Höhe Zinglingstraße und Kleinbahnhof zu prüfen, um die Querungen in Richtung Zentrum und Kleinbahnhof zu sichern. Die Straßenbreite lässt hier keinen Einbau von z.B. Mittelinseln zur Querungssicherung zu.

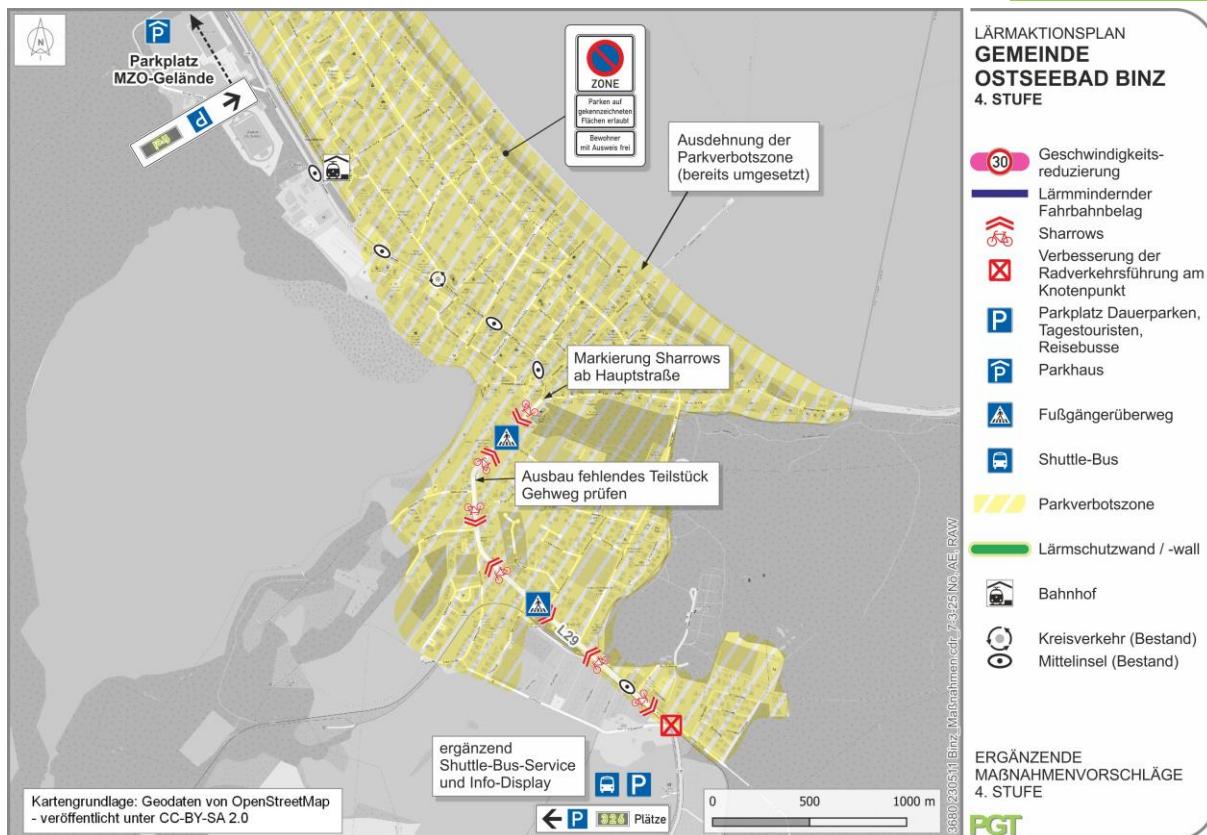


Abb. 7.3: Ergänzende Maßnahmen im Bereich Binz LAP 4. Stufe

Radverkehrsanlagen sind in Zuge der Ortsdurchfahrt südlich der Hauptstraße nicht vorhanden. D.h. der Radverkehr wird hier ungesichert fahrbahnintegriert geführt. Aufgrund der geringen Fahrbahnbreite ist die Markierung von Radschutzstreifen oder -fahrstreifen nicht möglich. Als unterstützende Maßnahme für den Radverkehr wird daher das Aufmarkieren von Piktogrammketten (sog. Sharrows, vgl. Abb. 7.4) ab Höhe Hauptstraße vorgeschlagen, die dem Kfz-Verkehr verdeutlichen, dass der Radverkehr hier fahrbahnintegriert geführt wird und Radfahrende und Autofahrende sich die Fahrbahn teilen. Dies würde – neben der Begrenzung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 – zu einer Verbesserung der Radverkehrssituation durch das „Sichtbarmachen des Radverkehrs“ im Straßenraum und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Die Mittelmarkierung ist zu entfernen.



Abb. 7.4: Markierung von „Sharrows“ zur Verbesserung der Radverkehrsführung (Bsp. aus Dinklage)

Ergänzend wird empfohlen, für den Abschnitt Ortseingang bis Hauptstraße das Hinweisschild „Autofahrer mind. 1,50 m Abstand zu Radfahrern“ aufzustellen. Auch dies führt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und auch zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses.

Die Konzeptskizze in Abb. 7.5 zeigt einen ergänzenden Vorschlag zur Sicherung der Radverkehrs in der L 29 auf Höhe des Knotenpunktes Granitzer Straße / Granitzer Hof. Durch das Verkehrszeichen VZ 138 StVO „Achtung Radfahrer“, eine farbliche „Aufmerksamkeits“-Markierung sowie eine bauliche Einengung des Einmündungsbereichs Granitzer Straße, zur Reduzierung der Kfz-Fahrgeschwindigkeiten in bzw. aus Richtung Ortsmitte kann die Situation am genannten Knotenpunkt „entspannt“ werden.

Ggf. ist alternativ eine Radverkehrsführung über Granitzer Hof und Rabenstraße zu prüfen, wobei auch hier der Radverkehr im weiteren Verlauf der Bahnhofstraße geführt würde und die beiden Übergänge auf die Bahnhofstraße zu sichern wären.

Als weitere Alternativroute bietet sich die Radverkehrsführung über den Eichenweg und die Klünderstraße an. Der Neubau eines Radweges ist hier in Planung.

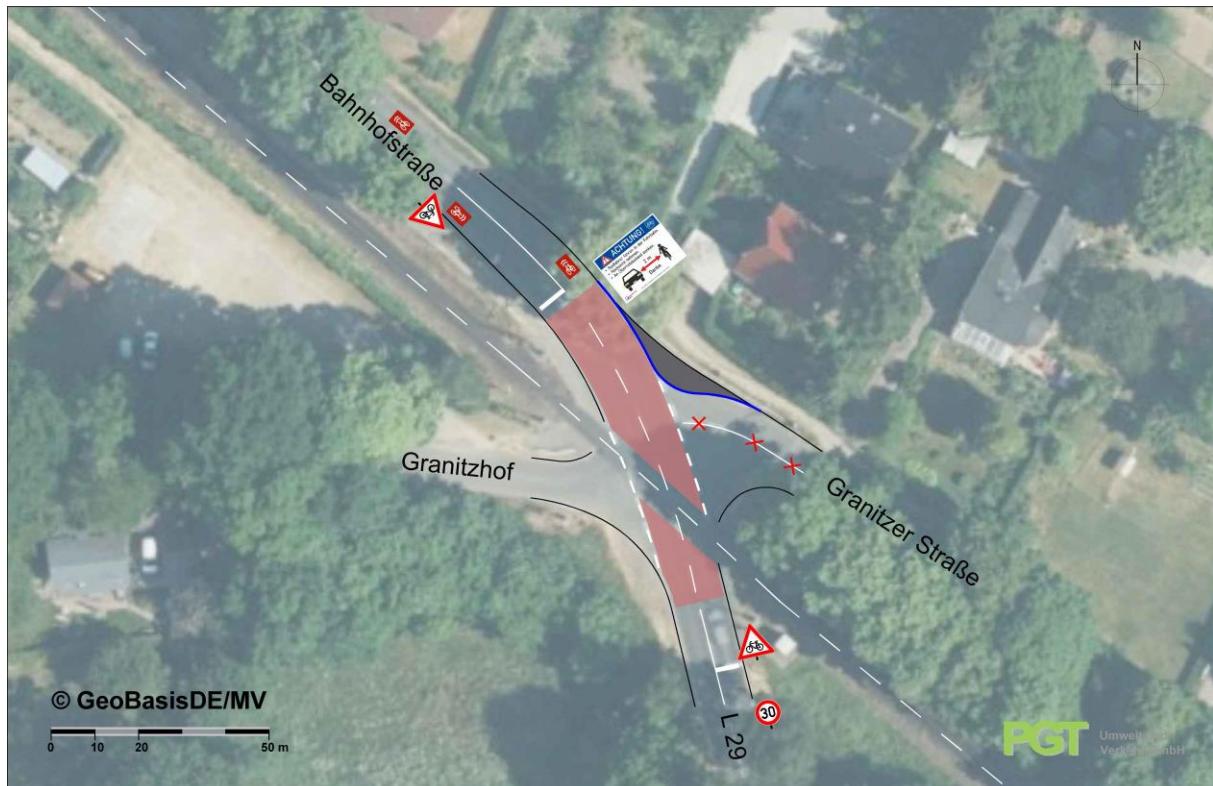


Abb. 7.5: Konzeptskizze L 29 Höhe Granitzer Straße / Granitzer Hof

Verkehrslenkung

Zur Verkehrsvermeidung im innerörtlichen Straßennetz wird die Anlage von Parkplätzen oder Parkhäusern für Touristen bzw. Tagestouristen am nördlichen bzw. südlichen Rand vom Binz vorgeschlagen. Das Parkhaus MZO-Gelände wurde zwischenzeitlich in Betrieb genommen. Für den südlichen Bereich wird das Gelände gegenüber der Kleingartenkolonie zur Prüfung vorgeschlagen. Zumindest in Zeiten der Saison und an hochfrequentierten Wochenenden sollte ein Shuttle-Service eingerichtet werden. Weiterhin ist eine dynamische Wegweisung mit Frei-/Besetzt-Zeichen zu den Parkplätzen vorzusehen sowie ggf. weiteren Hinweisen, wie Abfahrt des nächsten Busses Richtung Zentrum / Promenade in XX Minuten sowie eine Wegweisung für Fußgänger von den Parkplätzen zum Zentrum, Strand, Seebrücke etc. (mit Entfernungs-/ Zeitangaben).

7.3.2 Bereich Prora

Im Zuge der L 29 im Bereich Prora waren im Rahmen des LAP 3. Stufe keine Maßnahmen vorgesehen.

Vorgeschlagen wird die Prüfung der Ausweitung der Geschwindigkeitsbegrenzung in den Zulaufstrecken zum Knotenpunkt der L 29 mit der L 293.

Zur weiteren Reduzierung der Lärmbelastung wird vorgeschlagen, im Bereich der Wohngebäude eine Lärmschutzwand zu prüfen. Zudem sollte im Rahmen von Sanierungsarbeiten lärmindernder Asphalt eingebracht werden.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen (vgl. Abb. 7.6) können zu einer deutlichen Lärmreduzierung führen. Aufgrund der derzeitigen Belastungssituation ist hier eine Umsetzung nicht prioritär.



Abb. 7.6: Maßnahmenkonzept Bereich Prora

7.3.3 Weitere Maßnahmen

Verkehrslenkung/Wegweisung

Vorgeschlagen wird zudem die Überarbeitung der überörtlichen Wegweisung im Zuge der B 196 zur weiteren Verringerung unerwünschter Durchgangsverkehre in Richtung Prora und Sassnitz. Zu prüfen ist die ergänzen-

de Aufnahme der genannten Zielnennungen in die Wegweisung. Am Knotenpunkt B 196 / L 293 sind die Zielnennungen „Fährhafen“ und „Sassnitz“ in der Wegweisung bereits berücksichtigt.



Abb. 7.7: Vorschlag zur Ergänzung der überörtlichen Wegweisung Bereich Binz / Prora

Förderung Radverkehr

Um eine mittelfristige Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu erreichen, sollte die Förderung des Fuß- und Radverkehrs durch Weiterentwicklung der Fuß- und Radwegenetze und verbesserte Anbindung der wichtigen innerörtlichen Quellen und Ziele und insbesondere des Bahnhofs weitergeführt werden. Auch einfache Maßnahmen wie bspw. die Roteinfärbung von Furtmarkierungen können hilfreich sein.

Zur Verbesserung des Radverkehrs nicht zuletzt auch der touristischen Radnutzung ist die Anlage von Radwegen im Zuge der L 29 und der L 293 außerorts bis zur B 196 zu prüfen.

Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit kann zur Verkehrsvermeidung durch Umstieg auf den ÖPNV, zu „lärmarmem“ Verhalten etc. beitragen. Öffentlichkeitswirksame Aktionen oder Flyer zu lärmarmen Verhalten sowie Auswirkungen von Lärmbelastung sind sinnvoll. Denkbar ist bspw. auch die Durchführung von „Dialog-Foren“ bei konkreten Anlässen, wie bei Lärmbelastungen durch Veranstaltungen, etc.

Vorgeschlagen wird auch ergänzende Informationen für Urlauber bspw. auf der Webseite Binzer Bucht oder der Gemeindeseite aufzunehmen zur:

- Anreise mit dem Rad,
- Anreise mit dem Pkw und zu Parkmöglichkeiten insb. für Tagestouristen.

7.4 Verantwortung der Baulastträger

Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern ist als Baulastträger zuständig für die Bundes- und Landesstraßen. Insofern ist hier bzgl. der vorgeschlagenen Maßnahmen die frühzeitige Abstimmung zu suchen.

Eine Berücksichtigung der im LAP beschlossenen Maßnahmen durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr M-V ist anzustreben.

8 Ruhige Gebiete

Die Kennzeichnung und Erhaltung von ruhigen Gebieten sind ein Bestandteil des Lärmaktionsplans. Jedoch gibt es keine festgelegten Grenzwerte oder verbindliche Kriterien zur Definition von ruhigen Gebieten. Gemäß § 47d Abs. 2 BlmSchG wird hervorgehoben, dass Lärmaktionspläne auch das Ziel haben, ruhige Gebiete vor einer Zunahme von Lärm zu schützen.

Gemäß LAI-Hinweisen wird zu „ruhigen Gebiete“ wie folgt ausgeführt:

„Weder die Umgebungslärmrichtlinie noch das BlmSchG machen weitergehende Vorgaben zur Identifizierung, Auswahl, Abgrenzung und Festlegung ruhiger Gebiete. Die Plan aufstellenden Behörden verfügen damit über weitgehende Spielräume bei der Definition von ruhigen Gebieten, den zugrundeliegenden Auswahlkriterien, den Strategien und Maßnahmen zum Schutz der Gebiete sowie der Art und Weise der rechtlichen Festlegung.“

Als ruhige Gebiete auf dem Land kommen großflächige Gebiete in Frage, die keinen anthropogenen Geräuschen (z. B. Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind. Dies gilt nicht für Geräusche durch die forst- und landwirtschaftliche Nutzung der Gebiete.“

Grundsätzlich können sich alle Flächen, die der Erholung dienen (Parks, Grünflächen, geschützte Bereiche nach Naturschutzrecht usw.), für die Auswahl als ruhiges Gebiet eignen. Darüber hinaus können aber auch städtisch geprägte Räume als Erholungsraum in Frage kommen, wenn sie ausreichende (Aufenthalts-)Qualitäten aufweisen und ein „zur Ruhe kommen“ erlauben bzw. tatsächlich als „Lärmrückzugsraum“ genutzt werden.“²⁵

²⁵ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (2022): LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung. Dritte Aktualisierung, S. 27. Verfügbar unter: https://www.lai-immissionsschutz.de/documents/lai-hinweise-zur-laermaktionsplanung-dritte-aktualisierung_1667389269.pdf

Die folgenden Gebiete werden im LAP 3. Stufe zur Ausweisung als Ruhiges Gebiet in der Gemeinde Ostseebad Binz vorgeschlagen und sollten offensiv weiterverfolgt werden:

- Kurpark,
- Feuersteinfeld im NSG Schmale Heide,
- Schmachter See, Promenade,
- Strandpromenade Binz/Prora.

Insbesondere die Sicherung und Vernetzung der Naherholungsbereiche (bspw. die Landschafts- und Naturschutzgebiete) sollten ein wichtiges Ziel sein und entsprechend als „ruhige Gebiete“ (Erholungsbereiche) ausgewiesen werden.

ENTWURF

9 Wirkungen

Gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz sollen in den Aktionsplänen Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der Betroffenen enthalten sein.

Einige der vorgeschlagenen Maßnahmen, insbesondere zur Förderung des Radverkehrs haben Wirkungen, die sich räumlich nicht konkret verorten lassen. Einige der Wirkungen von Maßnahmen, die im Lärmaktionsplan aufgeführt sind, lassen sich hingegen grob in ihrer lokalen Wirkung abschätzen (vgl. Tab. 9.1). Es bleibt der konkreten Maßnahmenumsetzung vorbehalten, die Wirkungsabschätzung weiter zu präzisieren.

Die Reduzierung der Betroffenzahlen im Straßenverkehr wird auf Basis der im LAP vorgeschlagenen Maßnahmen abschnittsbezogen abgeschätzt und in Tab. 9.2 dargestellt.

Die Berechnung der Betroffenzahlen und die Abschätzung der Veränderungen erfolgen auf Basis der BUB-Berechnungen, die für die Beurteilung EU-weit verbindlich sind.

Maßnahmen	Lärminderung (Mittelungs- / Max.pegel) bis zu 12 dB(A)	flankierende Wirkungen			
		Luftschad- stoff- (Feinstaub-) minderung	Verkehrs- sicherheit	Gestal- tung	Freiraum- nutzung
LKW-Lenkung					
Sperrung für den Schwerverkehr		✗	✗	✗	✗
Kfz-Verlagerung					
Reduzierung der Verkehrsmen- gen um 50 % und mehr		✗	✗		
Erneuerung Fahrbahnbelag					
Austausch Kopfsteinpflaster ge- gen Asphalt bei 30 km/h		✗		(✗)	
Austausch Kopfsteinpflaster ge- gen Asphalt bei 50 km/h		✗			
Lärmindernder Asphalt		✗			
Geschwindigkeitsreduzierung					
Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h		✗	✗		✗
Geschwindigkeitsreduzierung für den Schwerverkehr > 7,5 to von 50 km/h auf 30 km/h		✗	✗		
Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 40 km/h		✗	✗		
Geschwindigkeitskontrolle		✗	✗		
Verstetigung der Fahrgeschwin- digkeit		✗	✗		
Straßenraumgestaltung					
Verdoppelung des Abstandes zur Lärmquelle		✗		✗	✗
Anlage eines Radfahrstreifens			✗		
Einziehung des rechten Fahr- streifens		✗		✗	✗
Abschirmung durch parkende Fahrzeuge		✗		✗	
Querungsstellen und Mittelinseln		✗	✗	✗	✗
Gestaltung. Straßenraumbegrün- ung z.B. Baumtor	subjektiv	(✗)		✗	✗
Ersetzen von Lichtsignalanlagen durch Kreisel		✗	✗	✗	

Tab. 9.1: Wirkungen von Maßnahmen zur Lärminderung (eigene Zu-
sammenstellung PGT)

Lärmindex Straßen- verkehrslärm	Bereich in dB(A)	Anzahl der Belasteten (3. Stufe 2018)	Anzahl der Belasteten (4. Stufe 2024)	Anzahl der Belasteten (4. Stufe 2024)
DEN		gemäß Lärmkar- tierung	gemäß Lärm- kartierung Neu- berechnung 05/2024	nach Umset- zung Maßnah- men LAP
	über 55 – bis 60	167	375	378
	über 60 – bis 65	143	212	129
	über 65 – bis 70	62	152	31
	über 70 – bis 75	0	10	0
	über 75	0	0	0
NIGHT				
	über 50 – bis 55	146	328	241
	über 55 – bis 60	80	149	23
	über 60 – bis 65	2	10	0
	über 65 – bis 70	0	0	0
	über 70	0	0	0

Tab. 9.2: Belastetenzahlen nach Pegelklassen – Reduzierung der Be-
troffenenzahlen im Straßenverkehr

10 Kostenschätzung

Die vorläufige Kostenschätzung für Einzelmaßnahmen des Lärmaktionsplanes ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Diese ist im Rahmen der konkreten Maßnahmenplanung zu qualifizieren.

Bereich/Abschnitt	Maßnahme	Kosten (netto in €) / Einheit
L 29	Geschwindigkeitskonzept / Beschilderung	ca. 350 € je Schild
L 29	Lärmindernder Fahrbahnbelaag	bei Umsetzung im Zuge anstehender Sanierungsmaßnahmen (bis zu 10-20% teurer als herkömmlicher Splittmastixasphalt)
L 29	Dialog-Display	ca. 2.500 – 5.000 € je Display (zzgl. Tiefbau)
L 29	Markierung von Radpiktogrammen	ca. 200 € (je St.)
L 29	Entfernen Mittelmarkierung	ca. 10 € / lfd. m
L 29	Lärmschutzwand	ca. 250 – 500 € / je qm, zzgl. ggf. Grunderwerb

Tab. 10.1: Vereinfachte Kostenübersicht

11 Fazit

Die Lärmkartierung zeigt weiterhin eine hohe Belastung im Zuge der L 29 im Bereich Binz, die vor dem Hintergrund der saisonalen Verkehre noch deutlich höher liegen dürfte – hier besteht, nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund der Bedeutung und des Renommees als bekanntes Ostseebad, dringend Handlungsbedarf.

Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Ostseebad Binz zeigt Handlungsstrategien und Maßnahmenempfehlungen für die wesentlichen Belastungspunkte auf. Hierbei erfolgt im Rahmen des Lärmaktionsplanes eine Schwerpunktsetzung auf folgende Bausteine:

- Geschwindigkeitskonzept mit Geschwindigkeitsreduzierungen,
- Geschwindigkeitskontrollen bzw. -monitoring,
- Einbau lärmindernder Asphalte im Zuge von Sanierungsmaßnahmen,
- Maßnahmen zur Steuerung des (saisonalen) Verkehrsaufkommens (Anlage von Parkplätzen am Ortsrand für (Tages-)Touristen, Shuttle-Service, Verbesserung der örtlichen und innerörtlichen Wegweisung).

Für die untersuchten Straßenabschnitte können die vorgeschlagenen Maßnahmen zu einer Minderung der Lärmbelastung beitragen.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung wurde durch Offenlegung und TÖB-Beteiligung sichergestellt. Anregungen und Bedenken aus dem Beteiligungsverfahren sind im Anhang dokumentiert und kommentiert.

Der vorliegende Entwurf des Endberichts zur Lärmaktionsplanung 4. Stufe soll nun von den Gremien der Gemeinde Ostseebad Binz beraten und beschlossen werden.

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse des LAP werden dabei ermittelt und bewertet.

Hannover, 27.03.2025



Dipl.-Ing. Heinz Mazur
- Geschäftsführung -

ENTWURF



Vorlagenummer: BV/25/251
Vorlageart: Beschlussvorlage
Öffentlichkeitsstatus: öffentlich
Betreff: Beschlussvorlage zur Satzung über eine Veränderungssperre für den Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 27 „Mittelstraße“ der Gemeinde Ostseebad Binz hier: Erste Verlängerung der Geltungsdauer der Veränderungssperre

Beratungsverlauf

Gremium	Sitzungsdatum	Beschlussart
Ausschuss für Bau, Verkehr und Umwelt (Vorberatung)	09.04.2025	ungeändert beschlossen
Hauptausschuss (Vorberatung)	05.05.2025	
Gemeindevertretung Ostseebad Binz (Entscheidung)	22.05.2025	

Beratungsverlauf

09.04.2025	7. Sitzung des Ausschusses für Bau, Verkehr und Umwelt
-------------------	---------------------------------------------------------------

Beschluss:

Der Ausschuss für Bau, Verkehr und Umwelt empfiehlt der Gemeindevertretung in ihrer Sitzung am 22.05.2025 gemäß § 14,16 und 17 (1) BauGB die Satzung über die erste Verlängerung der Geltungsdauer der Veränderungssperre für den Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 27 „Mittelstraße“ der Gemeinde Ostseebad Binz für ein weiteres Jahr zu beschließen.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen: 11

Nein-Stimmen: 0

Enthaltungen: 0

Satzung

über die erste Verlängerung der Geltungsdauer der Veränderungssperre für den Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 27 „Mittelstraße“ der Gemeinde Ostseebad Binz

Aufgrund von § 5 der Kommunalverfassung für das Land Mecklenburg – Vorpommern (KV M-V) vom 13. Juli 2011 (GVOBI. M-V 2011 S.777), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23. Juli 2019 (GVOBI. M-V S. 467) und der §§ 16 und 17 BauGB in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert Artikel 11 des Gesetzes vom 8. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1726), hat die Gemeindevorvertretung in ihrer Sitzung am 22.05.2025 folgende Satzung beschlossen:

§ 1 Gegenstand der Satzung

Die am 17.07.2023 in Kraft getretene Veränderungssperre für den Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 27 „Mittelstraße“ wird um ein Jahr verlängert.

§ 2 Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich gilt fortlaufend entsprechend der Ursprungssatzung weiter und ist dieser Satzung als Anlage und Bestandteil auf Seite 2 beigefügt.

§ 3 Rechtswirkungen der Veränderungssperre

(1) In dem von der Veränderungssperre betroffenen Gebiet dürfen:

- a) Vorhaben im Sinne des § 29 des Baugesetzbuches nicht durchgeführt oder bauliche Anlagen nicht beseitigt werden;
- b) erhebliche oder wesentlich wertsteigernde Veränderungen von Grundstücken und baulichen Anlagen, deren Veränderungen nicht genehmigungs-, zustimmungs- oder anzeigenpflichtig sind, nicht vorgenommen werden.

(2) Wenn überwiegende öffentliche Belange nicht entgegenstehen, kann von Absatz 1 eine Ausnahme zugelassen werden.

§ 4 Inkrafttreten und Außerkrafttreten der Veränderungssperre

Die Verlängerung der Veränderungssperre tritt am Tag der Bekanntmachung in Kraft. Sie tritt nach Ablauf von 1. Jahr, vom Tag der Bekanntmachung gerechnet, außer Kraft.

Ostseebad Binz, den

Karsten Schneider
Bürgermeister

Satzung über die Verlängerung der Geltungsdauer der Veränderungssperre nach §§ 16 und 17 BauGB für den Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 27 „Mittelstraße“ der Gemeinde Ostseebad Binz

Abb. 1: Geltungsbereich der 1. Verlängerung der Veränderungssperre im Bereich der 1. Änderung BP 27 „Mittelstraße“



Satzung über die Verlängerung der Geltungsdauer der Veränderungssperre nach §§ 16 und 17 BauGB für den Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 27 „Mittelstraße“ der Gemeinde Ostseebad Binz

BEBAUUNGSPLANS NR. 4 DER GEMEINDE OSTSEEBAD BINZ

"ALTES HEIZWERK"

4. VEREINFACHTE ÄNDERUNG

- Entwurf der Begründung -

Auftraggeber



Gemeinde Ostseebad Binz

Jasmunder Straße 11

18609 Ostseebad Binz

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines.....	3
1.1 Abgrenzung des Plangebiets	3
1.2 Kartengrundlage.....	5
1.3 Rechtsgrundlagen	5
1.4 Bestandteile der 4. vereinfachten Änderung.....	6
2. Städtebauliche Planung	7
2.1 Planungsziel.....	7
2.2 Ableitung aus dem Flächennutzungsplan	8
2.3 Beschreibung des Bestands.....	8
2.4 Nutzungskonzept	10
2.5 Flächenbilanzierung	11
2.5 Erschließung	11
3. Auswirkungen	12
3.1 Auswirkungen auf Natur und Umwelt	12
Quellen / Literatur.....	13

1. Allgemeines

Die Gemeinde Ostseebad Binz beabsichtigt die Errichtung eines barrierefreien Skate- und Bewegungsparks südlich des Kunststoffrasenplatzes westlich der Bahnlinie und der Proraer Chaussee. Hierfür soll die Fläche zwischen dem vorhandenen Kunststoffrasenplatz, dem Garagenkomplex, des Wohnhauses der Wohnungsgesellschaft und der Proraer Chaussee in Anspruch genommen werden.

Es wird beabsichtigt eine freiraumorientierten Freizeit- und Sportfläche mit Skateanlage und diversen sport- und freizeitlichen Bewegungsräumen für unterschiedlichste Nutzergruppen und alle Generationen zu schaffen. Im Grenzbereich zwischen urbanem Raum und dem Waldgebiet der Dollahner Berge wird der neue Skate- und Bewegungspark, angebunden an die bestehenden Freiluft-Sportanlage des Ostseebades, als Bindeglied verstanden. Diese urbane Belebung ermöglicht gleichermassen vielschichtige Bewegungs- und Sportformen sowie Erholung.

Die vorgegangenen Änderungen des Bebauungsplans Nr. 4 umfassen eine Verlängerung der Nutzungsfrist des SO „Festival“ durch das Sandskulpturenfestival bis zum 31.12.2021 sowie der Nutzungserweiterung des SO „Sport“ um nun nicht nur noch ausnahmsweise zulässige Unterkünfte für Rettungsschwimmer, ortsfremde Vereine und Aufsichts- und Bereitschaftspersonen mit Erweiterung der Baugrenzen. Das mit der 3. Änderung des Bebauungsplans initiierte städtebauliche Ziel wurde nicht bis zum Ende verfolgt.

1.1 Abgrenzung des Plangebiets

Der Geltungsbereich der 4. Vereinfachten Änderung des Bebauungsplans Nr. 4 „Altes Heizwerk“ der Gemeinde Ostseebad Binz liegt östlich bis südwestlich des Kunststoffrasenplatzes Zentral im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 4.



Abbildung 1: Geltungsbereich der 4. vereinfachten Änderung des Bebauungsplans Nr. 4 „Altes Heizwerk“ der Gemeinde Ostseebad Binz (schwarz gestrichelt) und Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 4 (Grau). (Quelle: WMS Digitale Orthophotos MV (WMS_MV_DOP), verändert durch BLFA THOMAS NIESSEN.)

Die Änderung umfasst folgende Flurstücke.

Flurstücke 214/6, 214/7 tlw., 214/8 tlw., 214/9 tlw., 214/10 tlw., 214/11 tlw., 214/13 tlw., 214/24 tlw., 215/1 tlw., 216/3, 216/7 tlw., 217/11 tlw., 217/22 tlw., 217/81 tlw. und 217/84 tlw., Flur 2, Gemarkung Binz.



Abbildung 2: Flurstückkarte der 4. Änderung des Bebauungsplans Nr. 4 der Gemeinde Ostseebad Binz. Geltungsbereich der 4. Änderung in schwarz gestrichelt und Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 4 in grau. (Quelle: WMS Digitale Orthophotos MV (WMS MV DOP) und INSPIRE-WMS MV Flurstücke/Grundstücke ALKIS, verändert durch BLFA THOMAS NIESSEN.)

Der Bebauungsplan umfasst eine Größe von ca. 9,0 ha. Davon umfasst die 4. vereinfachte Änderung eine Größe von etwa 2,0 ha.

1.2 Kartengrundlage

Als Kartengrundlage für die 4. vereinfachte Änderung des Bebauungsplans Nr. 4 der Gemeinde Ostseebad Binz dient die Planzeichnung zum Bebauungsplan Nr. 4 "Altes Heizwerk" inklusive 1. und 2. vereinfachter Änderung in Verbindung mit einer Entwurfsvermessung des Vermessungsbüro Krawutschke • Meißner • Schönenmann, Königsstraße 11, 18528 Bergen vom 26.03.2024.

1.3 Rechtsgrundlagen

Wenn durch eine Änderung oder Ergänzung eines Bebauungsplans die Grundzüge der Planung nicht berührt werden oder bei der Aufstellung eines Bebauungsplans in einem Gebiet nach § 34 BauGB der sich aus der vorhandenen Eigenart der näheren Umgebung ergebende Zulässigkeitsmaßstab nicht wesentlich verändert, kann ein vereinfachtes Verfahren gemäß § 13 BauGB durchgeführt werden. In

diesem kann von einer frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung gemäß § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB sowie von der Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4, von dem Umweltbericht nach § 2a, von der Angabe nach § 3 Absatz 2 Satz 4, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sowie von der zusammenfassenden Erklärung nach § 6a Absatz 1 und § 10a Absatz 1 abgesehen werden.

Die Inhalte eines Bebauungsplans werden in § 9 BauGB näher definiert. Der Darstellungskatalog ist abschließend. Die Baunutzungsverordnung ist in ihrer geltenden Fassung zu berücksichtigen.

Rechtliche Grundlagen:

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394) geändert worden ist.
- Baunutzungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176) geändert worden ist".
- Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung - PlanZV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802) geändert worden ist.

1.4 Bestandteile der 4. vereinfachten Änderung

Die 4. vereinfachte Änderung des Bebauungsplans Nr. 4 besteht aus dem Teil A, der kartenmäßigen Änderung im Maßstab 1: 1.000, und dem Teil B, der textlichen Änderung des Bebauungsplans.

2. Städtebauliche Planung

2.1 Planungsziel

Die Gemeinde Binz beabsichtigt eine Erweiterung des sportlichen Angebots für die Einwohner der Gemeinde sowie den Touristen. Derzeit soll ein Vereinsgebäude mit zusätzlichen Sportstätten, Funktionsräumen und Unterkünften für die DLRG Rettungsschwimmer und ortsfremden Sportvereinen errichtet werden. Diese Sportstätten sollen um einen barrierefreien Skate- und Bewegungspark mit attraktiven Angeboten für unterschiedliche Nutzergruppen und für alle Generationen erweitert werden.

Im Zuge der 4. vereinfachten Änderung ist dazu die Darstellung „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung hier: Parkplatz (öffentliche)“, „Wald“ sowie „Grünflächen Zweckbestimmung hier: Festplatz“ zu „Sonstiges Sondergebiet hier: Sport“ sowie „Verkehrsgrün“ anzupassen.

Die Gemeinde kann das vereinfachte Verfahren zur Änderung oder Ergänzung eines Bauleitplans gemäß § 13 BauGB anwenden, wenn durch diese Änderung die Grundzüge der Planung nicht berührt werden, die Zulässigkeit von Vorhaben, die einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen, nicht beeinflusst wird und keine Beeinträchtigung der im § 1 Absatz 6 Nummer 7 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter bestehen oder Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu beachten sind.

Die Grundzüge der Planung sind, gemäß Brügelmann: Kommentar zum Baugesetzbuch¹, nicht berührt, wenn die Änderung den maßgebenden Grundzügen des Flächennutzungsplans entspricht, der planerische Gedanke erhalten bleibt und keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Das trifft in der 4. vereinfachten Änderung zu.

Die Änderung entspricht den maßgebenden Grundzügen des rechtsgültigen Flächennutzungsplans der Gemeinde Ostseebad Binz, da dieser im Bereich des Bebauungsplans Nr. 4 ein Sondergebiet Sport, Veranstaltungen und Infrastruktureinrichtungen vorsieht.

Zu den planerischen Gedanken hinter dem Bebauungsplan Nr. 4 „Altes Heizwerk“ heißt es in der Begründung zum Bebauungsplan dazu „Im Plangebiet sollen zukünftig die Sport- und Infrastrukturreinrichtungen ausgebaut und konzentriert werden.“² Weiter heißt es im Bezug zum Sonstigen Sondergebiet „Sport“: „Folgende Bausteine werden derzeit vorgesehen [...] Sondergebiet für Vereinsgebäude sowie zusätzliche (kommerzielle oder gemeindliche) Sportangebote: Angesichts der günstigen Lage (angebunden an Schmachter See Promenade / Radweg) können ergänzend auch gewerbliche Freizeit- / Sportangebote angesiedelt werden (z.B. Tennis- / Bowlinghalle, Minigolf).“³ Der zentrale Festplatz wird um 0,8 ha verkleinert, mit einer Größe von ca. 2 ha ist er jedoch weiterhin ausreichend groß um die dort vorgesehene Nutzung durchzuführen.

Erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt sind ebenfalls nicht zu erwarten, da mit der Planung keine erhöhten Emissionen durch Lärm, Geruch und Staub im Vergleich zu der angrenzenden Nutzung (Kunststoffrasenfeld, Mischgebiet) oder der ursprünglich vorgesehenen Nutzung (Parkplatz und zeitweise genutzter Parkplatz/Festwiese) zu erwarten ist. Negative Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sind ebenfalls nicht zu erwarten. Stattdessen ist durch die Erhöhung des Sportan-

¹ Baugesetzbuch, Kommentar, Bügelmann, Stand Oktober 2024, § 13 Rn. 35 – 47.

² Begründung zum Bebauungsplan Nr. 4 „Altes Heizwerk“ der Gemeinde Ostseebad Binz, Satzung, Fassung vom 28.04.2010, Stand 16.03.2012, Seite 6.

³ Ebd.

gebots mit einer Verbesserung zu rechnen. Es werden alle Einzelbäume erhalten und die im Bebauungsplan Nr. 4 festgesetzten Einzelbaumplanzungen werden durchgeführt. Eine höhere Versiegelung durch die Änderung ist ebenfalls nicht gegeben, da circa 4.790 m² Parkplatz und ca. 8.260 m² Festwiese, welche zeitweise als Parkplatz genutzt wird, in eine maximal zulässige Versiegelung von ca. 6.280 m² (15.700 m² SO „Sport“ x GRZ 0,4) umgewandelt wird. Internationale sowie nationale Schutzgebiete werden ebenfalls nicht beeinträchtigt.

Der Baumbestand, welcher sich zwischen dem Kunststoffrasenfeld und der Proraer Chaussee befindet, wird im Bebauungsplan Nr. 4 als Wald dargestellt. Aufgrund der Breite des Gehölzstreifens von weniger als 30 m handelt es sich hierbei nicht um Wald im Sinne des LWaldG.⁴ Dementsprechend ist ein 30 m Abstand gemäß § 20 LWaldG M-V nicht einzuhalten und im Zuge der 4. vereinfachten Änderung wird eine redaktionelle Korrektur der Darstellung vorgenommen. Die Fläche für „Wald“ wird dem Sonstigen Sondergebiets „Sport“ und „Verkehrsgrün“ zugeordnet. Die vorhandenen Bäume unterliegen dem Einzelbaumschutz gemäß § 18 NatSchAG M-V und werden zum Erhalt festgesetzt.

Die Grundzüge der Planung werden durch die Änderung nicht berührt und somit wird das Verfahren nach § 13 BauGB durchgeführt.

2.2 Ableitung aus dem Flächennutzungsplan

Der rechtsgültige Flächennutzungsplan der Gemeinde Ostseebad Binz stellt den Bereich des Bebauungsplans „Altes Heizwerks“ als Sondergebiet Sport, Veranstaltungen und Infrastruktureinrichtungen dar.

Die Planung sowie die 4. vereinfachte Änderung ist somit aus dem Flächennutzungsplan abgeleitet.

2.3 Beschreibung des Bestands

Der bestandskräftige Bebauungsplan stellt für den Änderungsbereich die öffentliche Grünfläche „Festplatz“, eine „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung: hier öffentlicher Parkplatz“, Flächen für „Wald“ sowie „Verkehrsgrünflächen“ und „Anzupflanzen von Bäumen“ dar. Darüber hinaus sind „Regenwasserkanal“ inklusive „Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zu belastende Fläche hier: Leitungsrecht ZWAR und WBV“, „Umgrenzung von Schutzgebieten und Schutzobjekten im Sinne des Naturschutzrechts hier: 30 m Waldabstand gem. LWaldG M-V“ und „Umgrenzung der Flächen, die von der Bebauung frei zu halten sind hier: 20 m Anbauverbotsstreifen an Landesstraßen“ dargestellt.

Südlich an die 4. Änderung angrenzend befindet sich das Sonstige Sondergebiet „Sport“, welches erweitert werden soll. In diesem ist die Errichtung von Anlagen zur Sportausübung sowie für sportliche Zwecke einschließlich Vereinsheime zulässig. Ebenfalls zulässig ist die Errichtung von Unterkünften für Rettungsschwimmer und ortsfremde Vereine sowie Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen. Laut Begründung zum Bebauungsplan Nr. 4 ist hier die Errichtung von Vereinsgebäuden sowie kommerzielle oder gemeindliche Freizeit- und Sportanlagen bzw. -angebote wie Tennis, Bowling oder Minigolf vorgesehen.

Auf den Flächen der öffentlichen „Festwiese“ war befristet bis zum 31.12.2021 das Sonstiges Sondergebiets „Festival“ zur Durchführung des Sandskulpturenfestivals festgesetzt. Mit Ablauf des Datums

⁴ Sh. Anlage 1: E-Mail Forstamt Rügen, Frau Pries, vom 10.01.2025.

ist auf dieser Fläche neben der Nutzung für Kirmes, Flohmarkt und Konzerten die Nutzung als Parkplatz bei Veranstaltungen zulässig.



Abbildung 3: Plangraphische Darstellung Bebauungsplan Nr. 4 „Altes Heizwerk“ der Gemeinde Ostseebad Binz inklusive plangraphischer Darstellung der 2. Änderung. (Quelle: Bebauungsplan Nr. 4 „Altes Heizwerk“ der Gemeinde Ostseebad Binz und 2. vereinfachte Änderung des Bebauungsplans Nr. 4 „Altes Heizwerk“ der Gemeinde Ostseebad Binz. Verändert durch BLFA THOMAS NIESSEN)

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 4 liegt im Westlichen Randbereich des Ostseebads Binz angrenzend an die Proraer Chaussee. Es befinden sich keine gesetzlich geschützten Biotope oder gesetzlich geschützten Geotope im Geltungsbereich des Bebauungsplans. Der Planbereich grenzt an das Landschaftsschutzgebiet „Ostrügen“ (LSG_081) an. Im Süden mit einem Abstand von etwa 40 m befindet sich das Naturschutzgebiet „Schmachter See und Fangerien“ (NSG_292). Das nächste internationale Schutzgebiet, das Vogelschutzgebiet „Granitz“ (DE_1647-401), befindet sich etwa 1.750 m südöstlich des Geltungsbereichs.

Wald im Sinne des § 2 LWaldG M-V befindet sich im Nordosten, Osten und Südosten angrenzend an den Geltungsbereich des Bebauungsplans.

Denkmale und Bodendenkmale sind, aufgrund der umfassenden Endarbeiten im Zuge des Abrisses des Heizwerks, im Geltungsbereich nicht zu erwarten.

2.4 Nutzungskonzept

Es wird beabsichtigt einen umfangreichen Skatepark mit attraktiven Angeboten für unterschiedliche Nutzergruppen und für alle Generationen zu schaffen. Der Skatepark wird an der Grenze zwischen urbanem Raum und Natur entstehen und als Verbindungselement zur bestehenden Freiluft-Sportanlage des Ostseebades dienen. Er soll sowohl urbane Aktivität als auch moderne Bewegungsangebote und Erholung fördern.

Im Sinne einer konfliktfreien Bereichsaufteilung für verschiedene Nutzergruppen werden „Sport- und Freizeitinseln“ unterschiedlicher Größen auf der Planfläche platziert. Für eine naturorientierte sportliche Aktivität bestehen direkte Wegeanbindungen an die süd-, west- und nördlich angrenzenden Waldflächen und an den Schmachter See. Aus den Nutzungs- und Bewegungs- „Inseln“ sollen skulpturartige Sport- und Bewegungslandschaft modelliert werden, die durch unterschiedliche und vielfältige Nutzungen erlebbar sind.

Zentrales Element des Bewegungsparks soll im nordwestlichen Bereich die Insel der „Skate-Island Street“ – ein wettbewerbstauglicher Street-Skatepark mit drei Ebenen werden. Hier werden Herausforderungen für Anfänger, Fortgeschrittene und Profis aller Rollsportgeräte mit vielen Möglichkeiten zur schrittweisen Steigerung vorgesehen. Westlich der „Skate-Island Street“ wird die „Skate-Plaza Beginner“ auf gleicher Ebene anschließen. Hier sind einfache Hindernisse und viel freie Fläche zum Üben vorgesehen. Außerdem wird im Süden eine flache „Bowl-Insel“ für Anfänger mit seichtem Roll-In sowie nördlich davon ein Pump-Track vorgesehen. Ergänzt werden diese Insel durch „Parkour- und Calisthenics-Flow“, „Streetball“, „Kids- und Fitness“-Inseln sowie einer „Yoga- und Chillax-Oase“.

Auf Grundlage des oben beschriebenen Nutzungskonzepts sind folgende Änderungen im Bebauungsplan vorzunehmen:

Das Sonstige Sondergebiet „Sport“ ist um Teilflächen der „Festwiese“, die Fläche des „Parkplatzes (öffentl.)“ sowie einen Teil der Fläche für „Wald“ zu erweitern. Mit den bestehenden Festsetzungen des Sonstigen Sondergebiets ist das Vorhaben der Errichtung eines Skate- und Bewegungsparks möglich und zulässig. Baugrenzen werden nicht festgesetzt, da die Errichtung von Vereinsgebäuden auf der neuen Fläche nicht vorgesehen ist.

Die Darstellung der schmalen Gehölzfläche zwischen Proraer Chaussee und Kunststoffrasenplatz wird entsprechend den tatsächlichen Gegebenheiten angepasst: Da die Bäume dem naturschutzrechtli-

chen Einzelbaumschutz unterliegen werden diese zum Erhalt festgesetzt. Die Flächen für Verkehrsgrün und das Sonstige Sondergebiet „Sport“ werden erweitert, da sich diese Nutzungen mit dem Erhalt der Einzelbäume verträgt.

Die Grünordnungsmaßnahme A 1b „Pflanzung von 24 Einzelbäumen im Bereich des Parkplatzes (Verkehrsfl. Bes. Zweckb.)“ ist so zu ändern, dass diese ebenfalls im Sonstigen Sondergebiet „Sport“ durchzuführen ist, damit die Maßnahme erhalten und mit Umsetzung des Skate- und Bewegungsparks durchgeführt werden kann. Dasselbe gilt für die festgesetzten Anpflanzungen südlich des Kunststoffrasenplatzes und angrenzend an die öffentlichen Verkehrsflächen.

Der Regenwasserkanal des ZWARs soll im Zuge der Umsetzung des Skate- und Bewegungsparks verlegt werden, sodass dieser in möglichst geringem Konflikt mit dem Vorhaben steht.

2.5 Flächenbilanzierung

Gegenwärtige Flächennutzung im Bebauungsplan Nr. 4	<p>20.090,0 m² Gesamtfläche, davon:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 8.260,0 m² Festplatz, temp. Nutzung als Parkplatz – 4.790,0 m² Parkplatz – 3.850,0 m² Fläche für Wald – 1.640,0 m² öffentliche Verkehrswege – 1.550,0 m² Verkehrsgrün
Flächennutzung nach der 4. Änderung des Bebauungsplans Nr. 4	<ul style="list-style-type: none"> – 15.700,0 m² Sonstiges Sondergebiet „Sport“ – 2.750,0 m² Verkehrsgrün – 1.640,0 m² öffentliche Verkehrswege

2.5 Erschließung

Das Plangebiet wird verkehrlich zurzeit über eine spitzwinklig abzweigende Zufahrt erschlossen. Im Zuge der Umsetzung des Bebauungsplans ist eine Erschließung über einen Kreisverkehr als Knotenpunkt mit der Proraer Chaussee vorgesehen.

Im Plangebiet bzw. in dessen näherer Umgebung stehen Anschlusspunkte für die Erschließung mit Trinkwasser, Abwasser, Strom, Gas und Telekomunikation bzw. Internet zur Verfügung.

3. Auswirkungen

Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 4 „Altes Heizwerk“ der Gemeinde Ostseebad Binz wurden die Auswirkungen der Planung umfassend untersucht und dargestellt. Grundsätzlich gilt für Änderungen von Bebauungsplänen: „Bei einer Bebauungsplanänderung sind in die Abwägung nur schutzwürdige Belange einzustellen, die gerade durch die Planänderung berührt werden. Die Belange der Ursprungsplanung sind demgegenüber grundsätzlich nicht mehr in den Blick zu nehmen und gegen- und untereinander abzuwägen; insbesondere besteht keine Verpflichtung, eine etwa bereits vorhandene kritische Immissionslage bei Gelegenheit einer Bebauungsplanänderung zu sanieren (im Anschluss an BVerwG, Beschl. v. 13.11.2012 - 4 BN 23.12 - u. Beschl. v. 06.03.2013 - 4 BN 39.12 -).“⁵

Bei der Abwägung ist somit auf die Folgenden öffentliche Belange einzugehen.

Die Bedürfnisse der Familien, der jungen, alten und behinderten Menschen sowie die Belange von Sport, Freizeit und Erholung: Mit der Errichtung eines umfangreichen Skate- und Bewegungsparks sollen attraktiven Angebote für unterschiedliche Nutzergruppen und für alle Generationen geschaffen werden.

Die Belange des Tourismus: Mit der Darstellung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 4 im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Vorpommern als Tourismusschwerpunkttraum⁶ genießt der Tourismus einen wichtigen Stellenwert in der Gemeinde Ostseebad Binz. Mit der Errichtung eines Skate- und Bewegungsparks wird eine Anlage mit attraktiven Angeboten für unterschiedliche Nutzergruppen bereitgestellt.

3.1 Auswirkungen auf Natur und Umwelt

Im vereinfachten Verfahren entfällt gemäß § 13 Abs. 3 BauGB die Notwendigkeit einer Umweltprüfung. Diese ist wurde bereits im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 4 „Altes Heizwerk“ durchgeführt. Erhebliche Auswirkungen auf Natur und Umwelt sind durch die 4. vereinfachte Änderung nicht zu erkennen.

Aufgestellt: Bergen auf Rügen, 10. März 2025

Thomas Nießen

Büro für Landschafts- und Freiraumarchitektur
Thomas Niessen

Anlage 1: E-Mail Forstamt Rügen, Frau Pries, vom 10.01.2025.

⁵ Leitsatz des Urteils des Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg 5. Senat vom 20.03.2013, Az. S 5 1126/11 (<https://www.landesrecht-bw.de/perma?d=NJRE001140962>).

⁶ Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern (RREP VP), Karte Blatt 1, Stand: August 2010 und Gesamtfortschreibung Regionales Raumentwicklungsprogramm Vorpommern - erster Entwurf 2024, Karte Blatt 1, Stand: Juli 2024.

Quellen / Literatur

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394) geändert worden ist.

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176) geändert worden ist.

Waldgesetz für das Land Mecklenburg-Vorpommern (Landeswaldgesetz - LWaldG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. Juli 2011, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. Mai 2021 (GVOBl. M-V S. 790, 794).

Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung - PlanZV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802) geändert worden ist.

Gesetz des Landes Mecklenburg-Vorpommern zur Ausführung des Bundesnaturschutzgesetzes (Naturschutzausführungsgesetz – NatSchAG M-V) vom 23.02.2010 (GVOBl. M-V 2010, S. 66), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 5. Juli 2018 (GVOBl. M-V S. 221, 228).

Regionaler Planungsverband Vorpommern: Regionales Raumentwicklungsprogramm (RREP). Greifswald: 2010.

Kartenportal Umwelt: Online. Im Internet unter: www.umweltkarten.mv-regierung.de



Landkreis Vorpommern-Rügen
- Der Landrat -
Fachdienst Kataster und Vermessung

Auszug aus GeoPORT.VR

erstellt durch: Gemeinde Binz

Datum: 23.04.2025

© GeoBasis-DE/M-V VR



Gemarkung: Binz (132902)

Flur: 2

Maßstab dieses Auszugs: 1: 5000